

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 997

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 april 2022

Uw Kamer heeft verzocht om inzicht in de investeringen van Rijk, provincies en gemeenten in een veilige weginrichting in de afgelopen tien jaar en de informatie voorafgaand aan het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 20 april 2022 te ontvangen. Met deze brief reageer ik op dit verzoek.

Algemene reflectie

Een veilige weginrichting is een belangrijke voorwaarde om de risico's op een verkeersongeval zoveel mogelijk te verminderen. Een veilig ingerichte weg kan ongevallen voorkomen en de letselernst van ongevallen beperken. De afgelopen jaren heeft het Rijk geïnvesteerd in verkeersveiliger rijkswegen. Dit geldt ook voor provincies, gemeenten en waterschappen in de verkeersveiligheid van regionale en lokale wegen. Daarmee zijn nog niet alle risicovolle situaties aangepakt. Ook de komende jaren zullen infrastructurele investeringen nodig zijn door alle wegbeheerders. In het coalitieakkoord is om deze reden geld vrijgemaakt voor het veiliger maken van Rijks-N-wegen (€ 200 mln.). Om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet komt de komende jaren vanuit het Rijk via de investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 500 mln. tot 2030) geld beschikbaar voor provincies, gemeenten en waterschappen. Hiermee kunnen stappen gezet worden in het verder verbeteren van de verkeersveiligheid want de opgave blijft groot.

Uitgangspunt van het verkeersveiligheidsbeleid is de risico-gestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030). Door risico's beter in beeld te hebben, kunnen wegbeheerders effectieve maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Data zijn daarvoor essentieel, bijvoorbeeld over het gebruik en de veiligheid van wegen en fietspaden. De komende jaren wordt verder ingezet op het verzamelen en ontsluiten van deze data voor alle wegbeheerders. Voor het vergroten van de verkeersveiligheid blijven – naast een veilige

weginfrastructuur – veilige voertuigen en vooral ook het individuele gedrag van verkeersdeelnemers onverminderd van belang. Daarom wordt de komende jaren ingezet op maatregelen zoals gedragscampagnes. Ook ondersteunen VVN, TeamAlert en het Kennisnetwerk SPV – met subsidie van mijn ministerie – medeoverheden en maatschappelijke organisaties bij de aanpak van verkeersonveiligheid.

In deze brief wordt – voor zover daarover landelijk betrouwbare gegevens te verkrijgen zijn – ingegaan op uw verzoek. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen wegen in beheer van het Rijk (hoofdwegennet) en wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen (onderliggend wegennet). Voor dit onderliggend wegennet is geen landelijk beeld beschikbaar.

Wegen in beheer van het Rijk

In de afgelopen tien jaar is op verschillende manieren geïnvesteerd in veilige weginrichting van rijkswegen. Het betreft investeringen vanuit het programma «Meer Veilig», specifieke verkeersveiligheidsprojecten als onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en maatregelen in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerpelementen (AKOE). Hieronder wordt per onderdeel beschreven om welke bedragen het gaat.

Meer Veilig

Vanuit verschillende tranches van het programma «Meer Veilig» zijn gerichte maatregelen uitgevoerd om de weginrichting van rijkswegen veiliger te maken. Dit gaat bijvoorbeeld om het aanleggen van rotondes, aanpassen van belijning en het aanleggen van geleiderail. In de beleidsdoorlichting uit 2017 van begrotingshoofdstuk XII, artikel 14 (Wegen en Verkeersveiligheid)¹ is reeds gerapporteerd over de uitgaven voor Meer Veilig in de periode 2011–2015. Het betreft de begrote bedragen voor de pakketten Meer Veilig 1, 2 en 3. Op eenzelfde wijze is in onderstaande tabel een overzicht gegeven van de bedragen in de periode 2011–2022. Daarin zijn ook de bedragen opgenomen die in betreffende periode begroot waren voor het vervolgprogramma Meer Veilig (Veilige Bermen A- en N-wegen, waaronder ook een deel van de € 25 miljoen die door het vorige Kabinet beschikbaar is gesteld voor het verbeteren van de bermveiligheid op Rijks-N-wegen). De begrote bedragen per jaar wijken af van de daadwerkelijk gerealiseerde uitgaven per jaar, omdat projecten bijvoorbeeld over meerdere jaren zijn uitgevoerd. Dat betekent dat er ook in jaren waarin de begroting op 0 staat, uitgaven zijn gerealiseerd met middelen afkomstig uit voorgaande jaren.

Tabel: begroting Meer Veilig (totaaloverzicht Meer Veilig 1, 2, 3 en vervolgprogramma Meer Veilig), periode 2011–2022 (bedragen x € 1.000)

Jaar	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Begroting	5.064	20.316	27.029	0	6.575	10.179
Jaar	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Begroting	10.296	10.453	0	500	39.576	17.296
CUMULATIEF (2011–2022)						165.943

¹ Kamerstuk 32 861, nr. 27.

