

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1941

Vragen van de leden **Postma** (CDA) en **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Dit zijn de gevaarlijkste kilometers op de Nederlandse wegen: in botsauto's op kilometertje A10»* (ingezonden 5 februari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 maart 2020).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel in De Telegraaf: «Dit zijn de gevaarlijkste (snelweg)-kilometers op de Nederlandse wegen, in botsauto's op kilometertje A10»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kloppen de conclusies voor de genoemde wegdelen en in de volgende volgorde: A10, A1, A12, A8, A16, A20, A4, A20, A2 en A28?

#### Antwoord 2

Op dit moment kan ik nog niet zeggen of de conclusies kloppen. De Telegraaf baseert zich namelijk op cijfers van ongevallen met personenvoertuigen die zijn gemeld bij het Landelijk Centraal Meldpunt van de Stichting Incidentmanagement Nederland (SIMN), die alle ongevallen betreffen, dus ook ongevallen met alleen blikshade.

Rijkswaterstaat maakt daarentegen gebruik van de ongevallencijfers uit het Bestand Geregistreerde Ongevallen Nederland (BRON). Dit bestand bevat alle door de Politie aan Rijkswaterstaat aangeleverde verkeersongevalsdata, aangevuld met eigen ongevalsmeldingen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen ongevallen met alleen blikshade, ongevallen met letsel en dodelijke ongevallen. De data over het jaar 2019 zijn voor de zomer van dit jaar gereed. Dan is het mogelijk om de conclusies van SIMN en Rijkswaterstaat naast elkaar te leggen.

<sup>1</sup> De Telegraaf, 31 januari 2020 «Dit zijn de gevaarlijkste kilometers op de Nederlandse wegen: In botsauto's op kilometertje A10» ([https://www.telegraaf.nl/nieuws/2128150505/dit-zijn-de-gevaarlijkste-kilometers-op-de-nederlandse-wegen?utm\\_source=twitter&utm\\_medium=social&utm\\_campaign=seeding-telegraaf](https://www.telegraaf.nl/nieuws/2128150505/dit-zijn-de-gevaarlijkste-kilometers-op-de-nederlandse-wegen?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=seeding-telegraaf))

### Vraag 3

Springt de ingang van de Coentunnel met 63 aanrijdingen eruit? Wat is de oorzaak hier? Herkent u de oorzaken die de berger geeft in het artikel zoals drukte, onoverzichtelijkheid, de wisseling van rijbanen, maar ook afleiding? En wat valt er te doen om in ieder geval de fysieke infrastructuur van het wegdeel veiliger te maken?

### Antwoord 3

Bij de ingang van de Coentunnel vinden vaak kop-staart- en flankongevallen plaats. Op deze plaats gaat de A10 terug van twee rijstroken naar één rijstrook. Drukke en het wisselen van rijstroken worden door mij herkend als belangrijkste oorzaken. Of de Coentunnel met 63 aanrijdingen eruit springt kan ik, zoals uitgelegd bij antwoord 2, nog niet zeggen.

Om het probleem van het wisselen van rijstroken het hoofd te bieden, stelt Rijkswaterstaat in de ochtendspits dagelijks een extra rijstrook op de A10 beschikbaar ten koste van een rijstrook op de wisselbaan van de A8. In de avondspits is dit niet mogelijk; dan is deze rijstrook nodig voor het verkeer vanuit Amsterdam. Dit is vanuit het oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid op dit moment de best mogelijke oplossing.

Binnen de Planuitwerking A7/A8 wordt in overleg met de gemeente Amsterdam een besluit voorbereid om op termijn meer rijstroken open te stellen, dan nu mogelijk is op basis van de huidige openstellingsvergunning. Hierbij wordt uiteraard gekeken naar de verkeersveiligheids- en leefbaarheidsaspecten. De oplevering van de planuitwerking is voorzien in 2022.

### Vraag 4

Zijn alle aanbevelingen uit een eerder onderzoek van Rijkswaterstaat in 2013 naar de oorzaken van de vele ongevallen bij de Tweede Coentunnel overgenomen en uitgevoerd? Zo nee, welke aanbevelingen zijn destijds niet overgenomen?

