

Vergaderjaar 2018–2019

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 739**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juli 2019

In het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is opgenomen dat daar waar verlichting op de snelwegen bijdraagt aan verhoging van de verkeersveiligheid deze 's avonds en 's nachts weer aan gaat. De afgelopen tijd heb ik mijn departement laten onderzoeken hoe ik hier het beste invulling aan kan geven. Hierbij informeer ik u over de invulling van deze afspraak en de uitrol hiervan.

#### Huidige stand van zaken

Tot het voorjaar van 2013 was de aanwezige verlichting langs de Nederlandse autosnelwegen de hele nacht ingeschakeld. Het vorige Kabinet besloot de verlichting in bepaalde situaties tussen 21.00 en 05.00 uur of tussen 23.00 uur en 05.00 uur uit te zetten. Het op dit moment geldende Uitvoeringskader Verlichting dat in 2013 is ingegaan heeft de volgende kenmerken:

- Langs de stedelijke ringwegen (D-categorie wegen) en op plaatsen met rijtaakverzwarende omstandigheden (onder andere bij bepaalde knooppunten of krappe boogstralen): brandt de verlichting de hele avond en nacht;
- Langs de internationale assen en de wegen van en naar de Randstad (C-categorie wegen) en op B-categorie wegen: is de verlichting uit tussen 23.00 en 05.00 uur;
- In natuurgebieden (met name De Veluwe): is de verlichting uit tussen 21.00 en 05.00 uur;
- Daarnaast zijn er autosnelwegen waar geen verlichting is geplaatst.

Dit Uitvoeringskader was voor 26% geïmplementeerd toen ik eind 2017 het verlichtingsregime bevroren heb en waarmee de uitrol van het 's nachts uitzetten van verlichting langs de snelweg gestopt is. Op dat moment was de verlichting langs ongeveer 550 kilometer snelweg uitgezet.

## Verkeersveiligheid

Naar aanleiding van het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is het generieke effect van verlichting op verkeersveiligheid opnieuw afgewogen. De SWOV<sup>1</sup> concludeert dat het algemene beeld uit internationaal onderzoek is dat verlichting bijdraagt aan zowel de verkeersveiligheid als aan de beleving hiervan. De effecten kunnen wel per situatie verschillen.

Door het positieve effect van verlichting op verkeersveiligheid en de beleving hiervan ben ik voornemens om 's avonds en 's nachts de verlichting weer aan te zetten. Daarbij dien ik wel rekening te houden met de Wet Natuurbescherming.

## Proces

De Wet Natuurbescherming verbiedt activiteiten die leiden tot het opzettelijk verstoren van beschermde diersoorten en/of het beschadigen van voortplantingsplaatsen- of rustplaatsen van deze soorten. Het (weer) aanzetten van verlichting zou kunnen leiden tot een dergelijke verstoring.

Hierdoor is het noodzakelijk om te toetsen welke effecten er zijn als verlichting weer wordt aangezet. Er moet daarvoor in kaart gebracht worden welke soorten zich waar bevinden en of dit een knelpunt oplevert. In het geval van een knelpunt is het noodzakelijk om eerst mitigerende of compenserende maatregelen te treffen voor beschermde diersoorten.

Met het weer aanzetten van verlichting is dus zorgvuldigheid geboden. Ik laat Rijkswaterstaat middels quickscans op locatie onderzoeken waar zogenoemde hotspots van beschermde soorten zijn die een knelpunt opleveren. De quickscans naar soorten kunnen alleen in bepaalde seizoenen worden uitgevoerd aangezien de verblijfplaatsen van dieren per seizoen wisselen. Binnen zes maanden zullen alle quickscans uitgevoerd zijn langs de 550 kilometer snelweg waar het om gaat. Naar verwachting van Rijkswaterstaat zal op het merendeel van de locaties dat onderzocht wordt geen knelpunt gevonden worden. In die gevallen kan de verlichting hier weer ingeschakeld worden.

Voor de locaties waar een potentieel knelpunt gevonden wordt, dient aanvullend veldonderzoek (dat in maximaal 12 maanden gereed is) gedaan te worden. Mocht hier uiteindelijk geen definitief knelpunt gevonden worden, dan kan de verlichting hier alsnog ingeschakeld worden.

Mocht er wel een definitief knelpunt blijken, dan moet er bekeken worden of er mitigerende/compenserende maatregelen getroffen kunnen worden. Als dit mogelijk is zullen deze maatregelen afgewogen worden tegen de baten op het gebied van verkeersveiligheid.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>1</sup> SWOV Factsheet: Openbare en voertuigverlichting (geactualiseerd 31 jul 2018); <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/openbare-en-voertuigverlichting>