

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1953

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat de noodklok wordt geluid door het gevaar op N-wegen* (ingezonden 11 februari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 maart 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Noodklok om gevaar N-wegen: «Klein foutje direct fataal»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

Het bericht maakt duidelijk welk menselijk leed er schuilgaat achter verkeersveiligheidscijfers. Het doet eveneens suggesties om de verkeersveiligheid op N-wegen te verbeteren. Verkeersveiligheid is een van de prioriteiten voor deze Kabinetsperiode en er zijn middelen beschikbaar om aan de slag te gaan met N-wegen. Daartoe wordt geïnvesteerd in N-wegen die in beheer zijn van het Rijk. Hiervoor is de komende jaren € 200 miljoen beschikbaar. Voor N-wegen in beheer van provincies zijn betreffende wegbeheerders primair aan zet. Vanuit de rijksoverheid wordt het verbeteren van verkeersveiligheid op provinciale N-wegen op verschillende manieren gestimuleerd, bijvoorbeeld via cofinanciering. Hierop wordt in de beantwoording van vraag 4 nader ingegaan.

Vraag 3

Klopt het dat 25% van de dodelijke verkeersongelukken plaatsvindt op N-wegen, terwijl slechts 7.813 km van de 140.000 km wegen een N-weg is?

¹ Website De Telegraaf, 10 februari 2022 (<https://www.telegraaf.nl/nieuws/1398709040/noodklok-om-gevaar-n-wegen-klein-foutje-direct-fataal>)

Antwoord 3

Nee, dit klopt niet. De getalswaarden van de genoemde cijfers worden weliswaar herkend in externe bronnen, maar dan voor andere categorieën dan de in de vraag genoemde. De SWOV noemt een aandeel van 25% voor *verkeersdoden* op *provinciale wegen* in het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) in 2020². Het aantal en aandeel *verkeersdoden* is echter niet gelijk aan het aantal en aandeel *dodelijke verkeersongelukken*; bij een dodelijk verkeersongeval kunnen immers één of meerdere verkeersdoden vallen. Daarnaast zijn niet alle N-wegen provinciale wegen en niet alle provinciale wegen zijn N-wegen. Het aantal van 7.813 km wordt door CBS gepubliceerd als de weglengte van *rijbanen in beheer van de provincie* in 2019³. De totale lengte van de daar weergegeven rijbanen is echter niet gelijk aan de totale weglengte van provinciale wegen, omdat door het CBS bij de rijbanen de fiets- en voetpaden uitgezonderd zijn.

Daarbij zijn deze cijfers over verkeersdoden en weglengte ook met gewijzigde omschrijvingen (*provinciale wegen* in plaats van *N-wegen verkeersdoden* in plaats van *dodelijke verkeersongelukken*) niet goed met elkaar te vergelijken. Dit komt omdat bij de cijfers in BRON ook slachtoffers op fiets- en voetpaden zijn opgenomen, terwijl deze wegen niet zijn opgenomen in de genoemde weglengte (7.813 km) die betrekking heeft op uitsluitend provinciale rijbanen.

Het aantal slachtoffers en de weglengte op N-wegen ziet op wegen van alle soorten wegbeheerders in Nederland. In beginsel zijn wegbeheerders primair zelf verantwoordelijk voor rapportages over ongevallen op de wegen in hun beheer. Het Rijk publiceert jaarlijks rapportages over de verkeersongevallen op al haar wegen, waaronder de Rijks-N-wegen in onder andere de monitor Veilig over Rijkswegen⁴ en de jaarlijkse dieptestudie naar dodelijke verkeersongevallen op Rijkswegen door de SWOV⁵. Het precieze aantal en aandeel dodelijke verkeersongevallen en verkeersdoden op alle N-wegen van de verschillende wegbeheerders zal worden meegenomen in het benodigde onderzoek voor de uitwerking van de motie-Madlener⁶. In deze motie is namelijk verzocht om een overzicht in het MIRT op te nemen van de top tien N-wegen waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Dat geldt eveneens voor het gevraagde overzicht in vraag 9.

