



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Kenmerk**  
IenM/BSK-2012/68737

Datum 11 mei 2012  
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Bashir (SP) en  
Slob (ChristenUnie) over vangrails die niet bestand zijn  
tegen zware vrachtwagens

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen die de leden Bashir (SP) en Slob (ChristenUnie) hebben gesteld over vangrails die niet bestand zijn tegen zware vrachtwagens (ingezonden op 20 april 2012) .

Vragen van het lid Bashir (kenmerk 2012Z08566)

**Vraag 1**

Is het waar dat de oude vangrails in de middenberm niet meer bestand zijn tegen de moderne zware vrachtwagens? <sup>1</sup>

**Antwoord 1**

De vangrails op de autosnelwegen in Nederland voldoen aan de Europese norm (prestatieklasse H2)<sup>2</sup>. Rijkswaterstaat heeft dit als minimumniveau vastgesteld. Vangrails met een hoger kerend vermogen zijn in het algemeen minder veilig voor personenauto's, omdat de kans groter is dat een personenauto bij botsing met de vangrail meer schade heeft dan wel weer op de rijbaan terecht komt. Alleen in uitzonderlijke situaties waarin een doorbraak extra risico's met zich meebrengt (zoals bij fly-over en buisleidingen in de middenberm) wordt daarom gekozen voor een minder botsvriendelijke vangrail met een hoger kerend vermogen. Ook de vangrails van oudere datum voldoen aan de Europese normen. De leeftijd is van de vangrails is niet bepalend voor het kerend vermogen. De vangrails worden regulier onderhouden en vervangen bij bijvoorbeeld verbreding van de weg of na beschadiging door een ongeval .

**Vraag 2**

Hoe vaak is in het afgelopen jaar een vrachtwagen door één van de vangrails heen geschoten? Is het waar dat trucks gemiddeld eens per maand dwars door stalen vangrails op de autosnelwegen heen schieten? In hoeveel gevallen had dit (zware)

<sup>1</sup> Telegraaf, "vangrails zijn te zwak", 17 april 2012

<sup>2</sup> De Europese norm EN1317 kent meerdere prestatieklassen waaruit gekozen kan worden. Deze variëren in vermogen van laag (T1 t/m T3), normaal (N1 en N2), hoog (H1 t/m H3) en zeer hoog kerend (H4a en H4b).

gewonden of doden tot gevolg?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Antwoord 2**

In het afgelopen jaar (2011) zijn er 8 ongevallen geregistreerd waarbij een vrachtwagen tegen, door of over de vangrail is gereden. Hierbij waren 3 doden en 3 ziekenhuisgewonden.

**Kenmerk**

IenM/BSK-2012/68737

**Vraag 3**

Wat vindt u van de oproep van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid om te onderzoeken of de vangrails nog wel voldoen? Bent u bereid om te onderzoeken waar de vangrails niet meer voldoen? Zo ja, wanneer kan de Kamer de uitkomsten hiervan verwachten? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 3**

Bij de keuze van de vangrail is de veiligheid van alle weggebruikers onder alle condities van belang. Daarom kiest Rijkswaterstaat standaard voor vangrails in de prestatieklasse H2. Ik heb dit in antwoord op vraag 1 toegelicht.

Ik acht het gevraagde onderzoek vooralsnog niet nodig gelet op het vigerende beleid ten aanzien van de toepassing en instandhouding van vangrails. Uiteraard zal Rijkswaterstaat in overleg treden met de SWOV om hun standpunt te bespreken.

**Vraag 4**

Hoe ver bent u met het motorvriendelijk maken van de vangrails? Bent u bereid om de vangrails in de middenberm te vervangen door vangrails die én bestand zijn tegen zware vrachtwagens én motorvriendelijk zijn? Zo niet, waarom niet?

**Antwoord 4**

Conform de gemaakte afspraken met de Nederlandse verenigingen van motorrijders KNMV en MAG zijn de bestaande vangrails op de meest risicovolle plaatsen inmiddels van een motorvriendelijke afscherming voorzien. Ook bij nieuwe aanleg van vangrails wordt conform deze afspraken gehandeld. De keuze voor het type vangrail dat gebruikt wordt is toegelicht in het antwoord op vraag 1.

Vragen van het lid Slob (kenmerk 2012Z08567)

**Vraag 1**

Kent u het bericht "Nederlandse vangrails verouderd"? <sup>3</sup>

**Antwoord 1**

Ja

**Vraag 2**

Is het waar dat het type vangrail, dat in Nederland wordt gebruikt, nergens in Europa meer wordt toegepast?

**Antwoord 2**

Het type vangrail dat in Nederland wordt toegepast wordt ook in een aantal andere landen toegepast, waaronder België en Duitsland. Dit type voldoet aan de Europese norm (prestatieklasse H2). Net als in Nederland kan in bijzondere

---

<sup>3</sup> Nu.nl, 17 april 2012, <http://www.nu.nl/binnenland/2788724/nederlandse-vangrails-verouderd.html>

situaties een hogere prestatieklasse gekozen worden. Echter, anders dan in Nederland wordt door Frankrijk en Duitsland op sommige locaties (bijvoorbeeld in de zijbermen) voor een lager niveau (prestatieklasse H1) gekozen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Kenmerk**  
IenM/BSK-2012/68737

Vraag 3

Waarom kiest u er voor nieuwe en betere alternatieven alleen op risicolocaties zoals bruggen en viaducten toe te passen?

Antwoord 3

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 van het lid Bashir (vraagnummer 2012Z08566) , is een vangrail met een hoger kerend vermogen niet in alle omstandigheden beter vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen