

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

2724

Vragen van het lid **Koerhuis** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat het kabinet 200 miljoen uittrekt voor veilige N-wegen, maar dat dit een druppel op een gloeiende plaat lijkt* (ingezonden 13 april 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 mei 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2459.

Vraag 1

Kent u het artikel «200 miljoen die kabinet uittrekt voor veilige N-wegen «druppel op gloeiende plaat»: Het gaat om levens»?¹

Antwoord 1

Ja, het artikel is mij bekend.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

Het is een bekend gegeven dat N-wegen relatief onveilig zijn. Het risico op een ongeval met een ernstige afloop ligt per gereden kilometer op Rijks-N-wegen hoger dan op autosnelwegen in beheer van het Rijk. Het Kabinet investeert daarom € 200 miljoen in het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Hiermee kunnen niet alle Rijks-N-wegen aangepakt worden. Daarom wordt een nadere prioritering uitgewerkt, zoals eerder aan uw Kamer gemeld. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale N-wegen, zijn de provincies primair aan zet. Daarbij is ondersteuning beschikbaar vanuit het Rijk. De medeoverheden kunnen een beroep doen op de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. De totale omvang van de Investeringsimpuls bedraagt € 500 miljoen voor de periode 2020 tot 2030. Ook provincies kunnen hier aanspraak op maken voor het verbeteren van de N-wegen die zij in beheer hebben. Het vorige Kabinet heeft daarnaast € 25 miljoen cofinanciering beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de

¹ Website EenVandaag, 11 april 2022 (200 miljoen die kabinet uittrekt voor veilige N-wegen «druppel op gloeiende plaat»: «Het gaat om levens» – EenVandaag (avrotros.nl)).

bermveiligheid op N-wegen in beheer van provincies en eveneens € 25 miljoen voor het verbeteren van de bermveiligheid op Rijks-N-wegen.

Vraag 3

Hoe weegt u het effect van bermmaatregelen op de verkeersveiligheid (zoals besproken in uw beantwoording van de schriftelijke vragen van het lid Koerhuis over het bericht dat de noodklok wordt geluid om het gevaar op N-wegen) ten opzichte van andere infrastructurele maatregelen, zoals het verlengen van invoegstroken, het verbreden van de rijbanen, het scheiden van de rijbanen, het aanbrengen van middengeleiders, en het weghalen van bomen in bochten?²

Antwoord 3

Op 15 april jl. is het onderzoek van de SWOV naar dodelijke ongevallen op Rijkswegen in 2020 aan uw Kamer gestuurd³. Net als in rapportages uit voorgaande jaren⁴ noemt de SWOV de inrichting van de berm als belangrijkste infrastructurele factor die de ernst van de afloop van een ongeval bepaalt. Het verbeteren van de bermveiligheid levert dan ook een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Zie ook de beantwoording van vraag 8. Ook andere infrastructurele maatregelen hebben, afhankelijk van de specifieke omstandigheden op een bepaald traject, uiteraard een positief effect op de verkeersveiligheid. Zo doet de SWOV in het hiervoor genoemde onderzoek ook de aanbeveling om smalle enkelbaans wegen te voorzien van fysieke rijrichtingscheiding om frontale verkeersongevallen te voorkomen. Op basis van de nu beschikbare € 200 miljoen wordt dan ook gekeken naar een breder maatregelenpakket dan uitsluitend bermmaatregelen. Uw Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de vervolgstappen.

Vraag 4

Heeft u zicht op de door provincies geplande investeringen in verkeersveiligheid voor provinciale N-wegen? Schat u in dat deze investeringen snel genoeg gedaan kunnen worden?

Antwoord 4

Het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale N-wegen is primair de verantwoordelijkheid van provincies. Eerder is aan uw Kamer gemeld dat geen landelijk overzicht beschikbaar is van investeringen in veilige weginrichting door provincies in de afgelopen tien jaar⁵. Datzelfde geldt voor geplande investeringen in verkeersveiligheid voor provinciale N-wegen. Er kan mede daardoor ook geen inschatting worden gemaakt of deze investeringen snel genoeg worden gedaan.

Het uitvoeren van een landelijk onderzoek naar investeringen van provincies in verkeersveiligheid van provinciale N-wegen is gecompliceerd onder meer omdat investeringen in verkeersveiligheid vaak meegenomen worden als onderdeel van aanlegprojecten, vervanging en renovatie en beheer en onderhoud. In de begroting is dan niet nader gespecificeerd welk bedrag als investering in de verkeersveiligheid kan worden beschouwd. Dit beeld wordt onderschreven door het IPO.

Vraag 5

Hoe gaat u provincies helpen om aanpassingen aan hun provinciale N-weginfrastructuur te doen en deze veiliger te maken?

Antwoord 5

Ik ondersteun de medeoverheden met de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. In de periode 2020 tot 2030 is € 500 miljoen beschikbaar om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet. Ook provincies kunnen hier aanspraak op maken voor het verbeteren van de

² Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2365.

³ SWOV (2021), Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2020. Beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/04/15/bijlage-2-swov-rapportage-dodelijke-verkeersongevallen-op-rijkswegen-in-2020>

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 935

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 997

N-wegen die zij in beheer hebben. Een eerste tranche is in 2020 uitgekeerd aan medeoverheden. In totaal betrof de rijksbijdrage in deze tranche € 165 miljoen. Het vorige Kabinet heeft daarnaast € 25 miljoen cofinanciering beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de veiligheid van bermmen van provinciale N-wegen.

