

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

1383

Vragen van de leden **Koerhuis** en **Rudmer Heerema** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de N9 te smal, te saai en te gevaarlijk is* (ingezonden 12 december 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 januari 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 1269.

Vraag 1

Kent u het bericht «Rijkswaterstaat wil verbetering N9: «Weg is te smal, te saai en te gevaarlijk»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

Het is bekend dat de N9 een lange smalle weg is met diverse verkeersveiligheidsrisico's. De ongevallen die plaats vonden op de N9 zijn ook bekend. Vanuit de € 200 miljoen die dit kabinet beschikbaar heeft gesteld voor verkeersveiligheid Rijks-N-wegen worden daarom middelen beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid op de N9 te verbeteren. Het onderzoek dat wordt aangehaald in het bericht betreft een verkeersveiligheidsonderzoek dat in opdracht van het Rijk en de regio is uitgevoerd, naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer². Diverse maatregelen die uit het onderzoek naar voren kwamen, zullen als onderdeel van de eerste tranche van de middelen uit het Coalitieakkoord voor de verkeersveiligheid van de Rijks-N-wegen worden uitgevoerd. Zo zal een fietstunnel inclusief turborotonde worden aangelegd bij de kruising N9/Kogendijk. Daarnaast wordt een bushalte en een risicovol fietspad direct langs de N9 ter hoogte van de Hogenweg verwijderd. Ook zullen diverse risicovolle beginpunten en obstakels in de berm worden aangepakt.

¹ NH Nieuws, 19 januari 2021 (Rijkswaterstaat wil verbetering N9: «Weg is te smal, te saai en te gevaarlijk» – NH Nieuws)

² Kamerstuk 35 570-A, nr. 62

Vraag 3

Hoe hoog scoort de N9 in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)?

Antwoord 3

In de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) zijn er verschillende perspectieven van waaruit de verkeersveiligheid van een weg is bekeken. Op basis van het gemonetariseerd slachtofferongevalsrisico, de maatschappelijke kosten van de slachtofferongevallen per miljard voertuigkilometer, staat de weg wat betreft de verkeersveiligheid op plek 10 in de IMA. Wanneer wordt gekeken naar het ongevalrisicocijfer (aantal slachtofferongevallen per miljard voertuigkilometer) staat de N9 tussen Alkmaar en Den Helder op plek 8 in de IMA. Voor een verdere toelichting op de variabelen en scores van de N9 zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 4

Wat is de stand van zaken van de door u aangekondigde maatregelen voor de N9, zoals het aanleggen van een fietstunnel in combinatie met een turborotonde bij de kruising N9/Kogendijk?

Antwoord 4

De maatregelen op de N9, zoals het fysiek verwijderen van een bushalte, een risicovol fietspad, risicovolle beginpunten of obstakels in de berm, zullen door Rijkswaterstaat worden uitgevoerd met het geplande groot onderhoud in 2024. Op dit moment vindt er afstemming plaats met de regio. Over de turborotonde en fietstunnel ter hoogte van de Kogendijk is Rijkswaterstaat in gesprek met de provincie Noord-Holland en de gemeente Alkmaar en Bergen om te komen tot realisatie.

Vraag 5

In hoeverre verbeteren de door u aangekondigde maatregelen voor de N9 de verkeersveiligheid?

Antwoord 5

Met de geplande maatregelen op de N9 wordt op delen van de N9 de verkeersveiligheid verbeterd. Daarmee zal het risico op ongevallen lokaal verminderen. De verkeersveiligheidseffecten van de maatregelen zijn in het verkeersveiligheidsonderzoek N9³ bepaald aan de hand van een risicobeoordeling. Op delen verbetert de verkeersveiligheid en daalt de risicoklasse. De maatregelen verkleinen het risico, maar het risico op ongevallen blijft bestaan. Op de N9 spelen ook andere risico's, zoals het gebrek aan een rijbaanscheiding (waar op dit moment geen middelen voor zijn). Daarnaast blijft er sprake van relatief hoge verkeersintensiteiten waardoor er kans is op kop-staartbotsingen. De verkeersveiligheid op de N9 (en op andere Rijks-N-wegen) blijft de komende jaren gemonitord, bijvoorbeeld via de IMA en Veilig over Rijkswegen.

Vraag 6

Hoe hoog zijn de variabelen voor de N9 in de IMA op basis waarvan u bepaalt of de weg wel of niet een probleem voor de doorstroming of de verkeersveiligheid vormt?

