

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

804

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de beantwoording op de schriftelijke vragen over het bericht dat de vierbaans N18 waar 100 kilometer mag worden gereden blijft staan als piketpaal* (ingezonden 7 november 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 22 november 2022).

Vraag 1

Herinnert u zich uw beantwoording op de schriftelijke vragen over het bericht «Vierbaans N18 waar 100 kilometer mag worden gereden blijft staan als piketpaal»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat in uw beantwoording een lage slachtofferongevalsdichtheid, in combinatie met een hoog gemonetariseerd slachtofferongevalsrisico, betekent dat er relatief weinig ongevallen plaatsvinden, maar als er een ongeval plaatsvindt deze relatief ernstig is?

Antwoord 2

In de beantwoording is onderscheid gemaakt tussen de verschillende criteria die in de IMA in beeld zijn gebracht. Het betreft:

- Slachtofferongevallendichtheid (aantal slachtofferongevallen per 10 km weglengte);
- Slachtofferongevallenrisico (aantal slachtofferongevallen per miljard voertuigkilometer);
- Kosten van verkeersonveiligheid (miljoen euro per 10 km weglengte).
- Gemonetariseerd slachtofferisico (miljoen euro per miljard voertuigkilometer);

Een lage slachtofferongevalsdichtheid betekent dat er relatief weinig slachtofferongevallen plaatsvinden, in verhouding tot andere (vaak drukker

¹ Schriftelijke vragen van het lid Koerhuis (VVD) over het bericht dat de vierbaans N18 waar 100 kilometer mag worden gereden blijft staan als piketpaal (ingezonden 7 juli 2022). Aanhangels Handeling II, vergaderjaar 2021–2022, nr. 3739.

bereden) rijkswegen die zijn onderzocht in de IMA. Een hoog slachtofferongevallenrisico betekent dat de *kans* op een slachtofferongeval (het aantal slachtofferongevallen afgezet tegen de hoeveelheid verkeer op de weg) relatief hoog is, in verhouding tot andere rijkswegen die zijn onderzocht in de IMA. Het gemonetariseerd slachtofferisico vormt vervolgens een vertaling van de maatschappelijke kosten die hiermee samenhangen. In deze cijfers is geen rekening gehouden met niet-slachtofferongevallen (in de ongevallenregistratie bekend als UMS-ongevallen: uitsluitend materiële schade) en de verhouding tussen ongevallen waarbij wel of geen slachtoffers vallen (ernst). Over die verhoudingen kunnen op basis van de IMA dan ook geen uitspraken worden gedaan.

Vraag 3

Hoe rijmt dit met uw beantwoording dat de kosten van de verkeersonveiligheid relatief laag zijn?

Antwoord 3

Zie ook de toelichting onder vraag 2 m.b.t. de in de IMA in beeld gebrachte criteria. De kosten van verkeersonveiligheid (uitgedrukt in miljoen euro per 10 km weglengte) betreffen een vertaling van de maatschappelijke kosten van het *aantal* slachtofferongevallen op een bepaalde weg. Het gemonetariseerd slachtofferisico betreft een vertaling van de maatschappelijke kosten van het slachtofferongevallen *risico* op een bepaalde weg. Hierbij zijn de absolute aantallen slachtoffers afgezet tegen de totaal gereden kilometers op een weg. Een weg waar in absolute zin minder slachtoffers vallen (dus lagere kosten van verkeersonveiligheid) maar waar ook minder verkeer rijdt kan daarom tegelijkertijd hoger scoren op het gemonetariseerd slachtofferisico.

Vraag 4

Wat veroorzaakt specifiek de verkeersonveiligheid van de N18 en specifiek tussen Varsseveld en Groenlo?

Antwoord 4

De N18 tussen Varsseveld en Groenlo is een weg zonder rijbaanscheiding met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Over het algemeen vinden op de doorgaande delen van de weg beperkt ongevallen plaats. Het zijn vooral de gelijkvloerse kruispunten waar ongevallen plaatsvinden. We onderscheiden daarin:

1. Kruispunten met verkeerslichten

In de rij voor een verkeerslicht kunnen kop/staartongevallen plaatsvinden. Dit speelt in mindere mate bij kruispunten met verkeerslichten met zgn. dubbele opstelstroken.² Twee kruispunten op de N18 hebben dat nog niet. Een daarvan vervalt medio volgend jaar omdat dit kruispunt (Zieuwentseweg) wordt opgeheven. Voor het andere kruispunt (Landstraat) is nog geen zicht op een oplossing.

