

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

3962

Vragen van het lid **Van der Graaf** aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Smalle A7 bij Marum zorgt voor hachelijke situaties»* (ingezonden 22 augustus 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 september 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Smalle A7 bij Marum zorgt voor hachelijke situaties»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Erkent u dat deze verkeerssituatie gevaarlijk en onwenselijk is? Hoeveel ongevallen hebben plaatsgevonden sinds 12 juli 2019 die te wijten zijn aan de genoemde verkeerssituatie? Wat vindt u ervan dat Rijkswaterstaat het aantal ongevallen dat sinds 12 juli 2019 heeft plaatsgevonden die te wijten zijn aan de verkeerssituatie «acceptabel» heeft genoemd?

Antwoord 2 en 3

Het spreekt voor zich dat Rijkswaterstaat als wegbeheerder streeft naar zo min mogelijk ongevallen; elk ongeluk is er immers één te veel. Het streven blijft ook hier om het aantal ongevallen terug te dringen. Als we naar de ongevals cijfers kijken op dit weggedeelte, dan is het aantal ongevallen in de bovengenoemde periode vergelijkbaar met het beeld van de laatste jaren op deze drukke weg. Van 10 juli tot en met 25 augustus 2019, de periode waarin de tijdelijke situatie gold vanwege de werkzaamheden, hebben er negen ongevallen plaatsgevonden op het betreffende weggedeelte. Het aantal ongevallen op dat weggedeelte varieert in de jaren ervoor (2014–2018), zonder werkzaamheden, van vier tot negen per jaar in de genoemde periode. Op dit moment is niet vast te stellen of er een verband is tussen de ongevallen en de werkzaamheden.

¹ Dagblad van het Noorden, 20 augustus 2019 (<https://www.dvhn.nl/groningen/Smalle-A7-bij-Marum-zorgt-voor-hachelijke-situaties-en-meer-ongelukken-24749520.html>)aa

Vraag 4

Deelt u de mening van Rijkswaterstaat? Zo ja, hoe rijmt u dit met het streven tot nul slachtoffers van verkeersongevallen zoals opgenomen in het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030?

Antwoord 4

Zoals aangegeven in antwoord 3, wil ik het aantal ongevallen verder terugdringen. Met verschillende programma's, zoals het vervolprogramma Meer Veilig², draagt ook Rijkswaterstaat iedere dag bij aan het bereiken van het doel van nul verkeersslachtoffers in 2050.

Vraag 5

Waarom is ervoor gekozen om het verkeer in beide richtingen over één rijbaan te geleiden, maar blijven er wel twee versmalde rijstroken beschikbaar, waarvan er één extra versmald is? Wat is de status van het bord bij de werkzaamheden aan de A7 met de aanduiding «niet naast elkaar rijden»? Als dit is bedoeld als waarschuwing in plaats van een verbod, deelt u in dat geval de mening dat dit bijdraagt aan een onduidelijke situatie als er wel twee versmalde rijstroken beschikbaar zijn?

Antwoord 5

Bij alle wegwerkzaamheden wordt de geldende CROW-richtlijn³ toegepast, die beschrijft waaraan de maatregelen op autosnelwegen moeten voldoen. De richtlijn heeft als hoofdoelen een verkeersveilige situatie en veilige werkomstandigheden op de weg. Binnen dat kader wordt de keuze voor een optimale oplossing gemaakt. Het bord «Niet naast elkaar rijden» (T42⁴) was geplaatst voorafgaand aan het wegvak waarin de werkzaamheden plaatsvonden. Dit bord is bedoeld als advies om de weggebruiker extra op de situatie te attenderen. Er is voor dit advies gekozen, omdat auto's met een maximale breedte van 1 meter 80 van beide rijstroken gebruik mogen maken (vrachtwagens en bredere auto's alleen van de rechterrijstrook) en het verboden is om van rijstrook te wisselen.

Vraag 6

Zijn bij het opstellen van deze verkeerssituatie de richtlijnen gevolgd die Rijkswaterstaat hanteert voor een veilige weginrichting? Zo nee, waarom niet? Zo ja, moeten deze richtlijnen, gezien de gevaarlijke situatie die deze kennelijk hebben toegelaten, niet herzien worden?

Antwoord 6

Ja, deze richtlijn is gevolgd, zie antwoord 5. Deze CROW-richtlijn is niet statisch, maar wordt standaard en periodiek geëvalueerd aan de hand van de ervaringen die wegbeheerders hebben opgedaan met tijdelijke verkeerssituaties.

Vraag 7

Klopt de analyse van de in het artikel aangehaalde woordvoerder Kooistra van Rijkswaterstaat dat Rijkswaterstaat voor de gevaarlijke situatie heeft gekozen om de verkeersdoorstroming «optimaal» te houden? Is het waar dat Rijkswaterstaat daarmee de doorstroom van het verkeer vóór de veiligheid van de weggebruikers heeft geplaatst?

Antwoord 7

De veiligheid voor de weggebruikers en de veiligheid voor de wegwerkers, hebben altijd de hoogste prioriteit. Zie verder antwoord 5.

Vraag 8

Waarom wordt er gewacht met evalueren tot de werkzaamheden voltooid zijn en wordt er in de tussentijd een gevaarlijke situatie in stand gehouden?

² Kamerstuk 29 398, nr. 740

³ CROW-publicatie: Maatregelen op autosnelwegen 2017 (CROW, mei 2017)

⁴ CROW-publicatie: Specificaties voor materiaal en materieel (CROW, maart 2013)

Antwoord 8

De werkzaamheden worden constant geschouwd door Weginspecteurs van Rijkswaterstaat (tussen 06:00 en 22:00). Onveilige situaties worden direct aangepakt. Daarbij worden ook de bij RWS binnengekomen meldingen meegenomen. Dit heeft geleid tot enkele kleine aanpassingen. Zo merkte een weggebruiker op dat de tekstkarren met het advies «niet naast elkaar rijden» soms niet zichtbaar waren als er een vrachtwagen voor reed. Naar aanleiding van deze melding is een fysiek bord met dit advies in de middenberm geplaatst.

Vraag 9

Lopen de werkzaamheden aan de A7 tussen Marum en Boerakker op schema? Tot wanneer blijft deze aangepaste verkeerssituatie van kracht?

Antwoord 9

Deze werkzaamheden verliepen volgens schema en zijn in het weekend van zaterdag 31 augustus afgerond. De aangepaste verkeerssituatie is daarmee beëindigd.