

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1052

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 april 2023

Met deze brief informeer ik de Kamer over een onderzoek van ingenieursbureau Sweco waarin verschillende overzichten van N-wegen zijn opgenomen. Dit onderzoek is in opdracht van het Ministerie van IenW opgesteld om uitvoering te geven aan een motie van het lid Madlener, waarin gevraagd wordt om een overzicht in het MIRT op te nemen van de top tien N-wegen waar de meeste ongevallen plaatsvinden.¹ Het onderzoek is ook verricht om invulling te geven aan de toezegging aan het lid Koerhuis voor overzichten waarin het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden op N-wegen wordt weergegeven per provincie en in vergelijking met overige wegen.² Met deze brief geef ik invulling aan de motie van het lid Madlener en aan de toezegging aan het lid Koerhuis.

Opzet onderzoek

In het onderzoek van Sweco is gebruik gemaakt van ongevallencijfers uit het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON) van Rijkswaterstaat in de periode 2017–2021. Naast het aantal ongevallen (zoals gevraagd in de motie Madlener) zijn er ook top tien overzichten opgesteld op basis van ongevals-dichtheid (het aantal ongevallen per kilometer weglengte) en/of ongevalsrisico (het aantal ongevallen per afgelegde voertuigkilometer). De reden hiervan is dat Sweco aangeeft dat bij het vergelijken van wegen correcties op weglengte en verkeersdrukke belangrijke kenmerken zijn. Zo geldt in het algemeen dat het aantal ongevallen op lange wegen hoger zijn dan op kortere wegen (langste N-weg N34 met 79 km en kortste N-weg N747 met 1 km) en dat het aantal ongevallen op drukke wegen hoger is dan op rustige wegen. Op basis van het aantal ongevallen hebben lange en drukke wegen daardoor een grotere kans om in een top tien te staan.

¹ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 18.

² Aangangsel Handelingen II 2021/22, nrs. 1953 en 2365.

Daarnaast zijn de top tien overzichten ook op het niveau van deeltrajecten van N-wegen opgesteld. De reden hiervan is dat op lange N-wegen specifieke deeltrajecten onveilig kunnen zijn, maar in de benadering op N-wegnummerniveau kunnen worden «uitgemiddeld» door andere relatief veilige deeltrajecten.

Resultaten van het onderzoek

Het onderzoek van Sweco biedt inzicht in acht verschillende overzichten met top tien N-wegen op basis van ongefallen, ongevalsdichtheid en/of ongevalsrisico op traject- en deeltrajectniveau. De resultaten laten zien dat vanwege de verschillende verkeersveiligheidsindicatoren en trajectniveaus er meerdere manieren zijn om een top tien op te stellen op basis van het aantal dodelijke ongefallen en slachtofferongevallen.

Daarnaast geeft het inzicht in het feit dat hoe een top tien N-wegen eruit ziet erg afhangt van welke verkeersveiligheidsindicatoren worden gebruikt en of het wordt opgesteld op trajectniveau of deeltrajectniveau. Een voorbeeld van een verschil in uitkomst is dat de N279 (lengte langer dan 70 km) op plek 1 staat in de top tien N-wegen als wordt gekeken naar het aantal ongefallen, maar buiten de top tien valt als gecorrigeerd wordt voor weglengte via de indicator ongevalsdichtheid. Het onderzoek bevat verder een kaart waarin een combinatie wordt weergegeven van een top tien N-wegen op basis van ongevalsdichtheid én ongevalsrisico en een top tien deeltrajecten van N-wegen op basis van ongevalsdichtheid én ongevalsrisico.

Ook de gevraagde overzichten door het lid Koerhuis worden weergegeven. Het overzicht van het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden op N-wegen in vergelijking met overige wegen laat zien dat 22,4% van de verkeersdoden op N-wegen vallen, waarbij 5% van de totale weglengte N-wegen zijn.

Motie-Madlener

Om uitvoering te geven aan de motie van het lid Madlener is in het Sweco onderzoek een top tien N-wegen waar de meeste ongefallen plaatsvinden opgenomen. Deze top tien zal niet weergegeven worden in het MIRT Overzicht. Hier zijn drie redenen voor.

Ten eerste geeft het onderzoek van Sweco namelijk aan dat er geen sprake is van één top tien, waarbij een top tien N-wegen op basis van het aantal ongefallen beperkingen kent. Zoals ook toegelicht over de resultaten van het onderzoek, zijn bij het vergelijken van wegen correcties voor weglengte en/of verkeersdrukte belangrijke kenmerken. Ten tweede wordt de reikwijdte van het MIRT Overzicht ingegeven door lopende MIRT-onderzoeken, projecten en programma's op basis van de in het BO MIRT gemaakte afspraken. Ten derde bevatten de verschillende top tien N-wegen met name wegen die niet in het beheer zijn van het Rijk. De verantwoordelijkheid voor deze wegen ligt in de eerste plaats bij de verantwoordelijke wegbeheerders, waardoor de connectie met het MIRT-proces en het MIRT Overzicht ontbreekt.

Belang van verbeteren verkeersveiligheid N-wegen

Het Rijk draagt via een risicogestuurde aanpak bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op N-wegen.

Rijks-N-wegen

Het Rijk is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de Rijks-N-wegen (8,4% van het totaal). In het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) is € 200 miljoen beschikbaar gesteld om extra te investeren in de verkeersveiligheid op de Rijks-N-wegen. Daarnaast worden op Rijks-N-wegen bermmaatregelen getroffen op basis van de € 25 miljoen die het vorige kabinet hiervoor beschikbaar heeft gesteld en worden er investeringen getroffen vanuit het MIRT. In de Kamerbrief van 28 juni 2022 heb ik de Kamer geïnformeerd over de uitgewerkte aanpak van de besteding van de € 200 miljoen voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen op Rijks-N-wegen.³

N-wegen in beheer van andere wegbeheerders

De N-wegen in beheer van andere wegbeheerders zijn met name in beheer van provincies (90,4%) en in mindere mate in beheer van gemeenten (0,7%) en private wegbeheerders (0,5%). Een wegbeheerder is verantwoordelijk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van het deel van de wegen die zij in beheer heeft. Het Rijk ondersteunt medeoverheden hierbij op verschillende manieren. Zo wordt via het Kennisnetwerk SPV, een samenwerkingsverband van CROW en SWOV in opdracht van lenW, verschillende activiteiten georganiseerd op het ontwikkelen, borgen en verspreiden van kennis over de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid.⁴ Een risicoanalyse en uitvoeringsagenda opstellen helpt om de grootste risico's op het eigen wegennet in kaart te brengen en potentiële risico's in het verkeerssysteem preventief te verminderen. Inmiddels hebben alle provincies, en ook steeds meer gemeenten, dit opgesteld.⁵

Daarnaast ondersteunt het Rijk wegbeheerders financieel. Via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid heeft lenW tot 2030 € 500 miljoen beschikbaar om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet, waarbij ik de Kamer onlangs heb geïnformeerd over de resultaten van de tweede tranche.⁶ Daarnaast is in de afgelopen jaren € 25 miljoen aan cofinanciering beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan bermmaatregelen op provinciale N-wegen.⁷

Het onderzoek bevestigt dat aandacht nodig blijft voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van N-wegen.

De inzet blijft daarom om de verkeersveiligheid van N-wegen te verbeteren.

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

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1014.

⁴ Kennisnetwerk verkeersveiligheid.

⁵ Monitor Startakkoord SPV 2030 nov-2022.

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1039.

⁷ Kamerstuk 34 775 A, nr. 64.