Vraag 4

Wat is uw reactie op het plan van Veilig Verkeer Nederland voor het veiliger maken van N-wegen?

Antwoord 4

Het is goed dat VVN in de media aandacht vraagt voor de verkeersveiligheid van N-wegen. VVN geeft aan nog te werken aan het genoemde plan.

Voor de verkeersveiligheid van N-wegen in beheer van provincies zijn de betreffende wegbeheerders primair verantwoordelijk. Het verkeersveiliger maken van provinciale N-wegen wordt vanuit de rijksoverheid op verschillende manieren gestimuleerd. Zo is er € 25 miljoen beschikbaar gesteld om te investeren in bermmaatregelen op provinciale N-wegen (25% cofinanciering van het Rijk). Hiermee zijn ongeveer 750 km aan bermen van provinciale N-wegen verkeersveiliger gemaakt. Daarnaast kunnen provincies – naast gemeenten en waterschappen – ook een beroep doen op de investeringsimpuls verkeersveiligheid. In de 1e tranche in 2020 ad € 165 miljoen is circa € 38,5 miljoen gegaan naar 80 km/u en 100 km/u wegen. Op dit moment wordt gewerkt aan de opzet van de tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. De tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid komt dit jaar beschikbaar. Ook dan kunnen medeoverheden een rijksbijdrage (op basis van cofinanciering) aanvragen voor maatregelen die N-wegen verkeersveiliger maken.

Naast de € 25 miljoen die beschikbaar is gesteld om te investeren in bermmaatregelen op provinciale N-wegen, wordt ook € 25 miljoen geïnves-

² <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/verkeersdoden-hoe-het-aantal-verkeersdoden-verdeeld-over-de-verschillende>

³ <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/70806ned>

⁴ Gepubliceerd op <https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/>

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 935

⁶ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 18

teerd in bermmaatregelen op Rijks-N-wegen. Hier wordt in de beantwoording van vraag 6 nader op ingegaan. Voor de komende jaren is daar bovenop € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld⁷, worden de komende tijd prioriteringsopties nader uitgewerkt, waarna besluitvorming plaatsvindt over de concrete inzet van de beschikbare € 200 miljoen. U wordt hierover medio dit jaar nader geïnformeerd.

Vraag 5

Herinnert u zich de brief Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen?⁸

Antwoord 5

Ja, hiervan heb ik kennisgenomen.

Vraag 6

Wat is de stand van zaken van het veiliger maken van de genoemde N-wegen die een verhoogd risico op verkeersongelukken hebben: N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48?

Antwoord 6

Op de genoemde wegen wordt gewerkt aan het veiliger maken van de berminrichting, op basis van de € 25 miljoen die het vorige Kabinet voor Rijks-N-wegen beschikbaar heeft gesteld. Voor iedere N-weg en iedere locatie is dat maatwerk. In de meeste gevallen worden onveilige obstakels verwijderd. Waar dat nodig of gewenst is (zoals bij monumentale bomen) wordt als dat mogelijk is een afscherming aangebracht. De uitvoering van de maatregelen is ondergebracht in bestaande onderhoudscontracten en onderhoudswerken die bij Rijkswaterstaat al liepen. Dit bespaart kosten, is efficiënter en leidt tot de minste hinder voor het verkeer. De realisatie van de eerste bermmaatregelen is dit jaar gestart en loopt door tot het jaar 2024. De werkzaamheden op de wegen N36 en N7 zullen nog dit jaar worden afgerond. In 2023 volgt het werk aan de N33. In 2024 volgt het werk aan de N14, N31, N35 en N48.

Vraag 7

Kunt u een overzicht sturen van het aantal verkeersongelukken en verkeersdoden per genoemde N-weg?

