



RWS INFORMATIE

Aan
Van

Minister
RWS

nota

Antwoorden op Kamervragen over de veiligheid van het
knooppunt Empel

TER BESLISSING

Datum

28 oktober 2022

Onze referentie

RWS-2022/33141

Beslistermijn

14 november

Uiterlijk bij DBO

7 november

Aanleiding

Op woensdagavond 19 oktober jl. zijn bij het knooppunt Empel (A59/A2) de auto en de lichamen gevonden van de sinds maandag 17 oktober jl. vermiste Hebe (10) en Sanne (26). Het lid Van Haga (Groep Van Haga) heeft schriftelijke Kamervragen gesteld over de veiligheid van het knooppunt Empel naar aanleiding van het noodlottige ongeval. In bijgevoegde conceptbrief is een voorstel voor beantwoording opgenomen.

Geadviseerd besluit

Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de Kamervragen.

Kernpunten

- Het knooppunt Empel behoort tot het areaal van RWS.
- De auto waar de slachtoffers in zaten is in de verbindingsboog van het knooppunt van de weg geraakt (zie toelichting voor afbeelding v/d locatie).
- De weg op de boog draait naar rechts en de auto is aan de linkerkant van de boog in de retentievijver gevonden. Bij het knooppunt liggen retentievijvers om water op te vangen en te laten infiltreren in de bodem.
- Aan de linkerkant is niet over de gehele lengte van de boog een geleiderail aanwezig. Aan de rechterkant is dat wel het geval.
- De kamervragen spitsen zich toe op de hoeveelheid ongevallen op deze locatie, de reeds genomen maatregelen om de veiligheid te verbeteren en de bereidheid om het knooppunt op verkeersveiligheid te onderzoeken.
- Het antwoord op vraag 1 (de ongevallencijfers van deze locatie) is feitelijk en spreekt m.i. voor zich.
- Bij het antwoord op vraag 2 worden de genomen maatregelen op het knooppunt Empel t.b.v. de verkeersveiligheid geschetst:
 - Direct bij de aanleg van het knooppunt Empel in 2009 zijn borden geplaatst die waarschuwen voor een bocht, gecombineerd met een adviesnelheid van 90 km/u, en zgn. bochtschildborden in de bocht om de weggebruiker te attenderen op de verkeerssituatie ter plaatse.
 - In 2021 is aan de rechterkant (de andere kant van waar de auto is aangetroffen) een geleiderail geplaatst, omdat het beginpunt van de geleiderails uit een landelijke inventarisatie als risico naar voren kwam. De reeds aanwezige geleiderail was zodanig geplaatst dat er een risico was dat voertuigen de geleiderail zouden oprijden (en er een risico is op zgn. schanswerking).

- Omdat er veel vragen zijn waarom aan de linkerzijde van de weg niet over de gehele lengte van de boog een geleiderail aanwezig is, adviseren we om in de beantwoording van vraag 2 ook uit te leggen waarom er verder geen aanvullende maatregelen zijn getroffen:
 - Volgens de vigerende Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen - Veilig Inrichting Bermen (ROA-VIB) geldt voor dit weggedeelte een obstakelvrije zone van 10 meter. Deze norm is gebaseerd op onderzoek en gekoppeld aan de ontwerpsnelheid. Als er binnen 10 meter vanaf de rijbaan een obstakel (bv. een boom of portaal) aanwezig is, moet deze worden verwijderd of botsveilig worden gemaakt. Indien dat niet mogelijk is, dient het obstakel te worden afgeschermd met een geleiderail.
 - Aan de linkerzijde is niet over de gehele lengte van de boog een geleiderail aanwezig omdat langs een deel van de boog (zo'n 200 meter) geen obstakels in de berm binnen 10 meter zijn. De afstand tot de watergang is ongeveer 18 tot 20 meter. De locatie voldoet daarmee aan de eisen voor de obstakelvrije zone. Volgens de richtlijn ten tijde van de aanleg was het niet noodzakelijk om een geleiderail te plaatsen.
 - Als de boog nu (opnieuw) aangelegd zou worden, zou de reeds aanwezige geleiderail echter wel doorgetrokken worden. Dit komt omdat de ROA-VIB sinds de aanleg in 2009 meerdere keren is aangescherpt. Eén zo'n aanscherping van de richtlijn betreft het doortrekken van de geleiderail als de afstand naar de eerstvolgende geleiderail minder dan 200 meter bedraagt. Dat is ook op deze situatie van toepassing. Niet vanwege de achtergelegen watergang, maar met als doel te voorkomen dat een uit de koers geraakt voertuig achter de geleiderail langs kan rijden en zo alsnog in aanrijding kan komen met het verderop afgeschermd obstakel.
 - Aanscherpingen in de richtlijnen worden ook doorgevoerd naar bestaande situaties, maar dat gebeurt pas op het moment van eerstvolgende nieuwbouw of grootschalige reconstructie. Het is niet uitvoerbaar en financieel niet haalbaar om bij elke aanpassing van de norm het volledige wegennet direct naar de meest recente inzichten om te bouwen.
 - De doortrekking van de geleiderail langs de verbindingsboog in het knooppunt Empel heeft nog niet plaatsgevonden omdat het knooppunt sinds de aanleg in 2009 niet onderhevig is geweest aan een grootschalige reconstructie.
 - Er is recent een verkenning uitgevoerd ikv A2 Deil-Vught; knooppunt Empel maakt deel uit van het plangebied. Onderdeel van het MIRT project is de verbreding tussen A2 tussen Deil en Empel. Specifieke opgaven voor het knooppunt zelf zijn niet voorzien (en daarmee ook niet een doortrekking van de geleiderail). De planning van de planuitwerking, waarbinnen verkend kan worden of een eventuele doortrekking van de geleiderail meegekoppeld zou kunnen worden, is echter onzeker als gevolg van de stikstofproblematiek.
 - Uiteraard kan bij een acuut onveilige situatie de afweging worden gemaakt voor snellere aanpassing, bijvoorbeeld in het kader van het impulsprogramma Meer Veilig. Binnen Meer Veilig is een prioritering gemaakt om met de beperkt beschikbare middelen het grootste aantal verkeersslachtoffers te voorkomen en in de jaarlijkse uitgevoerde analyse 'Veilig over Rijkswegen' komt dit weggedeelte niet naar voren als een locatie met een verhoogde ongevalconcentratie.

