

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

528

Vragen van het lid **Van Haga** (Groep Van Haga) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de veiligheid van het knooppunt Empel* (ingezonden 24 oktober 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 31 oktober 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat er, op de plek van het noodlottige ongeeluk, voor het ongeval van Sanne en Hebe al meerdere ongelukken gebeurden?¹

Antwoord 1

Ja, hier ben ik mee bekend. Verkeersongevallen met een dodelijke afloop zoals het ongeval waarbij Sanne en Hebe zijn omgekomen, zijn helaas nog steeds een harde realiteit op ons wegennet en dat betreur ik zeer. Het persoonlijk leed dat door dodelijke ongevallen wordt aangericht, is niet in woorden uit te drukken.

In de verbindingsboog bij knooppunt Empel, de plek van het noodlottige ongeval, vonden de afgelopen 4 jaar gemiddeld 8 ongevallen per jaar plaats. Het ongeval met Sanne en Hebe is het eerste ongeval in de afgelopen 10 jaar in de verbindingsboog bij knooppunt Empel waarbij een dodelijke afloop is te betreuren.

Vraag 2

Welke maatregelen zijn er genomen in de bocht van het knooppunt Empel, waar de A59 en de A2 samenkomen, nadat er sinds de aanleg in 2009 meerdere ongelukken gebeurden en zeker twee keer eerder automobilisten in het water belandden? Graag een gedetailleerd antwoord hoe geprobeerd is om nieuwe ongelukken- en daarmee nieuwe slachtoffers te voorkomen.

Antwoord 2

Bij de aanleg van het knooppunt Empel in 2009 heeft Rijkswaterstaat (RWS) borden geplaatst die waarschuwen voor een bocht, gecombineerd met een adviessnelheid van 90 km/u. Verder staan er zogenoemde bochtschildborden in de bocht om de weggebruiker te attenderen op de verkeerssituatie ter

¹ Algemeen Dagblad, 21 oktober 2022 («Had dodelijk ongeval met Sanne en Hebe voorkomen kunnen worden? «Vangrail is daar niet nodig»»).

plaatse. In 2021 is door RWS aan de rechterzijde van de weg (de andere kant van waar de auto is aangetroffen) een extra geleiderail geplaatst. Dit is gedaan om het risico dat voertuigen de geleiderail kunnen oprijden, en daarmee naast de weg belanden, te verkleinen.

Naast het plaatsen van de extra geleiderail aan de rechterzijde van de weg zijn er sinds de aanleg in 2009 geen aanvullende maatregelen getroffen voor de verkeersveiligheid op het knooppunt Empel.

De betreffende verbindingsboog in knooppunt Empel komt in de jaarlijkse uitgevoerde analyse «Veilig over Rijkswegen» niet naar voren als een locatie met een verhoogde ongevalconcentratie². Deze analyse wordt gebruikt om binnen het impulsprogramma Meer Veilig³ een prioritering te maken om met de beschikbare middelen het grootste aantal verkeersslachtoffers te voorkomen. De beschikbare middelen van Meer Veilig bieden niet de ruimte om alle locaties langs het hoofdwegennet aan te pakken. De verbindingsboog in knooppunt Empel maakt daarom geen deel uit van het programma Meer Veilig.

