

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

R. van Hemert (VVD), C.P. Oosterom (BBB) en M.R. Rogier (CDA)
(d.d. 19 augustus 2025)

Nummer
4283

Onderwerp
Veiligheid, naleving, handhaving en doorstroming bij de Corbulotunnel (N434)

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

De Corbulotunnel is een belangrijke en langverwachte oplossing voor de bereikbaarheid tussen de A4 en de A44. Voor tienduizenden weggebruikers betekent deze verbinding dagelijks tijdwinst en een betere doorstroming. Daarmee levert de tunnel een grote bijdrage aan de mobiliteit in de regio. Tegelijkertijd valt het op dat er regelmatig ongevallen plaatsvinden in en rond de tunnel. Soms hebben we zelfs te maken met extreem en gevaarlijk rijgedrag, zoals spookrijden of keren op de vluchtstrook. Ook is er in de spits filevorming bij de aansluiting op de A4. Dit doet af aan het doel en de waarde van deze belangrijke (en kostbare) infrastructuur.

Vragen: Oorzaak & Veiligheid

1. *Heeft u inzicht in de belangrijkste oorzaken van de ongevallen in en bij de Corbulotunnel sinds de openstelling?*

Antwoord

Sinds de opening van de N434 - waar de Corbulotunnel onderdeel van is - van juli 2024 tot en met half augustus 2025, heeft de politie in totaal 28 ongevallen geregistreerd waarvan 6 ongevallen met letsel. De locatie, de aard en het tijdstip van deze ongevallen variëren sterk en geven geen éénduidige oorzaak. Het aantal ongevallen in de tunnel zelf is bovendien zeer gering. De ongevallen gebeuren met name rond de verbindingbogen en weefvakken, waar de kans op ongevallen ook groter is door veranderende rijrichtingen en snelheidsovergangen. Het aantal ongevallen dat tot op heden heeft plaatsgevonden is ook niet ongebruikelijk voor een dergelijke weg met relatief hoge verkeersaantallen.

2. *Is de weg- en tunnelinrichting naar uw oordeel veilig ontworpen, ook met het oog op de verkeersintensiteit en samenstelling van het verkeer?*

Antwoord

Ja, de weg en de tunnel is ontworpen en gerealiseerd conform de geldende wet- en regelgeving en de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. We zien tot onze tevredenheid dat de N434 goed gebruikt wordt. De huidige verkeersintensiteit is met ca. 50.000 motorvoertuigen per etmaal hoger dan verwacht en gaat al richting de prognose van 2030, waar we 58.000 per etmaal voorspelden. De huidige verkeersaantallen liggen daarmee wel nog onder het aantal waarvoor het tracé ontworpen is.

3. *In hoeverre speelt een te hoge snelheid een rol bij de geregistreerde ongevallen?*

Antwoord

Het is ons niet bekend in welke gevallen er sprake is geweest van een te hoge snelheid en de provincie kan dit ook niet inzien in de landelijke database met ongevallen van de politie.

Met name kort na de opening van de weg hebben we wel kunnen constateren dat er, vooral in de nachtelijke uren, door een enkeling uitzonderlijk hard werd gereden. Dit komt gelukkig steeds minder voor, en het gebeurt ook zelden op de drukke momenten van de dag.

4. *Overweegt u om in overleg met het openbaar ministerie een trajectcontrole in of rond de tunnel in te stellen om de naleving van de maximumsnelheid te bevorderen?*

Antwoord

Het eventueel instellen van trajectcontroles valt buiten de bevoegdheid van de provincie. Het aantal en de aard van de ongevallen is voor ons nog geen aanleiding om een verzoek in te dienen bij het Openbaar Ministerie voor het instellen van een trajectcontrole. Wel hebben we er bij de politie op aangedrongen om met enige regelmaat toe te zien op de naleving van de verkeersregels.

Vragen: Wangedrag & Handhaving

5. *De politie heeft publiekelijk haar zorgen geuit over levensgevaarlijke capriolen zoals spookrijden en keren op de vluchtstrook. Deelt u deze zorgen?*

Antwoord

Dit signaal wordt niet als zodanig door ons herkend. Sinds de opening van de N434 is ons één geval bekend van een spookrijder. Die situatie is vervolgens door Rijkswaterstaat, die de N434 en de Corbulotunnel namens de provincie beheert, conform haar protocol afgehandeld. De N434 heeft alleen bij de toe- en afritten van en naar de Rijkswegen A4 en A44 vluchtstroken en er zijn geen op- en afritten naar onderliggende wegen. Men moet al spookrijden op de rijksweg alvorens op de N434 te komen, daarmee is de kans dat op de N434 dergelijke situaties plaatsvinden beperkt.

Uw vraag volgt wellicht uit [de berichtgeving van Omroep West](#) van 15 augustus jongstleden. Het ging hierbij om ongewenst gedrag van weggebruikers nadat er een ongeval plaatsgevonden had. Bepaalde weggebruikers negeerden de rode kruizen en probeerden alsnog van afrit te wisselen. Dit ongewenste gedrag van sommige verkeersdeelnemers was niet het gevolg van de inrichting van de infrastructuur, of onjuist handelen door Rijkswaterstaat na het ongeval.

6. *Is het juist dat er in en rond de Corbulotunnel veel camera's aanwezig zijn?*

Antwoord

De tunnelwetgeving vereist een actief cameratoezicht. Om voldoende zicht te kunnen hebben op de rijbaan is er ook een bepaalde overlap in de camerabeelden. De camera's zijn op vaste afstand van elkaar geplaatst, over de volledige lengte van de weg. Daarnaast staan op specifieke plekken extra camera's, zoals bij de afsluitbomen en bij vluchtdeuren. De camera's zijn niet alleen van belang met het oog op de verkeersveiligheid en afwikkeling van incidenten, maar helpen ook (mede daardoor) om de beschikbaarheid van de weg zo hoog mogelijk te houden. Overigens hangen in de verdiepte ligging alle camera's aan één kant van het tracé. Daardoor lijkt het ook optisch alsof er veel camera's hangen.

7. *Kunnen deze camera's worden gebruikt voor de analyse van ongevallen, het identificeren van overtreeders en het opleggen van boetes?*

Antwoord

De camera's zijn primair aanwezig ten behoeve van het actieve cameratoezicht. De camerabeelden worden 24 uur bewaard en daarna automatisch overschreven, tenzij deze actief worden geselecteerd om te bewaren. Als de tunnelbesturing "in calamiteitenstand" gezet wordt, worden de beelden blijvend opgeslagen. De tunnelbediener kan dit ook handmatig doen wanneer de situatie daarom vraagt.

Bij wet zijn tunnelbeheerders verplicht om significante tunnelincidenten te evalueren. Om de aanleiding van een ongeval te kunnen achterhalen, om te kijken hoe de afhandeling tezamen met de hulpdiensten is verlopen en of er verbetermaatregelen mogelijk zijn. In dat proces worden onder andere ook camerabeelden gebruikt.

Met het oog op de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) is er voor de N434 een Data Protection Impact Assessment (DPIA) uitgevoerd en een verwerkingsovereenkomst vastgesteld met Rijkswaterstaat.

Tunnelbeheerders zijn niet bevoegd om de camerabeelden te gebruiken om verkeersboetes op te leggen, daar zijn de camera's dan ook niet voor bedoeld (zie ook het antwoord op vraag 8).

8. *Zo ja, gaat dat ook gebeuren? Zo nee, waarom niet en welke belemmeringen spelen hierbij een rol?*

Antwoord

De camera's zullen (en kunnen) niet door ons worden gebruikt voor het identificeren van overtreders en het opleggen van boetes.

Wel kunnen de camerabeelden aan de politie ter beschikking worden gesteld, indien dit gewenst is in het kader van onderzoek bij ongevallen. Op het moment dat de politie de beelden opvraagt, werken wij hier uiteraard aan mee. Of de camerabeelden vervolgens ook geschikt zijn voor het identificeren van overtreders is aan de politie en het Openbaar Ministerie. Hierbij moet wel worden benadrukt dat het hier gaat om observatiecamera's, het zijn geen handhavingcamera's. De kwaliteit van de beelden is van dusdanig niveau dat individuele voertuigen goed zijn te herkennen. Indien voldoende wordt ingezoomd zou het in bepaalde gevallen ook mogelijk kunnen zijn om bijvoorbeeld kentekens te herkennen, maar dat is geen vereiste vanuit de noodzakelijke functie van deze camera's. In hoeverre beelden voldoende inzicht geven voor analyse door de politie is daarnaast ook nog afhankelijk van de actuele camerapositie en in hoeverre er is in- of uitgezoomd. Juist doordat het observatiecamera's zijn kan op voorhand dan ook niet worden gegarandeerd dat (alle) relevante omstandigheden in beeld zijn.

Vragen: Doorstroming & Aansluiting A4

9. *Hoe verklaart u de structurele filevorming in de spits bij de aansluiting van de N434 op de A4?*

Antwoord

We zien vooral op werkdagen in de ochtendspits vaak dat er filevorming is op de rechterrijbaan, specifiek in de richting naar Den Haag/Rotterdam. Dit is het gevolg van de beperkte doorstroming op de A4 en het invoegen vanuit de N434, waardoor er een zogenaamde terugslag ontstaat op de N434.

10. *Was dit knelpunt voorzien bij het ontwerp en de aanleg van de Corbulotunnel?*

Antwoord

Dit was in de planstudie en ook in de ontwerpfase niet voorzien, zeker niet deze mate van filevorming. De verkeerssituatie is mede om die reden opnieuw beschouwd, op basis ook van de hoger dan verwachte

verkeersaantallen. De verkeersafwikkeling blijkt nog binnen de veiligheidsmarges te zitten, er is dan ook geen vereiste om op korte termijn maatregelen te treffen. Wel is deze observatie gedeeld met Rijkswaterstaat, met daarbij de vraag om dit aandachtspunt mee te nemen in haar periodieke beschouwing van de regionale verkeersafwikkeling.

11. *Welke maatregelen zijn mogelijk om deze opstoppingen te verminderen, zowel op de korte als langere termijn?*

Antwoord

We zien dat de knelpunten vooral optreden bij de in- en uitvoegers. Meer capaciteit op de N434 creëren heeft geen effect als de doorstroming op de Rijksweg A4 niet verbetert. Op de N434 zelf zien wij dan ook voor de korte en langere termijn geen mogelijke maatregelen om de filedruk te verminderen. Eventuele aanpassingen zullen op het areaal van Rijkswaterstaat moeten plaatsvinden. Wij hebben Rijkswaterstaat dan ook gevraagd dit te onderzoeken.

Den Haag, 7 oktober 2025

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff