



## Ongevallen op de A15

Wat zijn de mogelijke oorzaken?



Nissewaard, 16 juni 2019

# Inleiding

Het aantal ongevallen op de A15 in en rond de Botlektunnel neemt de laatste maanden behoorlijk toe. Dit heeft lange files en flinke vertragingen tot gevolg.

Wat zijn nu de oorzaken van deze ongevallen? En wat kunnen we doen om deze ongevallen te vermijden en files en vertraging te beperken?

Deze vragen stelde Nissewaard Lokaal op 24 en 25 mei op de Facebookpagina's van [Nissewaard Lokaal](#) en [A4-Zuid](#). In totaal ontving de partij meer dan 60 reacties op de beide Facebookpagina's.

De geconstateerde problemen zijn uit te splitsen in vier categorieën:

- Verkeersgedrag;
- Verkeersdrukke;
- Uitvoegstroken;
- Infrastructuur.

Wij hebben deze reacties geïnventariseerd en in dit document gaan wij verder in op de genoemde problemen en de mogelijke oplossingen.

Chris Hottentot  
Fractievoorzitter  
Nissewaard Lokaal

# Problemen

## Verkeersgedrag

De grootste oorzaak voor de ongevallen wordt geweten aan het verkeersgedrag. Huftergedrag van zowel automobilisten als vrachtwagenchauffeurs. Zo houden zowel auto's als vrachtwagens zich regelmatig niet aan de maximum snelheid op de matrixborden, duiken vrachtwagens ruim over de 90 km/u de tunnel in en halen zij elkaar, in de Botlektunnel, soms over drie rijstroken in. Zeker in de spits en bij files op de afrit naar Spijkenisse kan dit tot gevaarlijke situaties leiden op de rechterrijstrook.

*“Komt door auto's die op het laatste moment willen invoegen en door automobilisten die niet opletten. Ik heb zelf in heftig ongeluk gezeten waarbij een automobilist de matrixborden niet had gezien (stonden ver voor de tunnel al aan op 50!). Aan het einde van de tunnel zag ze ons niet stilstaan en reed met bijna 80 km/u op ons in.” – reactie op Facebook*

Deze gevaarlijke situaties worden nog eens versterkt door asociaal weggedrag van bepaalde automobilisten, die via de twee linkerbanen de file willen vermijden om zich er op het laatste moment nog tussen te gooien. Het gevolg is dat automobilisten op de rechterbaan, begrijpelijkerwijs, deze automobilisten geen ruimte gunnen, waardoor de situatie verergerd. Dat deze 'asomobilisten' hierdoor in sommige gevallen ook nog eens de rechterrijbaan blokkeren voor achteropkomend verkeer lijkt hen niet te deren.

## Verkeersdrukte

Een andere oorzaak die is genoemd, en vaak in relatie staat met bovenstaande paragraaf, is de drukte op de A15. Inwoners die reageerden gaven aan dat tijdens de spits, maar ook op andere momenten met een hoge intensiteit van vrachtverkeer, vrachtwagens veelal kort op elkaar rijden. De onderlinge tussenruimte is dan vaak nog geen 10 meter. Dit maakt uitvoegen naar Spijkenisse of invoegen op de A15 een grote uitdaging voor het overige verkeer. De verkeersdrukte in relatie tot het elkaar niet gunnen van ruimte leidt dan ook eerder tot ongevallen op de A15.

## Uitvoegstroken

Asociale automobilisten wordt door de huidige uitvoegsituatie op de A15 naar Spijkenisse een mogelijkheid geboden om op het laatste moment in te voegen. Richting Hartelkruis volgt kort voor de afrit een tweede uitvoegstrook die door veel 'asomobilisten' wordt misbruikt om de file grotendeels over de linkerrijstroken te vermijden en op het laatste moment via deze uitvoegstrook in te voegen richting Hartelkruis. Zie afbeelding 1.

