

Vergaderjaar 2024–2025

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1126

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 september 2024

De Kamer heeft op 13 februari jl. de motie van de leden Grinwis en Stoffer aangenomen waarin de regering wordt verzocht voorstellen voor te bereiden om de aanpak voor verkeersonveilige rijks-N-wegen te verlengen, waarbij de meest verkeersonveilige wegen die niet opgenomen zijn in de huidige twee tranches opgepakt kunnen worden.¹

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) herkent en deelt het belang van verkeersveiligheid op rijks-N-wegen. Deze kabinetsperiode wordt daarom verder gewerkt aan de realisatie van maatregelen met de € 200 miljoen die het vorige kabinet beschikbaar heeft gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op rijks-N-wegen en aan maatregelen vanuit het programma Meer Veilig.

Via deze brief wordt invulling gegeven aan de motie. In de brief wordt een algemeen risicobeeld geschetst van de Rijks-N-wegen en wordt ingegaan op de uitvoering van de huidige aanpak van Rijks-N-wegen. Verder wordt informatie gedeeld over op het proces rondom de ontwikkeling van een strategische agenda verkeersveiligheid voor de rijkswegen (SAV-R), naar aanleiding van afspraken hierover in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025.²

Algemeen risicobeeld rijks-N-wegen

In de monitor Veilig over Rijkswegen wordt jaarlijks gerapporteerd over de ontwikkeling van verkeersveiligheid op rijkswegen, onder andere op basis

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1095. Met deze brief wordt ook de toezegging aan het lid Grinwis inzake het informeren van de Tweede Kamer over de resterende benodigde financiële middelen voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen formeel afgehandeld (TZ202402-041). Betreffende vraag is door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat al mondeling beantwoord tijdens het Commissiedebat Verkeersveiligheid op 30 januari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 1098)

² Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 998

van het Bestand geregistreerde ongevallen Nederland (het «BRON»). Hieruit blijkt dat het aantal verkeersdoden op rijkswegen sinds 2016 (coronajaren 2020 en 2021 niet meegerekend) jaarlijks op gemiddeld circa 80 ligt, waarvan ongeveer 80% op de autosnelwegen en rond de 20% op de N-wegen. De SWOV constateerde in 2021 dat er, zonder aanvullend beleid, richting 2040 geen verandering optreedt in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden op rijkswegen.³ Het hoge aantal slachtoffers op autosnelwegen hangt in belangrijke mate samen met de lengte en verkeersintensiteit: autosnelwegen maken 80% van het rijkswegennet uit en hier worden veruit de meeste voertuigkilometers afgelegd.

Wanneer het aantal slachtoffers echter wordt afgezet tegen het aantal gereden voertuigkilometers, ontstaat een beeld van het risico op een slachtofferongeval (slachtofferisico). Het slachtofferisico ligt op rijks-N-wegen hoger dan op autosnelwegen. Weggebruikers op deze wegen lopen over het algemeen dus een hoger risico om slachtoffer te worden van een (ernstig) verkeersongeval dan weggebruikers op autosnelwegen. Dit hogere slachtofferisico heeft in belangrijke mate te maken met de inrichting van rijks-N-wegen, waarbij opgemerkt dient te worden dat er ook grote verscheidenheid is tussen de N-wegen onderling. Aandachtspunten zijn daarbij de fysieke afscheiding tussen de rijrichtingen op enkelbaans rijks-N-wegen, een veilige berminrichting, een voldoende ruim wegprofiel en een veilige inrichting van kruispunten met het onderliggend wegennet.

Huidige aanpak rijks-N-wegen

Op basis van incidentele financiering, zoals bij het programma Meer Veilig en de investering van € 200 miljoen, worden maatregelen getroffen voor het verbeteren van verkeersveiligheid op rijkswegen. Met deze maatregel-pakketten worden op een deel van het rijkswegennet de grootste risico's aangepakt. Zo zijn binnen het programma Meer Veilig op een groot aantal locaties bermen veiliger ingericht door het weghalen van obstakels. Dit programma loopt momenteel nog.

Op basis van incidentele financiering is in de periode 2011–2022 in totaal circa € 165 miljoen geïnvesteerd in verschillende tranches van het programma Meer Veilig.⁴ De meest recent toegevoegde middelen voor het programma Meer Veilig (€ 25 miljoen op basis van het regeerakkoord Rutte III) zijn ingezet voor het treffen van maatregelen op de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48. Met het huidige hoofdlijnenakkoord (bijlage bij Kamerstuk 36 471, nr. 37) zijn er geen extra middelen beschikbaar gekomen.

