

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

1685

Vragen van het lid **Elias** (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de kwetsbaarheid van vangrails* (ingezonden 1 maart 2013).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 maart 2013)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het ongeluk met een vrachtwagen op de A1 op donderdagochtend 28 februari jl.?¹

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van het ongeluk op de A1 bij Hoevelaken waarbij een vrachtwagen door één van de beide in de middenberm aanwezige vangrails is heen gereden.

Vraag 2

Hoe kan het dat door de vangrails heen gereden wordt?

Antwoord 2

In een enkel geval kan door de vangrails worden heen gereden. Dit wordt niet zozeer bepaald door de voertuigsoort die is betrokken maar vooral door de soms zeer ongunstige omstandigheden waaronder de vangrail door het voertuig is geraakt.

De vangrails in Nederland voldoen aan de eisen die volgens Europese normen aan dit soort afschermingvoorzieningen kan worden gesteld. Voor autosnelwegen in Nederland is uit oogpunt van acceptabele risico's en kosteneffectiviteit voor het hoog kerend vermogen H2 uit deze normen gekozen. Het hoog kerend vermogen is getest met aanrijdingen door een personenauto en een autobus van 13 ton. Ook zwaardere voertuigen kunnen door vangrails met een prestatieklasse H2 nog worden gekeerd. De afloop wordt sterk bepaald door de omstandigheden waaronder de aanrijding heeft plaatsgevonden.

De keuze voor de prestatieklasse H2 van de vangrail is mede gebaseerd op de betrokkenheid van de verschillende voertuigsoorten bij ongevallen met vangrails.

¹ <http://www.nu.nl/binnenland/3354704/a1-dicht-bij-hoevelaken-ongeluk.html>

Uit ongevalanalyses, die voor de Nederlandse omstandigheden zijn uitgevoerd, is gebleken dat zware vrachtauto's relatief weinig bij bermongevallen zijn betrokken.

Vraag 3

Hoe verhoudt dit zich met uw antwoord op vragen tijdens het algemeen overleg Verkeersveiligheid d.d. 30 januari jl. over de kwetsbaarheid van vangrails, waarin u hebt aangegeven dat er geen problemen zijn met vangrails en dat deze zelfs geschikt zijn voor de zogeheten langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's)?

Antwoord 3

Tijdens het algemeen overleg verkeersveiligheid d.d. 30 januari j.l. heb ik aangegeven dat de in Nederland geldende prestatieklasse voor zwaardere voertuigen volstaat. Dit op grond van de bij vraag 2 genoemde overwegingen die hebben geleid tot de keuze van het kerende niveau voor vangrails in Nederland.

Mijn verwachting is dat de toename van het aandeel LZV's tot een zeer geringe verschuiving in de betrokkenheid van zware voertuigen bij bermongevallen zal leiden. Bovendien zijn er extra veiligheidseisen gesteld aan de LZV's en aan de LZV-chauffeur.

Vraag 4

Zijn de Nederlandse vangrails berekend op het Europese voornemen om het maximumgewicht van een voertuig op de weg te verhogen van 38 ton naar 44 ton?

Antwoord 4

Ik acht het niet noodzakelijk van de zwaarste voertuigen en de ongunstigste inrijdcondities uit te gaan. Uit het oogpunt van acceptabele risico's en kosteneffectiviteit vind ik het verantwoord om voor autosnelwegen te volstaan met de in Nederland nu geldende prestatieklasse voor vangrails.