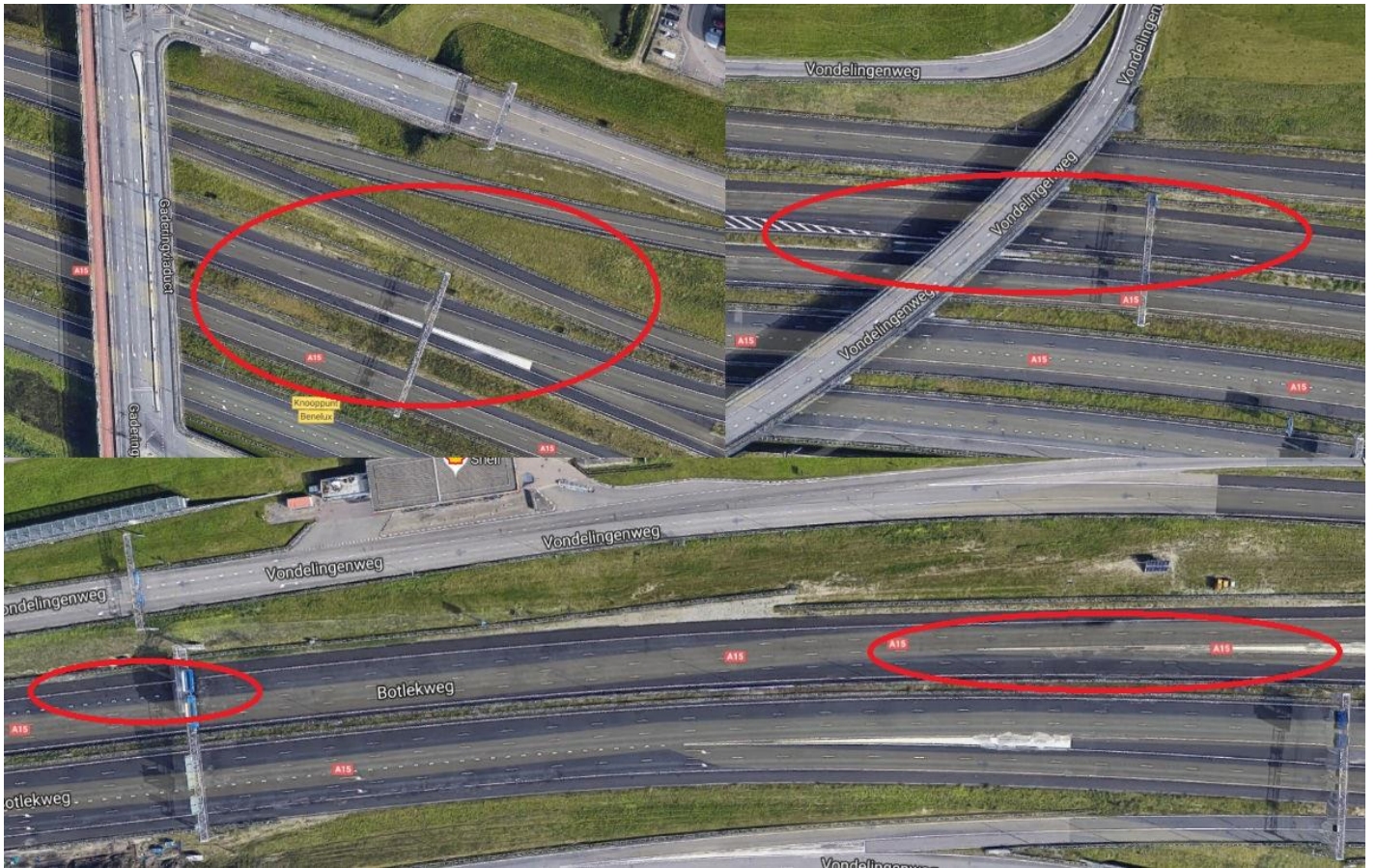


*Afbeelding 1: Afrit A15 naar Spijkenisse*

### **Infrastructuur leidt tot onrustig wegbeeld**

Er gebeurt op een relatief korte afstand veel rond het wegbeeld. Net voorbij het Beneluxplein, in de richting van Europoort, gaat de A15 op de hoofdrijbaan van twee naar vier rijstroken, door het samenvoegen met het verkeer vanuit de Beneluxtunnel en Pernis (parallelbaan). Hierbij vervalt de rechterrijstrook en wordt dit de uitvoegstrook richting Botlekbrug.

Vanaf de parallelbaan uit de richting van Pernis en uit de richting vanaf Beneluxtunnel is het wegbeeld nog onrustiger. Vanuit de Beneluxtunnel komen de twee rijstroken van de A4 samen met de rijstrook van de parallelbaan (A15) uit de richting van Pernis. Deze rijstrook vervalt en het verkeer vanuit Pernis moet dus invoegen richting beide rijstroken vanuit de Beneluxtunnel. Direct daarna komen beide rijstroken samen met de hoofdrijbaan van de A15 en moet het verkeer van de rechterrijstrook een rijstrook opschuiven om niet over de Botlekbrug te rijden. Hierdoor vinden er veel zijwaartse bewegingen plaats op een korte afstand. Dit maakt het wegbeeld onrustig en vraagt extra oplettendheid van automobilisten. Dit is te zien in afbeelding 2.



Afbeelding 2. Bron: Google.