MIRT-projecten EuroRAP N57-N59 en N35 Wijthmen-Nijverdal

Naast de uitgaven aan «Meer Veilig» zijn er als onderdeel van het MIRT enkele specifieke verkeersveiligheidsprojecten geprogrammeerd op rijkswegen. De projecten EuroRAP N57-N59 en N35 Wijthmen-Nijverdal worden de komende jaren uitgevoerd. In de periode tot en met 2021 zijn slechts beperkt uitgaven gedaan voor beide projecten. In de periode tot en met 2021 was voor deze projecten (afgerond) 3,6 miljoen begroot voor EuroRAP N57-N59 en 3,0 miljoen voor N35 Wijthmen-Nijverdal.

Maatregelen in het kader van de Aanpak Kritische Ontwerpelementen

Met het project Aanpak Kritische Ontwerpelementen (AKOE) zijn veiligheidsmaatregelen getroffen als onderdeel van de landelijke snelheidsverhoging naar 130 km/u die per 2012 werd ingevoerd. Deze maatregelen zijn gerealiseerd voorafgaand aan de invoering van de nieuwe maximumsnelheid. In totaal bedroegen de uitgaven aan de AKOE-maatregelen € 21 miljoen.²

Verkeersveiligheid als onderdeel van projecten

Naast de hiervoor genoemde investeringen, zijn de afgelopen tien jaar vanuit het Infrastructuurfonds ook als onderdeel van aanlegprojecten, vervanging en renovatie en beheer en onderhoud investeringen gedaan in een veilige weginrichting. Bij aanleg en vervanging en renovatie zijn daarbij de meest recente richtlijnen ten aanzien van veilig wegontwerp (zoals bijvoorbeeld vervat in de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen) het uitgangspunt. Hier kan beargumenteerd van worden afgeweken, bijvoorbeeld als iets technisch niet mogelijk is, ruimtelijk niet inpasbaar is of niet doelmatig is. Daar kan bijvoorbeeld sprake van zijn als een viaduct dat vervangen moet worden wel kan worden aangepast conform de meest recente richtlijn, maar voor verbreding van het wegprofiel conform dezelfde richtlijn niet voldoende ruimte bestaat. De aanleiding voor dergelijke projecten is echter vaak breder dan verkeersveiligheid en de scope daarmee ook. Zo vormt het verbeteren van de doorstroming vaak aanleiding voor wegverbreding. Het is daarom niet nader te specificeren welk bedrag als onderdeel van investeringen in dergelijke projecten vanuit het Infrastructuurfonds de afgelopen tien jaar is besteed aan veilige weginrichting.

In de monitor «Veilig Over Rijkswegen» wordt wel gemonitord in hoeverre gerealiseerde trajecten bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Uit de meest recente editie (Veilig over Rijkswegen 2020)³ blijkt dat op trajecten (Tracébesluit en realisatie vóór 2017) van autosnelwegen weliswaar een afname van het ongevalsrisico zichtbaar was, maar niet sterker dan op alle rijkswegen. Op autowegen is wel een sterkere afname van het ongevalsrisico zichtbaar op tracébesluit-trajecten t.o.v. alle autowegen binnen het rijkswegennet. Hierbij dient opgemerkt te worden dat alleen is gekeken naar effecten op de trajecten zelf. Met aanleg of uitbreiding van nieuwe (rijks)wegen veranderen ook de verkeersstromen op het onderliggend wegennet, doordat meer mensen bijvoorbeeld gebruik zullen maken van een nieuwe rijksweg in plaats van het onderliggend wegennet. Omdat het onderliggend wegennet daarmee minder druk wordt, is de verwachting dat er daar een positief verkeersveiligheids-effect optreedt.

² Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2407

³ Gepubliceerd op de Rijkswaterstaat Rapportendatabank

Wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen

Gemeenten, provincies en waterschappen zijn zelf verantwoordelijk voor investeringen in de verkeersveiligheid op hun wegen (het onderliggend wegennet). Het uitvoeren van een landelijk onderzoek naar deze investeringen is gecompliceerd en niet goed mogelijk, onder meer omdat investeringen in een veilige weginrichting vaak meegenomen worden als onderdeel van aanlegprojecten, vervanging en renovatie en beheer en onderhoud. In de begroting is niet nader gespecificeerd welk bedrag als investering in de verkeersveiligheid kan worden beschouwd. Dit beeld wordt onderschreven door VNG en IPO.

Duidelijk is dat de opgave op het onderliggend wegennet aanzienlijk is. Circa 80% van de verkeersslachtoffers valt op dergelijke wegen⁴. Het Rijk heeft daarom in 2019 € 500 mln. tot 2030 gereserveerd om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen. Dit geld wordt in verschillende tranches weggezet naar de medeoverheden. Een eerste tranche is in 2020 uitgekeerd. In deze tranche hebben circa 200 overheden een rijksbijdrage ontvangen voor het nemen van infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals het aanleggen van fietspaden, veilige oversteekplaatsen en rotondes. In totaal betrof de rijksbijdrage € 165 mln. Op dit moment wordt gewerkt aan de tweede tranche. Voor deze tweede tranche is € 100 mln. beschikbaar. Naar verwachting kunnen medeoverheden vanaf 1 juli 2022 een rijksbijdrage aanvragen van maximaal 50% voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.

Naast de investeringsimpuls verkeersveiligheid heeft het Rijk in 2020 € 25 mln. beschikbaar gesteld voor provincies om de bermnen verkeersveiliger te maken (regeling specifieke uitkeringen N-wegen).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁴ SWOV, Staat van de Verkeersveiligheid 2021