### Antwoord 4

De aanbevelingen uit een eerder onderzoek van Rijkswaterstaat in 2013 zijn uitgevoerd. Een belangrijke maatregel betrof het plaatsen van matrixborden bij de tunnelingangen. Daarna is het aantal kop-staartaanrijdingen aanzienlijk afgenomen en bij de heropening van de gerenoveerde Eerste Coentunnel was dit type incidenten voorbij. Het betreffende rapport ging over aanpassingen van een tijdelijke situatie, waarin de bestaande eerste Coentunnel vanwege renovatie gesloten was voor verkeer. De incidenten in deze tijdelijke situatie (medio 2013 tot zomer 2014) betroffen voornamelijk kop-staartaanrijdingen in het eerste gedeelte van de Tweede Coentunnel.

### Vraag 5

Zijn al de aanbevelingen van verschillende verkeerspsychologen en adviesbureaus die sinds 2013 naar de situatie in de Tweede Coentunnel hebben gekeken overgenomen en uitgevoerd? Zo nee, welke aanbevelingen zijn destijds niet overgenomen?

### Antwoord 5

Sinds 2013 zijn diverse aanpassingen gedaan. Zo is het verlichtingsniveau in de tunnelbuizen verbeterd, zijn de aanduidingen op de matrixborden gewijzigd en is de bewegwijzering aangepast. Vanwege ruimtegebrek zijn niet alle aanbevelingen van verschillende verkeerspsychologen en adviesbureaus met betrekking tot de weginrichting overgenomen. Voor de aanpassingen die specifiek voor de inrit van de wisselbaan A8 zijn genomen, verwijs ik u naar het antwoord op vraag 6.

### Vraag 6

Is laagstaande zon gecombineerd met de weginrichting en slagboom, zoals duidelijk werd in een rapportage van AT5 van 24 januari 2017 nog steeds een probleem?<sup>2</sup>

<sup>2</sup> AT5, 24 januari 2017 «Meer ongelukken bij Coentunnel door laagstaande zon: «Pats, vol gas door die slagboom heen» ([https://www.at5.nl/artikelen/164953/meer\\_ongelukken\\_bij\\_coentunnel\\_door\\_laagstaande\\_zon\\_pats\\_volgas\\_door\\_die\\_slagboom\\_heen](https://www.at5.nl/artikelen/164953/meer_ongelukken_bij_coentunnel_door_laagstaande_zon_pats_volgas_door_die_slagboom_heen))

#### Antwoord 6

Op de locatie uit de rapportage van AT5 was dit inderdaad een probleem. Om de veiligheid op die locatie te verbeteren zijn sinds 2014 verschillende maatregelen genomen, waaronder het langer openhouden van de wisselbaan bij laagstaande zon. In 2017 is bovendien de bewegwijzering en belijning aangepast. Het aantal aanrijdingen met de slagboom is intussen gedaald van bijna drie per maand in 2014 tot minder dan 1 per maand in 2019. Rijkswaterstaat blijft bekijken of het aanvullende maatregelen kan treffen om het aantal nog verder te laten dalen.

Om misverstanden te voorkomen: het gaat hier om een andere locatie bij de Coentunnel dan de nr.1 uit de ongevallenlijst van SIMN. De rapportage van AT5 verwijst naar de inrit tot de wisselbaan vanaf de A8. In de beginperiode werd de slagboom bij de inrit van de wisselbuis vaak aangereden.

#### Vraag 7

Wat is de economische schade van vertraging op de ingang van de Coentunnel A10? Is dat inzichtelijk? Waar staat dit wegdeel in de verschillende filelijsten?

#### Antwoord 7

Volgens het Netwerkmanagement Informatie Systeem (NIS) van Rijkswaterstaat levert dit knelpunt een filezwaarte op van 10.700 kilometerminuten (kmmin)<sup>3</sup>. Daarmee komt dit knelpunt uit rond de 250<sup>e</sup> positie in de filetop van 2018. De economische verlieskosten komen uit op circa 265.000 euro per jaar.

#### Vraag 8

Wat denkt u van de suggestie om bij de A10 hoge schermen te plaatsen ter voorkoming van afleiding van tegengesteld verkeer?

#### Antwoord 8

Zoals bij antwoord 3 aangegeven ligt de belangrijkste oorzaak van het hoge aantal ongevallen in het teruggaan van twee rijstroken naar één rijstrook en niet zo zeer in afleiding door tegengesteld verkeer.

#### Vraag 9

Wat valt te doen aan andere wegvakken, zoals de stijger met stip, de A8 in de richting van Zaandam, waar automobilisten vooral bij glad weer de bocht niet kunnen houden? Of de A30/A1 waar al jarenlang vele ongevallen gebeuren met extra lange files tot gevolg?

#### Antwoord 9

Bij de A8 in de richting van Zaandam ligt de belangrijkste oorzaak in een combinatie van te hard rijden en een suboptimale bocht. Deze combinatie verhoogt het slipgevaar. De snelheidsverlaging van 90 naar 70 km/h sinds 2013 en het extra opruwen van het asfalt (voor meer grip) hebben niet het gewenste effect gebracht. Rijkswaterstaat verkent daarom de mogelijkheden van een fysieke ingreep. Denk daarbij aan het aanpassen van de belijning of het aanpassen van de bocht. Rijkswaterstaat verwacht voor de zomer hier een definitief besluit over te nemen.

Voor de A1 bij Barneveld heb ik in 2019 een startbeslissing genomen voor een MIRT-Verkenning naar aanpassing van de infrastructuur rondom de aansluiting A1/A30. Een Tracébesluit verwacht ik in 2023, waarna gestart kan worden met de realisatie van de infrastructurele aanpassingen. Parallel aan de Verkenning inventariseert Rijkswaterstaat enkele korte-termijn-maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de A1 bij Barneveld. Deze maatregelen kunnen in 2020–2021 worden gerealiseerd.

#### Vraag 10

Wanneer wordt de verkeersveiligheid bij de geschetste top vijf aangepakt en wat heeft u nodig om dit te versnellen?

<sup>3</sup> In het NIS worden files onder de 2km niet geregistreerd.

#### Antwoord 10

Hieronder schets ik de voorgenomen aanpak voor de top vijf uit de ongeval-  
lenlijst van SIMN:

Voor de A10 (nr.1), de A1 (nr.2) en de A8 (nr.4) verwijs ik u naar de antwoor-  
den op respectievelijk vraag 3, vraag 9 en vraag 4.

De A12, bij aquaduct Gouwe (nr.3), maakt onderdeel uit van de planstudie  
voor dit traject. Deze planstudie is op de helft. De uitvoering start naar  
verwachting binnen twee jaar. Inmiddels is een toeritdoseerinstallatie  
geplaatst op de aansluiting Moordrecht. Deze maatregel vermindert de druk  
op de A12, waardoor het verkeer hier meer ruimte en mogelijkheden heeft  
voor weefbewegingen. Tevens wordt de snelheid homogener, met minder  
(zware) ongevallen tot gevolg. De effecten van de toeritdoseering worden het  
komende halfjaar geëvalueerd.

De A16 – Knooppunt Terbregseplein (nr.5) is onderdeel van de planstudie  
A16. De planstudiefase is vergevorderd, de uitvoering start naar verwachting  
over een jaar. Op dit moment worden op dit knooppunt op korte afstand  
bergers gepositioneerd, zodat een ongeval snel kan worden afgehandeld en  
secundaire ongevallen worden voorkomen.

Een eventuele versnelling is nu niet aan de orde. In het verkeersveiligheidsbe-  
leid richt ik me met name op de ernstige ongevallen. De cijfers van SIMN  
betreffen alle ongevallen, ook ongevallen met blikshade. De ernstige  
ongevallen laten vaak andere patronen zien dan de ongevallen met uitslui-  
tend materiele schade. Ik investeer met het programma Meer Veilig al sinds  
2005 om locaties met ernstige ongevallen op het hoofdwegennet versneld  
aan te pakken.