Zoals op alle kruispunten met verkeerslichten vinden ook hier soms kop/staart ongevallen plaats vanwege stilstaand en/of optrekkend verkeer. Ook vinden flankongevallen plaats op het kruispunt zelf omdat bij kruisende bewegingen, ondanks verkeerslichten, het menselijk gedrag (bijv. door rood rijden of te hard rijden) nog steeds mede bepalend is.

2. Ongeregelde voorrangskruispunten en -oversteken:

Enkele kruispunten en oversteken zijn nu nog ongeregeld. De risico's op kop/staart- en flankongevallen zijn op dit soort kruispunten groter dan bij kruispunten met verkeerslichten, maar voor deze locaties zijn maatregelen gepland.

² Optelstroken zijn rijstroken van beperkte lengte bestemd voor verkeer dat moet wachten op doorgang in een bepaalde richting; vaak zijn dit kruispunten met een dubbele rijstrook voor en na de overgang.

Vraag 5

In hoeverre verbeteren de door u aangekondigde maatregelen voor de N18 de hiervoor genoemde verkeersveiligheid en specifiek tussen Varsseveld en Groenlo, zoals het voorzien van verkeerslichten op het laatste ongeregelde kruispunt en het treffen van bermmaatregelen?³

Antwoord 5

Met de maatregelen die al genomen zijn en die nog staan gepland verminderen we het aantal (ongeregelde) kruispunten op de N18. Minder (ongeregelde) kruispunten betekent in zijn algemeenheid een veiligere weg. Wanneer kruispunten ongeregeld zijn moeten gebruikers m.b.v. voorrangsborden en haaiantanden zelf een inschatting maken. Met het plaatsen van verkeerslichten wordt deze menselijke inschattingsfactor (als men zich aan de regels houdt) zeer beperkt. Daarmee wordt de verkeersveiligheid aanzienlijk vergroot. Naast het verminderen van (ongeregelde kruispunten) is de weg voorzien van een markering die weggebruikers waarschuwt als ze per abuis naar de andere weghelft sturen door middel van een trilling en akoestisch signaal.

De volgende maatregelen staan nog gepland:

1. Lichtenvoordseweg wordt voorzien van verkeerslichten (2025);
2. Kruispunt Zieuwentseweg wordt opgeheven i.c.m. de aanleg van een parallelweg en een fietstunnel (medio 2023);
3. Het kruispunt en de oversteken tussen Lichtenvoorde en Groenlo worden opgeheven en er komt een ongelijkvloers alternatief voor terug (planning nog onbekend).

Verder concludeert de SWOV dat een belangrijke oorzaak voor dodelijke aanrijdingen op rijkswegen onoplettendheid of (bewust) risicogedrag van de weggebruiker is, maar dat de ernst van de afloop van het ongeval voor een belangrijk deel bepaald wordt door de inrichting van de berm. De belangrijkste infrastructurele maatregel ter voorkoming van een dodelijke afloop van ongevallen op rijkswegen is daarom ook een veilige inrichting van berm. Met de € 200 miljoen die dit kabinet beschikbaar heeft gesteld voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen, wordt de komende jaren daarom ook diverse bermmaatregelen getroffen, waaronder op de N18.

Vraag 6

In hoeverre zou u de MIRT-gelden kunnen gebruiken om het Rijk extra geld bij te laten dragen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N18 en specifiek tussen Varsseveld en Groenlo?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5 zijn voor de komende jaren maatregelen voorzien om de verkeersveiligheid van de N18 te verbeteren. Hiervoor worden o.a. uit de € 200 miljoen die dit kabinet beschikbaar heeft gesteld voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen extra middelen in de N18 geïnvesteerd.

Vraag 7

Wilt u deze vragen beantwoorden voor het MIRT-overleg van 28 november 2022?

Antwoord 7

Ja.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1014.