Vanuit de € 200 miljoen van het vorige kabinet worden met twee tranches maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met tranche 1 worden maatregelen gerealiseerd die snel uitvoerbaar zijn, waarmee op korte termijn stappen zijn gezet in het verbeteren van de verkeersveiligheid op rijks-N-wegen. De eerste maatregelen in tranche 1 zijn inmiddels afgerond, zoals bijvoorbeeld de maatregelen op de N9 bij Burgervlotbrug en Sint Maartenvlotburg en de proefvakken met moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding (MORS) op de N59.

Met tranche 2 wordt een beperkt aantal trajecten grootschaliger aangepakt. Het zwaartepunt ligt hierbij op het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op een deel van de N36 en op de N50 (Kampen-

³ Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 328

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 997

Ramspol). Daarnaast worden in tranche 2 maatregelen getroffen op de N14, N44, N59 en N915. De planuitwerking voor de maatregelen in tranche 2 is inmiddels gestart.

Voor een compleet overzicht van de inzet van de middelen in tranche 1 en 2 wordt verwezen naar pagina 57–60 van het MIRT-overzicht 2025, dat de Kamer op Prinsjesdag is aangeboden.⁵

Met de uitvoering van het verkeersveiligheidsmaatregelenpakket van de € 200 miljoen is Rijkswaterstaat de komende jaren nog hard aan het werk om de verkeersveiligheid op rijks-N-wegen verder te verbeteren.

Onderzoeken verkeersveiligheidsrisico's op rijks-N-wegen

Met de huidige aanpak worden op verschillende rijks-N-wegen de grootste risico's aangepakt. Op basis van verschillende, bestaande onderzoeken kan een beeld geschetst worden van de verkeersveiligheidsrisico's op alle rijks-N-wegen:

- De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) schetst de toekomstige opgaves voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waaronder de opgave op het gebied van verkeersveiligheid op rijkswegen. Uit de IMA-2023⁶ blijkt welke trajecten zonder aanvullende maatregelen in 2040 het hoogste slachtofferrisico zullen kennen. Dit zijn de trajecten waar de kans om betrokken te raken bij een (ernstig) ongeval het grootst – en de daarmee gepaard gaande maatschappelijke kosten – het grootst zijn.⁷ De IMA schetst de verwachte opgave, maar maakt niet inzichtelijk welke maatregelen op specifieke trajecten te treffen zijn. Wel laat de IMA-2023 zien dat de investering van € 200 miljoen in de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen na realisatie jaarlijks € 20 miljoen aan maatschappelijke kosten bespaart. De investering is daarmee na realisatie in 10 jaar terugverdiend. Met een effectperiode voor infrastructurele maatregelen van 20 tot 30 jaar is sprake van een positieve kosten-baten-factor van 2 tot 3.
- Arcadis heeft in 2021 een onderzoek gedaan naar de toepassing van fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans rijks-N-wegen. Resultaten uit dit onderzoek zijn benut voor een prioritering binnen de € 200 miljoen voor verkeersveiligheid op rijks-N-wegen. In de aanbiedingsbrief bij het genoemde onderzoek van Arcadis aan de Tweede Kamer uit 2021 zijn de verschillende mogelijkheden geschetst voor een mogelijke prioritering van trajecten die op dit moment niet beschikken over fysieke rijbaanscheiding, bijvoorbeeld op basis van kosteneffectiviteit of risicocijfer.⁸
- De SWOV constateert in de jaarlijkse analyse van dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen dat de meest kansrijke maatregel voor een aanzienlijke reductie van het aantal dodelijke ongevallen op rijkswegen gericht is op een obstakelvrije inrichting van berm. ⁹ Daarbij wordt door SWOV aanbevolen om ook te bekijken hoe de aankondiging en bebakening van krappe bogen in afritten en verbindingbogen verbeterd kan worden en om filegevoelige locaties van signalering te voorzien.

⁵ Bijlage bij Kamerstuk 36 600-A, nr. 4. Online beschikbaar op: <https://open.overheid.nl/documenten/1906196f-999b-4fc9-97d5-447b62621f0e/file>

⁶ Kamerstuk 36 410-A, nr. 21

⁷ Hiermee wordt bedoeld op de maatschappelijke kosten van slachtofferongevallen, per miljard voertuigkilometer. Een nadere uitleg is gegeven in het Achtergrondrapport Verkeersveiligheid Hoofdwegennet, dat in 2021 als onderdeel van de IMA aan de Tweede Kamer is gestuurd (bijlage 990625 bij Kamerstuk 31 305 nr. 328).

