

Vergaderjaar 2018–2019

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 740**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 augustus 2019

Zoals u weet zet ik mij in om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul in 2050. Om dit doel te bereiken is het belangrijk om als wegbeheerder goede statistieken en onafhankelijke onderzoeken beschikbaar te hebben. Op verzoek van Rijkswaterstaat doet de Stichting Wetenschappelijke Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) daarom jaarlijks een onafhankelijk verdiepend onderzoek naar de dodelijke ongevallen op de rijkswegen. Deze onderzoeken zijn bedoeld om lessen te trekken en verbetermaatregelen door te voeren die de kans op dergelijke dramatische ongelukken moet verkleinen. Ik stuur u hierbij het SWOV-rapport met de analyse over 2017<sup>1</sup> en geef daarbij een overzicht van de verschillende verbetermaatregelen die ik in gang heb gezet. Een samenvatting van dit onderzoek wordt, net als andere jaren, ook opgenomen in de monitor Veilig over Rijkswegen, die ik u zodra deze beschikbaar is zal toezenden.

#### **Jaarlijks SWOV-onderzoek naar dodelijke ongevallen**

Sinds 2015 onderzoekt de SWOV jaarlijks de dodelijke ongevallen van het voorgaande jaar op onze Rijkswegen. De SWOV categoriseert daarbij de type dodelijke ongevallen op de rijkswegen en laat zien welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om de kans op ernstige verkeersongevallen te verkleinen. De nadruk ligt daarbij op infrastructurele maatregelen omdat Rijkswaterstaat deze als wegbeheerder zelf kan implementeren. In verdiepend onderzoek mag de SWOV – anders dan Rijkswaterstaat – ook gebruik maken van de uitgebreide informatie van de politie waaronder de processen-verbaal van de VOA's (VerkeersOngevallen Analisten).

In de rapporten over 2015 en 2016 constateerde de SWOV dat een belangrijke oorzaak voor een aanrijding het gedrag van de weggebruiker is. De ernst van de afloop van het ongeval werd voor een belangrijk deel

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

bepaald door de inrichting van de berm. Ook in het rapport over 2017 komt de SWOV opnieuw tot die conclusies. De volledige onderzoeken over 2015 en 2016 zijn terug te vinden op de website van de SWOV en op de publicatiebank van mijn ministerie.

## **Kern van het SWOV-onderzoek 2017**

### *Cijfers*

In 2017 vonden er 63 dodelijke verkeersongevallen plaats op rijkswegen. De ongevalstypen die het meest voorkwamen, waren:

- aanrijdingen met een obstakel in de berm (25 keer), zoals een boom (6 keer) of greppel (7 keer);
- kop-staartaanrijdingen (21 keer), waarvan bijna de helft in de staart van een file (9 keer);
- frontale aanrijdingen (8 keer), waarvan vijf op wegen zonder fysieke rijbaanscheiding (enkelbaanswegen) en twee spookrijders.

### *Oorzaken*

SWOV constateert dat:

- er bij een groot aantal ongevallen botsingen hebben plaatsgevonden met obstakels in de obstakelvrije zone;
- begin- en eindpunten van geleiderailconstructies niet altijd conform de richtlijnen geplaatst zijn, waardoor voertuigen de geleiderailconstructie kunnen oprijden of achterlangs naar een obstakel kunnen rijden;
- op enkele filegevoelige trajecten verkeerssignalering, in de vorm van filestaartbeveiliging, ontbreekt. Bij 2 dodelijke ongevallen zou de filestaartbeveiliging niet in werking zijn geweest;
- op smalle enkelbaanswegen een fysieke rijrichtingscheiding een kansrijke maatregel is om frontale ongevallen te voorkomen;
- gedragsmaatregelen, onder meer op het gebied van afleiding of het (op de juiste wijze) dragen van de veiligheidsgordel, kunnen bijdragen aan een reductie van het aantal dodelijke ongevallen. Van de overleden inzittenden waarvan het gordelgebruik bekend was, droeg een één derde deel geen autogordel.