Antwoord 7

Hieronder treft u de gevraagde overzichten voor de genoemde Rijks-N-wegen voor de periode 2015–2020. Deze selectie is tot stand gekomen door koppeling van BRON aan het Nationaal Wegen Bestand (NWB).

Alle verkeersongevallen (inclusief uitsluitend materiële schade)								
Jaar	N7	N14	N31	N33	N35	N36	N48	Totaal
2015	155	52	117	120	5	72	24	545
2016	169	78	146	129	13	92	18	645
2017	222	82	121	104	34	79	32	674
2018	219	104	151	126	20	100	33	753
2019	202	127	224	157	33	120	36	899
2020	168	96	168	144	23	108	38	745
Totaal	1135	539	927	780	128	571	181	4261

Overzicht verkeersdoden								
Jaar	N7	N14	N31	N33	N35	N36	N48	Totaal
2015	0	2	0	0	0	4	0	6
2016	0	0	0	1	2	4	1	8
2017	0	1	0	0	0	2	1	4
2018	1	1	0	0	0	2	1	5
2019	0	0	0	0	0	2	0	2
2020	0	0	2	0	0	4	0	6
Totaal	1	4	2	1	2	18	3	31

⁷ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1687

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 970

Vraag 8

Welke maatregelen worden er genomen voor het veiliger maken van de genoemde N-wegen? In hoeverre wordt er voor de genoemde N-wegen ingezet op het verbreden van de rijbanen, het scheiden van de rijbanen, het aanbrengen van middengeleiders, het verharden en het verbreden van bermen en het weghalen van bomen in bochten?

Antwoord 8

Zoals in de beantwoording van vraag 6 aangegeven, worden betreffende N-wegen op basis van de door het vorige Kabinet beschikbaar gestelde € 25 miljoen aangepakt door het verbeteren van de bermveiligheid. Eventuele aanvullende maatregelen op deze wegen zijn afhankelijk van besluitvorming over de inzet van de € 200 miljoen die door het huidige Kabinet beschikbaar gesteld voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. U wordt hierover medio dit jaar nader geïnformeerd.

Vraag 9

Kunt u een overzicht sturen van het aantal verkeersongelukken en verkeersdoden op N-wegen per provincie?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 10

Welke afspraken worden er gemaakt met provincies voor het nemen van maatregelen om N-wegen veiliger te maken?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 11

Welke publieke campagnes lopen er nu om menselijke fouten in het verkeer op N-wegen te verminderen? In hoeverre zijn deze campagnes succesvol? In hoeverre zorgen deze campagnes voor een vermindering van het aantal verkeersongelukken?

Antwoord 11

De campagne «N36=»⁹ wordt momenteel uitgevoerd door Rijkswaterstaat. De gedragscampagne is samen met de provincie Overijssel, de gemeenten Almelo, Wierden, Twenterand, Hardenberg, Ommen en de politie Oost-Nederland tot stand gekomen. De campagne is gericht op de gewenste gedragingen, zoals: voldoende afstand houden, aandacht en ogen op de weg houden, elkaar de ruimte geven en rekening houden met elkaar. De campagne zet in op het verhogen van het bewustzijn van de weggebruiker over het gewenste gedrag en beoogt daarmee een verbetering in het weggedrag. Gedurende de looptijd van de campagne worden de ervaringen en beleving van weggebruikers gemonitord door vragenlijstonderzoeken. In de evaluatie wordt het effect van de gedragscampagne in beeld gebracht. Daarnaast zijn er de landelijke campagnes zoals BOB, MONO en Hou je aan de Snelheid. In welke mate deze voor minder ongevallen zorgen is niet meetbaar, maar ze zorgen wel voor bewustzijn, normstelling en bieden draagvlak voor andere interventies, zoals handhaving, interventies op scholen of bij werkgevers. Deze campagnes worden jaarlijks geëvalueerd en bijgesteld om de effectiviteit zo groot mogelijk te maken. Ook worden deze campagnes uitgedragen door partners zoals Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert, ANWB, provincies en gemeenten. Daarbij worden uitingen ook op het onderliggend weggennet geplaatst. Ook wordt er tijdens deze campagnes gehandhaafd door de politie.

