

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

1273

Vragen van de leden **Visser, Potters** en **Veldman** (allen VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de A73* (ingezonden 2 februari 2017).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 februari 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Weer ongeval op «accident alley» A73: lange file tussen Cuijk en Boxmeer»?¹

Antwoord 1

Ja, van dat bericht heb ik kennis van genomen.

Vraag 2

Bent u bekend met de term «accident alley»? Met andere woorden hoe is het gesteld met de verkeersveiligheid op de A73 in Brabant en Limburg? Kunt u hierbij een overzicht geven van de ongevallencijfers van de afgelopen vijf jaar voor de verschillende deeltrajecten in Brabant en Limburg?

Antwoord 2

De omschrijving voor de A73 die in het artikel gebruikt is, was niet eerder bij mij bekend, en sluit ook niet aan bij mijn beeld van deze snelweg. Uit de ongevallenregistratie over de jaren 2011–2015 (ongevalsgegevens voor 2016 zijn op dit moment nog niet beschikbaar) blijkt dat het risico op een ongeval op het grootste gedeelte van de A73 in Brabant en Limburg kleiner is dan het gemiddeld risico op een ongeval op een vergelijkbare weg elders in Nederland. Op het stuk Cuijk – Boxmeer is het risico op een ongeval echter groter dan gemiddeld. Daarom heb ik Rijkswaterstaat gevraagd op korte termijn een analyse uit te voeren op dit weggedeelte, om na te gaan wat de oorzaken zijn van de ongevallen en te bezien of er aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn die de veiligheid en doorstroming bevorderen.

¹ <http://www.112brabantnieuws.nl/nieuws/112/111754/weer-ongeval-op-accident-alley-a73-lange-file-tussen-cuijk-en-boxmeer>

In onderstaande tabel staat het totaal aantal ongevallen weergegeven voor de deeltrajecten van de A73 in Brabant en Limburg². In Brabant hebben in de afgelopen 5 jaar over een traject van 25 kilometer 492 ongevallen plaatsgevonden. 96% hiervan betrof ongevallen met Uitsluitend Materiele Schade (UMS). In deze periode heeft er op de A73 in Brabant 1 ongeval plaatsgevonden met dodelijke afloop. In Limburg hebben in de afgelopen 5 jaar over een traject van 63,9 kilometer 1129 ongevallen plaatsgevonden. 96% hiervan betreft ongevallen met Uitsluitend Materiele Schade. In deze periode hebben er op de A73 in Limburg 8 ongevallen plaatsgevonden met dodelijke afloop.

A73 BRABANT (hm 68,6–93,6)

Jaar	Aantal Ongevallen	Waarvan UMS	Dodelijke Ongevallen
2011	80	78	0
2012	62	59	0
2013	110	108	0
2014	107	104	0
2015	133	125	1

A73 LIMBURG (hm 4,7–68,6)

Jaar	Aantal Ongevallen	Waarvan UMS	Dodelijke Ongevallen
2011	155	148	2
2012	144	139	0
2013	298	288	3
2014	230	222	1
2015	302	291	2

Vraag 3

Welke maatregelen zijn en worden er genomen om de doorstroming en verkeersveiligheid op de A73 te verbeteren (in de afgelopen vijf jaar en in de komende jaren)?

Antwoord 3

Het risico op een ongeval op het grootste gedeelte van de A73 in Brabant en Limburg is niet groter dan het gemiddeld risico op een ongeval op een vergelijkbare weg elders in Nederland. De A73 voldoet aan de ontwerpeisen voor autosnelwegen met inachtneming van genomen veiligheids- en andere maatregelen. Zoals op alle snelwegen voert Rijkswaterstaat op de A73 reguliere onderhoudswerkzaamheden uit, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van markering, de instandhouding van asfalt en het aanpassen van de geleiderail.

De afgelopen 5 jaar zijn er in het kader van programma «Meer Veilig» op de A73 o.a. de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Optimalisering hoogtebeperking tunnel Roermond en Swalmen inclusief uitbreiding filewaarschuwing (2012)
- Reconstructie aansluiting Venlo Zuid (minder verstoring op hoofdrijbaan) (2015)
- Reconstructie toerit Venray (2013)
- Reconstructie aansluiting 8 Tienray (2014)
- Plaatsing geleiderail Zaarderheiken (2015)

Om het Knooppunt Zaarderheiken beter te laten functioneren is er in 2018 een uitbreiding van de parallelbaan op de A73 in noordelijke richting voorzien. Er staan geen andere grote infrastructurele aanpassingen op de A73 gepland. Zoals gezegd heb ik Rijkswaterstaat gevraagd op korte termijn een analyse uit te voeren op het weggedeelte Cuijk – Boxmeer, om te bezien of hier aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn om de veiligheid en doorstroming bevorderen.

² Cijfers gebaseerd op ongevallenregistratie van de Politie. De laatste jaren is er bij Politie een traject ingezet dat de registratiegraad van ongevallen verbetert.

Vraag 4

In hoeverre is er sprake van toename van files op de A73? Kunt u dit nader onderbouwen met de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en ook inzicht geven in de huidige en toekomstige filedruk op het onderliggende wegennet?

Antwoord 4

De filedruk op de A73 is de afgelopen jaren voor beide weggedeelten toegenomen, op het Brabantse gedeelte in sterkere mate dan op het Limburgse deel. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) wordt voor het hoofdwegennet een top 50 met economische verlieskosten door files in beeld gebracht. Indien de A73 in deze top 50 valt wordt dit zichtbaar in de rapportage. Over de filedruk op het onderliggend wegennet doet de NMCA generieke uitspraken. De nieuwe NMCA wordt in april gepubliceerd. Op basis hiervan wordt landelijk bekeken waar prioritaire knelpunten zijn.

Vraag 5

In hoeverre heeft de tolheffing in Duitsland invloed op de drukte op de A73? Wordt hierop gemonitord?

Antwoord 5

In 2005 is de LKW Maut (toltarief voor zwaarder vrachtverkeer) ingevoerd. Onderzoek (NEA) wijst uit dat voor de A73 in de periode 2005–2008 geen duidelijk aanwijsbaar effect als gevolg van de invoering kan worden aangetoond.

De drukte op de snelwegen wordt als onderdeel van het dagelijkse beheer en onderhoud gemonitord aan de hand van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten en filezwaarte. Op landelijk niveau wordt hier frequent over gerapporteerd in bijvoorbeeld de Publieksrapportage Rijkswegennet.

Vraag 6

In hoeverre zou de doortrekking van de A77 een oplossing kunnen zijn om de doorstroming op de A73 in de toekomst te verbeteren? Welke andere maatregelen zijn of worden er onderzocht door het Rijk, provincie en gemeenten om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren?

Antwoord 6

In de laatste update van de NMCA (2013) kwamen zowel de A73 als A77 niet naar voren als knelpunt, ook niet in een hoog groeiscenario. Deze maatregel is dus niet voorzien. Provincie Noord-Brabant is wel voornemens een integrale regionale studie uit te voeren naar het functioneren van de N264. Doortrekking van de A77 wordt door de regio en de provincie niet als reële oplossing gezien voor de mobiliteitsaanpak in dit gebied.