### *Aanbevelingen*

De SWOV doet de volgende aanbevelingen, waarbij de nadruk ligt op infrastructurele maatregelen omdat Rijkswaterstaat deze als wegbeheerder zelf kan nemen.

#### *1. Veilige inrichting van bermen*

Om een veilige inrichting van bermen te creëren, kan worden gekozen voor een voldoende ruime obstakelvrije zone en/of voor het afschermen van obstakels met behulp van een afschermingsconstructie. Daarbij is het van belang dat de obstakelvrije zone voldoende breed is gelet op de snelheidslimiet en dat de geleiderailconstructie van voldoende lengte is, met de juiste hoek uit de grond komt en voldoende afgebogen is.

#### *2. Filegevoelige locaties voorzien van verkeerssignalering (zoals filestaartbeveiliging)*

Matrixborden kunnen weggebruikers waarschuwen voor een naderende file zodat weggebruikers de rijnsnelheid tijdig omlaag brengen. Daarmee kunnen ongevallen in de staart van een file worden voorkomen.

### *3. Smalle enkelbaanswegen voorzien van een fysieke rijrichtingscheiding*

Frontale aanrijdingen op enkelbaanswegen kunnen worden voorkomen door deze wegen te voorzien van een fysieke rijrichtingscheiding. De SWOV doet een voorstel voor een nieuw type middengeleiding voor wegen met een beperkte verhardingsbreedte. Als er ruimte is om het wegprofiel te verbreden, verdient een inrichting met een middenberm voorzien van een geleiderail de voorkeur.

### *4. Niet infrastructurele maatregelen*

Wat het gedrag betreft zijn alcohol- en drugsgebruik, afleiding en een te hoge rijsnelheid de belangrijkste factoren waar aandacht aan besteed dient te worden. Daarnaast is er winst te behalen bij het (op de juiste wijze) dragen van de veiligheidsgordel.

### **Reeds in gang gezette acties**

Al sinds de start van het programma Meer Veilig (in 2005) vormt het veiliger inrichten van bermen, door het aanbrengen van kantverharding en het verwijderen dan wel afschermen van obstakels, een belangrijk onderdeel van de veiligheidsmaatregelen die worden getroffen op het hoofdwegennet. Gelet op de uitkomsten van verschillende onderzoeken sindsdien, is in 2016 besloten om deze aanpak te continueren en 30 miljoen euro extra te reserveren voor het vervolgprogramma Meer Veilig<sup>2</sup>. Hierbij is ook gekozen om het programma, dat eerder ook andere type maatregelen bevatte, zoals maatregelen op kruisingen, nu stapsgewijs verder te focussen op de veilige inrichting van bermen.

Rijkswaterstaat werkt momenteel hard aan de uitvoering van dit programma. Voor 390 van de 1400 in 2016 geïnventariseerde locaties met obstakels in obstakelvrijezones op autosnelwegen van het Rijk zijn maatregelen vastgesteld. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de nu beschikbare middelen en op de kansen bij het combineren met andere projecten. 110 van de 390 maatregelen zijn in uitvoering of gerealiseerd. Het overige deel is in voorbereiding en zal voor 2022 in uitvoering worden genomen.

Daarnaast bereidt Rijkswaterstaat maatregelen voor die moeten leiden tot een veiliger inrichting van bermen op rijks-N-wegen. Hiervoor heeft dit kabinet 50 miljoen euro ter beschikking gesteld<sup>3</sup>, waarvan 25 miljoen euro voor het veiliger maken van rijks-N-wegen en 25 miljoen euro voor provinciale N-wegen (op basis van cofinanciering). De uitvoering van de maatregelen op rijks-N-wegen start in 2020.