Vraag 6

Kunt u een overzicht geven van de door provincies geplande investeringen in verkeersveiligheid op provinciale N-wegen tot 2030 en kunt u hierbij aangeven wanneer en welk effect op de verkeersveiligheid u verwacht?

Antwoord 6

Een dergelijk overzicht is niet te geven. Zie ook de beantwoording van vraag 4.

Vraag 7

Hoe gaat u aanpassingen aan Rijks-N-weginfrastructuur doen om deze veiliger te maken?

Antwoord 7

Zoals aangegeven in de Kamerbrief d.d. 2 november 2021 over het stappenplan Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen⁶, zijn op dit moment drie soorten maatregelen in beeld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen: het verbeteren van de bermveiligheid, het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen en het aanpakken van overige, specifieke knelpunten zoals gelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet. Op basis van de nu beschikbare € 200 miljoen wordt een nadere prioritering uitgewerkt, waarbij ook de resultaten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)⁷ ten aanzien van verkeersveiligheid op het hoofdwegennet worden betrokken. Dan wordt ook concreter welke aanpassingen aan Rijks-N-weginfrastructuur getroffen kunnen worden. Daarnaast worden dit jaar en komende jaren bermmaatregelen getroffen op de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48 op basis van de € 25 miljoen die door het vorige Kabinet beschikbaar is gesteld.

Vraag 8

Kunt u een overzicht geven van de door het Rijk geplande investeringen in verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen tot 2030 en kunt u hierbij aangeven wanneer en welk effect op de verkeersveiligheid u verwacht?

Antwoord 8

Vanaf 2023 is € 200 miljoen beschikbaar voor verbetering van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Daarnaast wordt komende jaren op basis van de € 25 miljoen die beschikbaar is voor bermmaatregelen gewerkt aan bermmaatregelen op de op de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48 en worden in het kader van het programma «Meer Veilig» nog maatregelen gerealiseerd op de N18 en N57, met een totale omvang van circa € 4 miljoen. Ook wordt er vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) geïnvesteerd in de specifieke verkeersveiligheidsprojecten N35 Wijthmen-Nijverdal en N57-N59, zoals ook gemeld in de recente Kamerbrief over investeringen in de verkeersveiligheid⁸. In totaal is voor laatstgenoemde projecten circa € 38 miljoen beschikbaar. Daarnaast wordt vanuit het MIRT ook geïnvesteerd in verbreding van Rijks-N-wegen. Deze projecten kennen een bredere scope maar leveren wel een bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, zoals gemeld in de Kamerbrief over investeringen in de verkeersveiligheid d.d. 14 april 2022⁹. Een voorbeeld hiervan is de verbreding van de N50 bij Kampen-Kampen Zuid. Over de effecten van het maatregelenpakket dat zal worden uitgevoerd met de nu beschikbare € 200 miljoen zijn op dit moment nog geen uitspraken te doen, omdat nog wordt gewerkt aan de vormgeving hiervan. Wel kan in

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 970

⁷ Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 997

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 997

algemene zin iets gesteld worden over de effecten van bermmaatregelen. In 2017 becijferde SWOV¹⁰ voor specifiek provinciale wegen met een maximumsnelheid van 80 km/uur dat een obstakelvrije berm groter of gelijk aan 5 meter of toepassing van geleiderails een slachtofferbesparing van ca. 43% geeft in vergelijking met een minder vergevingsgezinde berm. Hierbij dient benadrukt te worden dat de daadwerkelijk te realiseren besparing per traject kan verschillen en afhankelijk is van de situatie ter plaatse (bijvoorbeeld de bestaande hoeveelheid obstakels in de berm en afstand tot de weg). Voor de maatregel fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen kan per trajectdeel een inschatting worden gegeven van de kosteneffectiviteit van de maatregel. Betreffende inschattingen zijn opgenomen in het vorig jaar aan uw Kamer gestuurde onderzoeksrapport van Arcadis¹¹. De berekening van de maatschappelijke baten is daarbij gebaseerd op de verwachte besparing in aantal ongevallen en slachtoffers als gevolg van het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op basis van daadwerkelijk plaatsgevonden ongevallen. De maatschappelijke kosten voor de komende 30 jaar zijn ingeschat aan de hand van de investeringskosten, de verwachte onderhoudskosten en de levensduur van de maatregel. Dat leidt per trajectdeel tot een inschatting van de kosteneffectiviteit (kosten-batenverhouding).

Vraag 9

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden voor het commissiedebat Verkeersveiligheid op 20 april 2022?

Antwoord 9

Ik heb uw vragen één voor één beantwoord. Helaas is dit niet gelukt voor het commissiedebat Verkeersveiligheid op 20 april 2022. Ik heb uw Kamer hierover op 20 april 2022 een uitstelbrief gestuurd¹².

¹⁰ SWOV (2017), ProMeV Light. Een invulling van risicogestuurde aanpak van weginfrastructuur. Beschikbaar via <https://swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2017-07.pdf>

¹¹ Bijlage 1004054 bij Kamerstuk 29 398, nr. 970

¹² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2459