## Oplossingen

Naast het benoemen van de problemen hebben inwoners ook oplossingen aangedragen om de huidige situatie te verbeteren. De best mogelijke oplossing lijkt het scheiden van het verkeer naar Spijkenisse en het verkeer richting Europoort. Niet door het verkeer naar Spijkenisse over de Botlekbrug te leiden, maar door het aanpassen van de uitvoegstrook en de wegbelijning.

### Verbeteren uitvoegstrook en aanbrengen doorgetrokken streep in tunnel

Om te voorkomen dat automobilisten op het laatste moment invoegen is het aan te raden om al voor de tunnel het verkeer voor de afslag naar Spijkenisse te scheiden van het doorgaande verkeer. Dit kan door een doorgetrokken streep aan te brengen, waardoor verkeer richting Spijkenisse niet meer op het laatst kan voordringen. Uiteraard is handhaving hierop dan ook



Afbeelding 3.

belangrijk. Voor doorgaand (vracht)verkeer blijft de mogelijkheid om vanaf rechts wel naar links op te schuiven om de eventuele files bij de afslag richting Spijkenisse alsnog te vermijden. Hiervoor is een onderbroken lijn op het wegdek noodzakelijk, zoals te zien in afbeelding 3. De witte auto kan hier naar links om de file voor de afslag Spijkenisse te vermijden.

Het weghalen van de tweede uitvoegstrook bij de afslag naar Spijkenisse kan ook voorkomen dat 'asomobilisten' zich via deze uitvoegstrook alsnog proberen op te dringen.

### Verkeer over de brug

Twee opties die ook genoemd zijn betreft het scheiden van verkeer via de Botlekbrug. Hierbij is enerzijds geopperd om vrachtverkeer een tunnelverbod te geven en altijd via de Botlekbrug te leiden. Anderzijds is geopperd om juist het verkeer richting Spijkenisse te laten leiden via de Botlekbrug en de afslag na de tunnel te laten vervallen. Voor beide oplossingen is iets te zeggen, maar deze zijn niet reëel. De gemeente Spijkenisse heeft zich destijds juist ingespannen om de afslag richting Spijkenisse vanaf de A15 open te houden. Indien Voorne-Putten en in het bijzonder de gemeente Nissewaard over de Hartelbrug alleen nog bereikbaar is via de Botlekbrug, dan komt dit de doorstroming en bereikbaarheid van de regio niet ten goede.

Hoewel de optie om het vrachtverkeer over de Botlekbrug sympathiek lijkt, kan dit hoogstwaarschijnlijk niet rekenen op steun van het Havenbedrijf. Immers een brugopening levert vertraging op en dat kost geld.

### **Inhaalverbod vrachtwagens**

Een inhaalverbod voor vrachtwagens is ook als een mogelijke oplossing genoemd. De kans is groot dat een dergelijke oplossing meer problemen oplevert dan deze oplost. Immers vrachtwagens rijden regelmatig kort op en elkaar en invoegen wordt daardoor een uitdaging. Zeker als vrachtwagenchauffeurs om zo min mogelijk tijd te verliezen geen ruimte geven. Wel is het mogelijk om bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod op de linkerrijstrook in de tunnel uit te roepen en dit met bebording te benadrukken. Hoewel dit wettelijk al geregeld is, kan het helpen om dit in de Botlektunnel nog eens extra te benadrukken. Met name door het onrustige wegbeeld en de vele rijstrookwisselingen op dit korte stuk, kan het verwarrend zijn welke rijstroken voor welk verkeer beschikbaar zijn en welke rijstroken overgaan in uitvoegstroken.



## Conclusie

Wat valt met name op aan de reacties? Een groot deel van de ongevallen lijkt te vermijden. De grootste oorzaak van de ongevallen in en rond de Botlektunnel vinden plaats door asociaal weggedrag. Verkeer, auto's en vrachtauto's, dat zich niet lijkt te houden aan de maximum snelheid op de matrixborden en automobilisten die op het laatste moment de afslag wensen te nemen. De beste oplossing is dus een mentaliteitsverandering bij deze weggebruikers, maar de kans dat dit ook gaat gebeuren is klein.

Met een relatief kleine ingreep, het aanbrengen van een doorgetrokken streep al voor de tunnel tussen de middelste en rechterrijstrook, kan vermeden worden dat 'asomobilisten' zich nog tussen het wachtende verkeer richting Spijkenisse kunnen wringen. Om te zorgen dat zij dit naleven is handhaving wel belangrijk. Om verder te ontmoedigen dat zij voordringen ondanks een doorgetrokken streep, is aanpassing van de afslag naar één uitvoegstrook raadzaam. De tweede rijstrook kan dan gebruikt worden om het verkeer richting Hartelbrug vanaf de Botlekbrug natuurlijker te laten samensmelten met het verkeer uit de tunnel.

