

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

1560

Vragen van het lid **Geurts** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de beruchte bocht bij de afrit A1 richting snelweg A30 bij Barneveld* (ingezonden 17 januari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 februari 2022).

Vraag 1

Kent u het bericht «Barneveld wil opnieuw in gesprek met Rijkswaterstaat over «botsbocht» bij A1/A30»?¹

Antwoord 1

Ja, dit bericht is mij bekend.

Vraag 2

Kunt u aangeven wat er op dit moment bekend is waarom er veel ongelukken gebeuren bij de bocht bij de afrit A1 richting snelweg A30 bij Barneveld?

Vraag 2

Kunt u aangeven wat er op dit moment bekend is waarom er veel ongelukken gebeuren bij de bocht bij de afrit A1 richting snelweg A30 bij Barneveld?

Antwoord 3

Meerdere van de ongevallen in 2021 vonden plaats buiten de spits, in de rustige uren op de weg en waren enkelvoudig (één betrokken personenauto). Het beeld rond de ongevallen in het jaar 2021 wijkt daarmee niet sterk af van de jaren ervoor. Voor een betrouwbaarder beeld van de oorzaken heeft Rijkswaterstaat de ongevallen van de afgelopen 5 jaar vergeleken:

- Ruim 80% van de geregistreerde ongevallen in de periode 2017–2021 heeft plaatsgevonden in de maanden oktober tot en met maart, waarin vaker sprake is van een nat wegdek. De meeste ongevallen zijn geregistreerd specifiek in de maanden januari en februari (samen 40%).

¹ Barneveldse krant, 13 januari 2022, Barneveld wil opnieuw in gesprek met Rijkswaterstaat over «botsbocht» bij A1/A30 (<https://www.barneveldsekrant.nl/premium/lokaal/verkeer-en-vervoer/783290/barneveld-wil-opnieuw-in-gesprek-met-rijkswaterstaat-over-botsb>)

- De helft van de ongevallen in de afgelopen vijf jaar vond plaats in het weekend, waarbij de meeste ongevallen plaatsvonden op een zondag (ruim 35%).
- De ongevallen vonden verspreid over de dag plaats, waarbij iets meer dan de helft van ongevallen buiten de spits.
- Bij tenminste 60% van de ongevallen was sprake van één betrokken voertuig, voornamelijk personenauto's.

Vraag 4

Is er informatie bekend hoe hard de personen hebben gereden bij ongelukken in de afgelopen jaren? Zo ja, speelde te hard rijden hierbij vaak een rol?

Antwoord 4

In de bewuste bocht liggen geen meetlussen. De snelheid waarbij ongelukken plaatsvonden kan daarom niet exact worden aangegeven. Onderzoek door de politie moet duidelijk maken of er te snel gereden is ten tijde van een ongeval.

Vraag 5

Kunt u aangeven welke maatregelen er de afgelopen jaren zijn genomen om de kans op ongelukken bij de scherpe bocht te voorkomen? En welke maatregelen zijn overwogen maar niet doorgevoerd?

Antwoord 5

In de zomer van 2019 is aanvullende bebording geplaatst om de weggebruiker te attenderen op de verkeerssituatie ter plaatse. Het gaat dan om een waarschuwbord (met een gele achtergrond) voor een scherpe bocht en een bord met een adviessnelheid van 30 kilometer per uur. In mei 2021 zijn daarnaast de pijlen op de bewegwijzering vervangen (nu twee hoekige afbuigende pijlen) om de situatie nog duidelijker te maken. Ook is door mijn ambtsvoorganger in 2021 het voorkeursalternatief voor het project A1/A30 Barneveld vastgesteld, waarin deze situatie wordt gewijzigd. Grootschaliger maatregelen bij de afrit worden nu niet overwogen met het oog op de toekomstige reconstructie van het knooppunt.

Vraag 6, 7

Bent u bereid om samen met de betrokken partijen te bezien hoe het kan dat ondanks de aanvullende maatregelen door Rijkswaterstaat nog steeds geregeld ongelukken plaatsvinden?

Bent u bereid om samen met de betrokken partijen te bezien of extra maatregelen kunnen helpen om de kans op ongelukken te verkleinen?

Antwoord 6, 7

Er zijn maatregelen uitgevoerd waarbij de weggebruiker geattendeerd wordt op de verkeerssituatie. Ook is bij het opstellen het voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld samen met de betrokken partijen (provincie Gelderland, gemeente Barneveld, regio Foodvalley en overige belanghebbenden) gekeken naar de verkeerssituatie. De huidige uitgevoerde maatregelen, waarbij voor de realisatie geen grootschalige werkzaamheden nodig waren, zouden op dit moment in principe moeten volstaan. Ik ben uiteraard bereid om in gesprek te gaan met de betrokken partijen over de vraag waarom er ondanks de waarschuwborden nog steeds ongevallen plaatsvinden.

Vraag 8

In welke fase is het proces van geplande reconstructie knooppunt A1/A30? Welke stappen moeten nog worden doorlopen? Wanneer verwacht u de daadwerkelijke opdracht voor reconstructie te kunnen gaan geven?

Antwoord 8

In 2021 is het Voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld vastgesteld en de bestuursovereenkomst met regionale partijen getekend. Het projectgebied overlapt 2,5 km met het projectgebied A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. Uitgangspunt in het vastgestelde Voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld is een gerealiseerd project Knooppunt Hoevelaken; wijzigingen in de planning van één van deze projecten kan dus effect hebben op de voortgang in het andere project.

December 2021 heeft mijn ambtsvoorganger u via de voortgangsbrief *MIRT-projecten en moties en toezeggingen* (Kamerstuk 35 925 A, nr. 24) geïnformeerd over de consequenties van het besluit van het kabinet om bij stikstofberekeningen voor alle emissiebronnen een maximale rekenafstand van 25 km te hanteren. Door de maximale rekenafstand van 25 km moeten voor meerdere projecten nieuwe stikstofberekeningen en beoordelingen worden gedaan. De beschikbare capaciteit aan deskundigen om stikstofberekeningen uit te voeren, mogelijke stikstofeffecten te kunnen beoordelen en eventuele mitigerende maatregelen voor te bereiden, is beperkt. Hierdoor kunnen niet alle projecten tegelijk van deze capaciteit gebruikmaken. Het streven is om de prioritering van de MIRT projecten, waaronder de projecten A1/ A30 en Knooppunt Hoewelaken, in relatie tot de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen begin 2022 met uw Kamer te delen.