

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

### 1936

Vragen van het lid **Jansen** (FvD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *snelwegverlichting en reflectoren* (ingezonden 8 februari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 maart 2022).

Vraag 1

Kunt u aangeven hoeveel kilometer snelweg momenteel onverlicht is?

Antwoord 1

Uit het Nationaal Wegenbestand (NWB) en de dataset WEGGEG (weggegevens van Rijkswegen) blijkt dat langs ca. 1.300 km autosnelweg (van de ca. 2.500 km autosnelwegen; 52%) geen verlichting is aangebracht en dat langs ca. 1.200 km wel verlichting is aangebracht (48%).

Vraag 2

Bent u het ermee eens dat snelwegverlichting essentieel is voor de verkeersveiligheid? Zo ja, kunt u zich ervoor inzetten om meer snelwegverlichting te realiseren? Zo nee, bent u bereid om te kijken naar andere mogelijkheden om de verkeersveiligheid op dit vlak te verbeteren?

Antwoord 2

Verlichting is belangrijk voor de verkeersveiligheid op drukke autosnelwegen. Verlichting wordt daarom aangelegd op autosnelwegen met een intensiteit van minstens 3.000 motorvoertuigen per uur per rijbaan. Bij lagere intensiteiten wordt verlichting aangebracht als sprake is van complexe rijtaken zoals bij afritten en scherpe bochten. Op een deel van de autosnelwegen wordt daarnaast de verlichting 's nachts<sup>1</sup> uitgeschakeld<sup>2</sup>. Naar aanleiding van het besluit van mijn ambtsvoorganger in 2019<sup>3</sup> en conform de motie Stoffer<sup>4</sup> schakelt Rijkswaterstaat de verlichting op de trajecten waar deze van 23h tot 5h is uitgeschakeld gefaseerd 's nachts weer in. Dit voorjaar zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

<sup>1</sup> Deze trajecten zijn wel verlicht tussen zonsondergang en 23h of in enkele gevallen 21h.

<sup>2</sup> Verkeersveiligheidseffecten van uitschakeling van verlichting en de relatie met verkeersintensiteiten – Rijkswaterstaat Rapportendatabank (overheid.nl)

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 29 398, nr. 739

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 29 398, nr. 861

### Vraag 3

Bent u bereid om onderzoek te doen naar het plaatsen van reflectoren (zogenoeten kattenogen) tussen de middenstrepen van snelwegen (dus niet enkel in de bermen) ten behoeve van de zichtbaarheid van de weg?

### Antwoord 3

Er zijn reeds uitgebreide onderzoeken door Rijkswaterstaat uitgevoerd naar de bruikbaarheid van kattenogen<sup>5</sup>, <sup>6</sup>. Er kleven veel nadelen aan de toepassing en het beheer van wegdekreflectoren (kattenogen) zoals slechte overrijdbaarheid voor motorrijders, geluidsoverlast en ze kunnen loskomen door bijvoorbeeld sneeuwschuiven. De zichtbaarheid van de weg wordt voldoende geborgd door bestaande voorzieningen zoals de retroreflecterende wegmarkeringen, zogeheten bermplankjes met reflectoren, reflecterende hectometerpaaltjes en bochtschilden bij scherpe bochten. Daarnaast worden steeds meer voertuigen uitgerust met zgn. «lane departure warning» waarbij het voertuig de weggebruiker waarschuwt als deze de markering dreigt te overschrijden. Op dit moment zie ik dus geen aanleiding voor verder onderzoek naar de genoemde reflectoren.

---

<sup>5</sup> Rijkswaterstaat Dienst Weg- en Waterbouwkunde, 1992. WEGDEKREFLECTOREN VOOR PERMANENTE TOEPASSINGEN – II; Eindrapportage van het proefvakonderzoek op de A27 bij Lexmond (MAA-R-92070).

<sup>6</sup> Rijkswaterstaat Dienst Weg- en Waterbouwkunde, 1997. Wegdekreflectoren voor permanente toepassingen; proefvakresultaten- en laboratoriumonderzoek (MAA-R-81230).