Antwoord 6

In de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA)⁴ is de (potentiële) bereikbaarheid van bestemmingen in beeld gebracht aan de hand van de verbetering of verslechtering van de potentiële bereikbaarheid van activiteiten (bijvoorbeeld arbeidsplaatsen). Daarnaast is de reissnelheid in beeld gebracht aan de hand van restcapaciteit, economische voertuigverliesuren en reistijdverlies. De IMA-2021 laat voor de N9 in 2040 in het WLO scenario laag en hoog geen grote knelpunten zien voor bereikbaarheid.

In de IMA-2021 zijn per traject de verwachte slachtofferongevallen en de daarmee samenhangende maatschappelijke kosten geschetst. Dit is gedaan

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/06/09/bijlage-1-eindrapportage-onderzoek-verkeersveiligheid-n9-n99-en-n250>

⁴ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Kamerstuk 31 305, nr. 32.

op basis van ongevals cijfers en gegevens over wegkenmerken die bepalend zijn voor de verkeersveiligheid. Voor de slachtofferongevallen is zowel het slachtofferongevalsrisico (aantal slachtofferongevallen per miljard voertuigkilometer) als de slachtofferongevallendichtheid (aantal slachtofferongevallen per 10 kilometer weglengte) geschetst. De N9 tussen Alkmaar en Den Helder staat op plek 8 in de IMA op basis van hoogste slachtofferongevalsrisico, maar scoort relatief laag op de slachtofferongevallendichtheid en staat daarmee niet in de top-15 van de IMA.

In de IMA worden de maatschappelijke kosten geschetst door middel van het gemonetariseerd slachtofferongevalsrisico (miljoen euro per miljard voertuigkilometers) en de kosten van verkeersonveiligheid per 10 kilometer weglengte.⁵ De N9 tussen Alkmaar en Den Helder staat op de 10^e plek voor wat betreft het gemonetariseerd slachtofferongevalsrisico (>5 mln). De N9 staat niet in de top-15 hoogste kosten van de verkeersonveiligheid per 10 kilometer weglengte.

Vraag 7 en 8

Op basis waarvan heeft u bepaald om sommige delen van de N9 verkeersveiliger te maken en niet de hele N9?

Op basis waarvan zou u kunnen bepalen om de hele N9 verkeersveiliger te maken?

Antwoord 7 en 8

In juni 2022 bent u geïnformeerd over de besteding van de € 200 mln. voor verkeersveiligheid Rijks-N-wegen⁶. De opgaven zijn groter dan het beschikbare budget en daarom is gewerkt met een prioritering. De prioritering heeft geleid tot een aanpak in twee tranches. Door de aanpak in tranches is het mogelijk om maatregelen van beperktere omvang op korte termijn tot uitvoering te brengen en tegelijkertijd te starten met de voorbereiding van een grootschalige aanpak. Voor tranche 1 is geprioriteerd op een snelle uitvoerbaarheid, zodat op korte termijn stappen gezet kunnen worden. De maatregelen aan de N9 zijn onderdeel van deze eerste tranche. De tweede tranche betreft een grootschalige en integrale aanpak. Daarbij is geprioriteerd op basis van objectieve verkeersveiligheidscriteria en is gekeken naar de geraamde kosten en de kosteneffectiviteit van een fysieke rijbaanscheiding. Zo is gekeken naar de maatschappelijke kosten-baten verhouding van de maatregel fysieke rijbaanscheiding voor de verschillende trajecten. Uit deze prioritering volgt dat andere trajecten een hogere prioriteit kennen dan de N9. Dit in combinatie met het beschikbare budget maakt dat er besloten is om niet over te gaan tot het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding op de N9.

Uit de IMA en recent uitgevoerde onderzoeken, waaronder het onderzoek naar de verkeersveiligheid N9, N99 en N250 en het onderzoek van Arcadis⁷ naar fysieke rijbaanscheiding, blijkt dat verdere maatregelen zoals een rijbaanscheiding genomen zouden kunnen worden om de resterende risico's weg te nemen en de verkeersveiligheid van de N9 verder te verbeteren. Op dit moment is er echter geen budget beschikbaar om te komen tot deze grootschalige aanpak van de verkeersveiligheid op de N9 aangezien de beschikbare € 200 miljoen in het coalitieakkoord (mede) bestemd is voor andere wegvakken met hoge prioriteit.

⁵ Een nadere uitleg is gegeven in het Achtergrondrapport Verkeersveiligheid Hoofdwegennet, dat in 2021 als onderdeel van de IMA aan de Tweede Kamer is gestuurd (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 328).

⁶ Aanpak verkeersveiligheid Rijks-N-wegen, 2021, Kamerstuk 29 398, nr. 1014.

⁷ Maatregelen Verkeersveiligheid, 2021, Kamerstuk 29 398, nr. 970.