Het gedrag van de weggebruiker in relatie tot alcohol- en drugsgebruik, afleiding en een te hoge rijsnelheid zijn ook aandachtspunten in het strategisch plan verkeersveiligheid. Daarom worden landelijke campagnes georganiseerd zoals de MONO- en Bob-campagne die inspelen op afleiding en het gebruik van alcohol in het verkeer. In september wordt de MONO-campagne verbreed. De campagne richt zich onder meer op maatregelen van werkgevers zodat medewerkers veilig aan het verkeer kunnen deelnemen.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 34 550 A, nr. 9

<sup>3</sup> Kamerstuk 34 775 A, nr. 64

## **Nadere acties op basis van het SWOV-onderzoek 2017**

Hieronder geef ik per aanbeveling van de SWOV aan welke extra acties ik nu in gang zet of overweeg.

### *1. Veilige inrichting van bermen*

Tijdens verkeersveiligheidsinspecties in 2017 en 2018 zijn door de verkeersauditors 100 tekortkomingen vastgesteld aan de beginpunten van geleiderailconstructies. Rijkswaterstaat gaat deze knelpunten aanpakken. Daarnaast houdt Rijkswaterstaat er rekening mee dat er nog meer locaties zijn waar de geleiderail verkeer is aangelegd. Daarom gaat Rijkswaterstaat de begin- en eindpunten van ruim 8.000 kilometer geleiderail opnieuw bekijken. Eind 2019 verwacht ik de resultaten.

### *2. Filegevoelige locaties voorzien van verkeerssignalering (zoals filestaartbeveiliging)*

Nagenoeg alle filegevoelige locaties zijn al voorzien van verkeerssignaleringsystemen. Minder overzichtelijke locaties waar een filestaart kan opduiken zijn in het kader van het programma Meer Veilig voorzien van separate filedetectie. Bij de twee dodelijke ongevallen die de SWOV noemt waar de filestaartbeveiliging niet in werking was, was sprake van onderhoud. Hier waren beheersmaatregelen getroffen, zoals het afdekken van de signalering en het plaatsen van verkeersborden in de berm met de tekst «signalering buiten bedrijf». Rijkswaterstaat monitort continu filedata en ongevals cijfers en blijft bekijken of uitbreiding van filedetectie gewenst is en hoe we omgaan met situaties van onderhoud, waarbij de matrixborden zijn uitgeschakeld of afgedekt.

### *3. Smalle enkelbaanswegen voorzien van fysieke rijrichtingscheiding*

Het voorstel van de SWOV voor een nieuw type middengeleiding voor smalle tussenbermen als alternatief voor fysieke rijrichtingscheiding zal door Rijkswaterstaat nader worden onderzocht. In de eerste helft van 2020 zal er meer duidelijkheid komen over het vervolg.

### *4. Niet infrastructurele maatregelen*

In 2010 bleek uit onderzoek dat de gordeldracht 97 procent was. Politie en Openbaar Ministerie hebben geen indicaties dat dit percentage nu significant lager is. De conclusies uit het SWOV-onderzoek 2017 tonen aan dat (een correcte) gordeldracht belangrijk is en blijft om een dodelijke afloop bij verkeersongevallen te voorkomen. Ik zal de campagnepartners zoals VVN en de AWNB hierop attenderen zodat zij hier aandacht aan kunnen besteden.

## **Tot slot**

Verkeersongevallen met een dodelijke afloop zijn nog steeds een harde realiteit op ons wegennet en dit betreurt ik ten zeerste. Het persoonlijk leed dat door dodelijke ongevallen wordt aangericht valt niet te onderschatten. Zoals u weet streef ik naar nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050. Het jaarlijkse onderzoek van de SWOV naar dodelijke ongevallen op de rijkswegen helpt om dat doel dichterbij te brengen en biedt zinvolle

informatie voor het gesprek met uw Kamer over de veiligheid op de rijkswegen. Voortaan zal ik u daarom jaarlijks informeren over de uitkomsten van dit onderzoek.

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