Vraag 12

Bent u bereid in gesprek te gaan met de provincies om provinciale afspraken te maken voor het veiliger maken van N-wegen?

⁹ <http://www.n36is.nl>

Antwoord 12

Ik ben in gesprek met medeoverheden waaronder provincies over de implementatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Een van de afspraken is onder meer dat medeoverheden risicoanalyses en uitvoeringsagenda's opstellen om de grootste risico's op het eigen wegennet aan te pakken. Alle provincies beschikken inmiddels over deze plannen.

Vraag 13

Herinnert u zich de beantwoording op de Kamervragen over de verkeersveiligheid op de N36?¹⁰

Antwoord 13

Ja, hiervan heb ik kennisgenomen.

Vraag 14

In hoeverre heeft u sindsdien gewerkt aan het gelijk en breder maken van de baanbreedte op de N36?

Antwoord 14

Rijkswaterstaat heeft tussen 2015 en 2018 verschillende werkzaamheden uitgevoerd om de veiligheid op de weg te verbeteren. Zo is de rijbaan over een lengte van 16 kilometer verbreed. Er zijn over de hele N36 ribbelmarkering, reflectoren en hectometerborden met snelheidsaanduiding aangebracht. In 2022 worden op het gedeelte tussen Mariënberg – Witte Paal de bermenveilig ingericht en later in 2022 zijn er werkzaamheden om extra uitwijkruimte (redresseerruimte) te creëren. Op die manier geraken weggebruikers minder snel in de buitenberm en maken daardoor minder abrupte stuurbewegingen. In totaal is € 10 miljoen uitgetrokken voor veilige bermenveilig langs de N36.

Vraag 15

Welke inpassingsvraagstukken moet u hiervoor nog oplossen? Welke maatregelen neemt u om deze inpassingsvraagstukken op te lossen?

Antwoord 15

Er is geen inpassingsvraagstuk bij het creëren van extra uitwijkruimte aan de buitenbermzijde zoals nu is gepland op het gedeelte tussen Mariënberg – Witte Paal. Verbreding van de middenstrook (as) van de weg is niet mogelijk zonder diverse kunstwerken over de N36 te verbreden of te vervangen. Om deze reden is er eerder over de hele N36 ribbelmarkering aangebracht. Deze markering geeft een waarschuwing als auto's met de banden over de markering rijden en naast de rijstrook dreigen te komen.

Vraag 16

Deelt u de mening dat een wisselend rijwegprofiel op de N36 een verhoogd risico op verkeersongelukken geeft?

Antwoord 16

Na aanpassing van het gedeelte Mariënberg – Witte Paal is enkel op het deel tussen Aadorp en Almelo-Noord de redresseerstrook smaller. Daarmee is na afronding van betreffende werkzaamheden geen sprake meer van een sterk wisselend wegprofiel. Wel vragen de weg en het verkeer veel aandacht van de weggebruikers zelf. Door de snelheidsverschillen tussen het vele vrachten- en personenverkeer en door weinig inhaal mogelijkheden, zijn er bijvoorbeeld situaties waarin automobilisten lang achter dezelfde vrachtwagen rijden. Het gedrag van weggebruikers speelt een grote rol in de verkeersveiligheid op de Nederlandse wegen. Daarom is Rijkswaterstaat samen met regionale partners de campagne «N36=» gestart om het weggedrag positief te beïnvloeden, zoals reeds benoemd onder de beantwoording van vraag 11.

¹⁰ Aangangsel Handelingen II, vergaderjaar 2017–2018, nr. 2284