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 970

⁹ SWOV (2023), Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2021. Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1059

- Binnen het programma Meer Veilig is de afgelopen jaren op prioritaire locaties ingezet op het verwijderen van obstakels in de berm en het aanbrengen van geleiderails. Andere maatregelen zijn bijvoorbeeld het aanbrengen van bochtgeleiding, de reconstructie van kruispunten en aansluitingen, het verlengen van in- en uitvoegstroken, het aanbrengen van bochtgeleiding en het realiseren van lokale filebeveiligings-systemen. Analyses uit de monitor Veilig over Rijkswegen laten zien dat na de realisatie van Meer Veilig-maatregelen een sterkere daling in het ongevalsrisico te zien is dan op trajecten waar geen maatregelen zijn getroffen. Dit betreft maatregelen op zowel autosnelwegen als N-wegen in beheer van het Rijk. De uitvoering van het programma Meer Veilig loopt nog door tot en met 2025.¹⁰

Vervolgaanpak

Naar aanleiding van afspraken in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid

2022–2025 werkt het Ministerie van IenW momenteel aan de ontwikkeling van een strategische agenda verkeersveiligheid voor de rijkswegen (SAV-R). De SAV-R heeft betrekking op zowel A- als N-wegen in beheer van het Rijk. Ten behoeve van de SAV-R wordt een integrale analyse van verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen opgesteld, wordt in beeld gebracht welke maatregelen mogelijk te treffen zijn om de verkeersveiligheid op rijkswegen verder te verbeteren en wordt geschetst welke afwegingen daarbij te maken zijn.

Voor het uitwerken van de SAV-R wordt onder andere gebruik gemaakt van de inzichten uit de benoemde onderzoeken. De onderzoeken schetsen een beeld van de verkeersveiligheidsrisico's op rijks-N-wegen, de maatregelen die daarbij denkbaar zijn en de positieve verkeersveiligheidseffecten die dit kan opleveren. Uit de IMA blijkt bijvoorbeeld welke rijks-n-wegen een hoog slachtofferrisico kennen. Door het maken van nadere risicoanalyses wordt inzichtelijk welke knelpunten hier precies optreden. De top-15 van de IMA bestaat uit de volgende wegen: N44, N14, N65, N915, N35 (Zwolle-Wierden), N99, N18 (Varsseveld-Groenlo), N9, N35 (Enschede-Duitse grens), N59 (tussen N57-N257), N57 (verschillende trajectdelen), N3 en N33 (A7-Eemshaven).¹¹

Voor het opstellen van dergelijke risicoanalyses zijn eerdere analyses beschikbaar, zoals de analyses die zijn opgesteld voor het maatregel-pakket in tranche 2 van de € 200 mln. Het eerder genoemde onderzoek van Arcadis over fysieke rijbaanscheiding biedt daarbij inzicht in de mogelijke kosten en effecten van het realiseren van fysieke rijbaanscheiding. Ook is er op basis van het programma Meer Veilig inzicht in de verwachte verkeersveiligheidseffecten en kosten van een meer stapsgewijze, kleinschalige aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten.

Binnen dit programma is met een budget van gemiddeld circa € 14 mln/jaar geïnvesteerd in tal van relatief kleinschalige maatregelen die een positieve bijdrage hebben geleverd aan de verkeersveiligheid op rijkswegen.¹² Voor het maken van een afweging over (eerst) aan te pakken trajectdelen en het samenstellen van maatregelpakketten is het ook nodig om eventuele samenloop met al voorziene maatregelen en onderhouds-

¹⁰ Rijkswaterstaat (2023), Veilig over Rijkswegen 2021: monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen, Deel A: Landelijk beeld. Beschikbaar via <https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@259089/veilig-rijkswegen-2021/>

¹¹ Kamerstuk 36410-A, nr. 21

¹² Zie Kamerstuk 29 398, nr. 997 en Rijkswaterstaat (2023), Veilig over Rijkswegen 2021: monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen, Deel A: Landelijk beeld.

werkzaamheden in beeld te brengen, en de maatregelen te toetsen op maakbaarheid.

Tot slot

Het streven is om de Kamer eind dit jaar nader te informeren over de voortgang van de SAV-R. Ik ga graag met de Kamer in gesprek over de mogelijkheden voor het uitwerken van een eventuele vervolgaanpak voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op rijkswegen, daarbij rekening houdend met de budgettaire kaders die het kabinet heeft.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener