

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

3572

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Flessenhals A4 levensgevaarlijk»* (ingezonden 28 juni 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 september 2016).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Flessenhals A4 Levensgevaarlijk» inzake de toename van het aantal ongelukken op de A4 bij Leiden en Leiderdorp?¹

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Kunt u een verklaring geven voor de toename van het aantal ongevallen zoals geconstateerd door de Stichting Incident Management Nederland (Stichting IMN)?

Antwoord 2

De stijging is te verklaren doordat de hoeveelheid verkeer, en daarmee de filezwaarte met name in de spits, verder is toegenomen. Dit leidt tot meer remmanoeuvres en rijstrookwisselingen met als gevolg dat het aantal ongevallen is toegenomen.

Vraag 3

Zijn de cijfers van de Stichting IMN vergelijkbaar met uw eigen cijfers Zo, nee, kunt u de verschillen verklaren?

Antwoord 3

Ja, de cijfers van Stichting IMN zijn vergelijkbaar met die van Rijkswaterstaat.

Vraag 4

Zijn deze cijfers aanleiding om sneller dan gepland oplossingen te realiseren voor de gevaarlijke situatie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze?

¹ http://www.telegraaf.nl/binnenland/26063252/_Flessenhals_A4_levensgevaarlijk_.html

Antwoord 4

In maart 2016 heb ik de Kamer geïnformeerd over de maatregelen die genomen gaan worden om de doorstroming te verbeteren en het aantal ongevallen terug te dringen (Kamerstuk 34 300-A, nr. 61). Er zijn maatregelen gepland zoals beperkte verschuiving van de afstreping van 3 naar 2 stroken op de hoofdrijbaan van Amsterdam naar Den Haag, het aanpassen van bebording en belijning en het plaatsen van incidentmanagementcamera's.

In aanvulling hierop heb ik tijdens het AO MIRT toegezegd dat ik aan de slag ga met het vinden van een oplossing, in aanvulling op de extra maatregelen die al worden voorbereid. Ik heb conform de aangenomen motie Visser/Hoogland (Kamerstuk 34 300-A, nr. 75) opdracht gegeven voor de verkeerstudie naar de effectiviteit van een derde rijstrook. Ik verwacht de resultaten in de zomer van 2017 en zal u informeren over de vervolgstappen. Voor het toevoegen van extra capaciteit op de hoofdrijbaan moet de tracéwetprocedure doorlopen worden. Ik ben voornemens deze zo snel mogelijk te starten en reserveer hiervoor alvast de benodigde middelen.

Vraag 5

Wat vindt u van het in het bericht opgenomen citaat van de Stichting IMN dat de gekozen versmalling bij het aquaduct een foute keus was: «iedereen weet dat je problemen creëert. Niet alleen levert invoegen op zo'n drukke snelweg gigantische opstoppingen op, maar het brengt ook veel ongelukken met zich mee. Dat weet iedere verkeersdeskundige, alleen bij Rijkswaterstaat hebben ze daar kennelijk geen boodschap aan.»?

Antwoord 5

Met de gekozen parallel- en hoofdstructuur kan het lokale verkeer veilig in- en uitvoegen. De ongevallen zijn ontstaan op diverse plekken op het traject waarbij meerdere factoren een rol spelen zoals rijstrookwisselingen, drukte bij de rijbaan versmalling, onverwachte manoeuvres, en grote drukte tijdens de spits in het algemeen. De ongevallen zijn niet enkel te relateren aan de versmalling van de rijbaan zoals vanuit de Bergingscentrale Bollenstreek wordt aangegeven.