Datum

28 oktober 2022

Onze referentie

RWS-2022/33141

Beslistermijn

14 november

Uiterlijk bij DBO

7 november

Bijlage(n)

2

- Bij het antwoord op vraag 3 geeft u aan dat het altijd van belang is van ongevallen te leren om toekomstige ongevallen te voorkomen, dat er reeds onderzoek wordt gedaan en dat als er aanleiding is voor nader onderzoek de Tweede Kamer hierover geïnformeerd zal worden:
 - RWS voert standaard een zgn. 'infra analyse' uit. Met deze analyse wordt onderzocht of er een relatie is tussen het ongeval en de technische infrastructuur. Dit is verplicht bij een dodelijk ongeval op Rijkswegen.
 - De SWOV gebruikt deze analyses bij hun onderzoeken naar de dodelijke ongevallen op Rijkswegen. Sinds 2015 onderzoekt de SWOV jaarlijks in opdracht van RWS de dodelijke ongevallen van het voorgaande jaar op onze rijkswegen. In verdiepend onderzoek mag de SWOV – anders dan RWS – ook gebruik maken van de uitgebreide informatie van de politie waaronder de processen-verbaal van de VOA's (Verkeers-Ongevallen Analisten). Dit onderzoek delen wij ook jaarlijks met de Tweede Kamer.
 - De uitkomsten van het SWOV-onderzoek en de bovengenoemde analyses worden gebruikt bij de aanpassing van richtlijnen en het prioriteren van maatregelen.
 - We hebben daarmee al veel inzicht in de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet en de risico's op het Knooppunt Empel. Het is bovendien nog onbekend wat de oorzaak en omstandigheden van het incident waren. De politie doet hier nog onderzoek naar.
 - Mocht uit het politieonderzoek en/of de infra-analyse nieuwe informatie m.b.t. de weginrichting komen, zullen we uiteraard kijken of hier vervolgonderzoek nodig is en u in dat geval informeren.

Datum

28 oktober 2022

Onze referentie

RWS-2022/33141

Beslistermijn

14 november

Uiterlijk bij DBO

7 november

Bijlage(n)

2

Afstemming

De beantwoording is afgestemd met DGMO.

Communicatie

- RWS heeft geen contact met de nabestaanden van de slachtoffers, dat loopt via de politie.
- De landelijke en regionale pers heeft veel aandacht voor dit incident. Ook op social media uiten mensen zich erover. Er zijn veel boze reacties over het feit dat er op de betreffende locatie geen geleiderail is.
- RWS heeft een nieuwsbericht en Q&A's opgesteld, het nieuwsbericht is op 21 oktober op de RWS site geplaatst. In dat bericht stond dat de ongevalslocatie volledig aan de richtlijnen voldeed. Dit klopt voor wat betreft de obstakelvrijezone en ten tijde van de aanleg, maar dit ligt zoals hierboven aangegeven genuanceerder omdat bij nieuwe aanleg of reconstructie de geleiderail aan de linkerzijde van de weg nu wel doorgetrokken zou worden. De QenA wordt hierop aangepast.
- Vorige week verscheen in de media (o.a. Brabants Dagblad) het bericht dat een wegininspecteur van RWS op de locatie van het incident bandsporen zou hebben aangetroffen en deze als 'oud' zou hebben bestempeld. Dat bericht was onjuist. Op verzoek van de politie zijn twee wegininspecteurs van RWS op dinsdag 18 oktober jl. op het betreffende knooppunt aanwezig geweest. Er is toen gevraagd te gaan kijken op een andere locatie dan waar de lichamen gevonden zijn. Op die locatie hebben zij geen nieuwe bandsporen gezien (wel oude bandsporen). De wegininspecteurs hebben voor alle zekerheid ook nog het braakliggende terrein daar onderzocht. Dit was niet de locatie waar de auto uiteindelijk is gevonden. RWS heeft dat ook laten weten aan de media.

Toelichting

Afbeelding: Knooppunt Empel. De rode pijl markeert de locatie van het incident.



Datum

28 oktober 2022

Onze referentie

RWS-2022/33141

Beslistermijn

14 november

Uiterlijk bij DBO

7 november

Bijlage(n)

2

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief antwoorden op Kamervragen over de veiligheid van het knooppunt Empel	
2	Artikel van het AD waarnaar verwezen wordt in de Kamervragen	