Verder geldt dat dit weggedeelte voldoet aan de benodigde breedte van de obstakelvrije zone van 10 meter. Deze breedte is gebaseerd op onderzoekresultaten⁴, waaruit blijkt dat bij een maximumsnelheid van 90 à 100 km/u 80 à 90 procent van de uit de koers geraakte voertuigen niet verder dan 10 meter de berm indringt. Als er in dat geval binnen 10 meter vanaf de rijbaan een obstakel (zoals een boom of watergang) aanwezig is, moet deze worden verwijderd. Indien dat niet mogelijk is, dient het obstakel te worden afgeschermd met een geleiderail. RWS heeft deze inzichten opgenomen in de ontwerprichtlijnen voor nieuwbouw en groot reconstructie⁵. Voor de situatie op de A59, waar het noodlottige ongeval heeft plaatsgevonden, geldt dat de ontwerpsnelheid 90 km/u bedraagt en dat de afstand tot de watergang 18 tot 20 meter is. Daarom is hier tijdens de aanleg geen geleiderail geplaatst. Tegelijkertijd worden de betreffende ontwerprichtlijnen door de jaren heen herzien aan de hand van de meest recente inzichten op gebied van verkeersveiligheid. Voor het weggedeelte waar het ongeval heeft plaatsgevonden zou, volgens de huidige ontwerprichtlijn⁶, de reeds aanwezige geleiderail doorgetrokken moeten worden bij nieuwbouw of grootschalig reconstructie, omdat de afstand naar de eerstvolgende geleiderail minder dan 200 meter bedraagt. Dit heeft als doel te voorkomen dat een uit de koers geraakt voertuig achter de geleiderail langs kan rijden en zo alsnog in aanrijding kan komen met een afgeschermd obstakel.

Aanscherpingen in de richtlijnen kunnen echter niet altijd direct worden doorgevoerd op alle bestaande situaties⁷. Het is niet uitvoerbaar om bij elke aanpassing van de norm het volledige wegennet direct naar de meest recente inzichten om te bouwen. Voor bestaande situaties geldt daarom dat maatregelen worden doorgevoerd bij de eerstvolgende nieuwbouw of grootschalige reconstructie. Uiteraard kan bij een onveilige situatie de afweging worden gemaakt voor snellere aanpassing, bijvoorbeeld in het kader van het impulsprogramma Meer Veilig.

De doortrekking van de geleiderail langs de verbindingsboog in het knooppunt Empel heeft nog niet plaatsgevonden, omdat het knooppunt sinds 2009 niet onderhevig is geweest aan een grootschalige reconstructie en, zoals eerder aangegeven, deze locatie evenmin bij het programma Meer Veilig naar voren is gekomen als locatie met verhoogde ongevalconcentratie.

Vraag 3

Heeft u de bereidheid om het knooppunt na het noodlottige onderzoek op verkeersveiligheid te onderzoeken, onder andere waarom daar een vanrail ontbreekt? Zo ja, wilt u de Kamer over de uitkomsten informeren? Zo nee, waarom niet?

² Veilig over Rijkswegen 2020 : monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 887.

⁴ Rapport «Medians of divided highways-frequency and nature of vehicle encroachment.» Van Hutchinson, J.W. & Kennedy, T.W. (1966). In: University of Illinois Bulletin, vol. 63, nr. 123.

⁵ Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen – Veilige Inrichting Bermen (ROA-VIB).

⁶ De meest recente versie van de ROA-VIB dateert van december 2021.

⁷ Rapport Staat van de Infra RWS, bijlage bij Kamerstuk 35 925A, nr. 25 en Kamerstuk 29 398, nr. 998.

Antwoord 3

Gezien de impact van dodelijke ongevallen is het altijd van belang om lessen te trekken die de kans op dergelijke noodlottige ongelukken kunnen verkleinen. Na afloop van een dodelijk ongeval analyseert RWS daarom altijd de rol van de infrastructuur bij het ontstaan en de invloed van de infrastructuur op de afloop van een ongeval. Deze kennis wordt betrokken bij het actualiseren van richtlijnen en het prioriteren van maatregelen binnen de daarvoor beschikbare middelen.

De politie doet nog onderzoek naar de oorzaak en omstandigheden van het incident. Mocht uit het lopende politieonderzoek en/of de ongevalsanalyse van RWS nieuwe informatie komen met betrekking tot de rol van de weginrichting bij het ongeval, zal hier uiteraard opvolging aan gegeven worden. In dat geval zal uw Kamer geïnformeerd worden.