

Vergaderjaar 2015–2016

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 476**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 oktober 2015

Op verzoek van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu, besproken in de procedurevergadering van 14 oktober, ontvangt u het rapport «Differentiatie Verkeersveiligheid Spitsstroken»<sup>1</sup> en reageer ik met deze brief op de bevindingen van het betreffende onderzoek.

Uit eerdere onderzoeken is bekend, dat door realisatie van spitsstroken in de afgelopen jaren de verkeersveiligheid op de betreffende trajecten is toegenomen. Dit komt doordat het verkeer in drukke situaties meer ruimte krijgt en door aanvullende maatregelen, zoals signalering, camera's, pechhavens en snelheidsbeperking.

Doel van het onderzoek was om een preciezer beeld te krijgen van de verkeersveiligheid in verschillende omstandigheden, opdat hiermee beter rekening kan worden gehouden in de ontwerpfase van planstudieprojecten.

Het onderzoek heeft zich gericht op het ongevalsrisico op trajecten met spitsstroken in vergelijking met trajecten zonder spitsstroken. Onder ongevalsrisico wordt verstaan: de kans op een ongeval per miljoen voertuigkilometers. In het onderzoek is gedifferentieerd naar o.a. typen wegtrajecten (aantal rijstroken, spitsstrook links of rechts), verkeersintensiteiten en de aanwezigheid van aansluitingen (op- en afritten).

Een van de conclusies is, dat er gemiddeld genomen geen significant verschil is in ongevalsrisico tussen trajecten met en trajecten zonder spitsstrook.

Het aanvullend inzicht dat het onderzoek heeft opgeleverd is, dat er enkele specifieke situaties zijn, waarin het ongevalsrisico op spitsstrooktrajecten hoger ligt dan op reguliere trajecten. Dit zijn de volgende situaties:

- opengestelde spitsstrook rechts en links bij rustig verkeer;
- opengestelde spitsstrook rechts bij druk verkeer;

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

- trajecten met op- en afritten.

Ik licht de bevindingen uit het onderzoek hieronder toe en geef daarbij aan welke vervolgactie ik onderneem.

#### *Rustig verkeer*

Bij rustig verkeer is het ongevalsrisico op met name trajecten met een spitsstrook aan de rechter kant en 2 + 1 rijstroken hoger dan bij vergelijkbare reguliere trajecten.

Een verklaring voor het verschil in veiligheidsniveau bij lage verkeersdrukte is onderbenutting van de spitsstrook en het gedrag dat dit oproept. Het niet geheel rechts rijden leidt bij een groep weggebruikers tot irritatie en agressie met risicovolle manoeuvres, waaronder rechts inhalen, tot gevolg. Daarnaast is de gemiddelde snelheid op de spitsstrook rechts lager dan op reguliere rechter rijstroken. Door de lagere snelheid op de spitsstrook neemt het snelheidsverschil en daarmee het ongevalsrisico toe.

De situatie met een hoger risico – rustige verkeerssituatie met open spitsstrook – komt ca. 9% van de tijd voor bij spitsstroken rechts en 17% van de tijd bij spitsstroken links. De norm voor openstellen van een spitsstrook is dat er 1.350 motorvoertuigen of meer per rijstrook per uur zijn. De praktijk is echter, dat spitsstroken soms eerder (bij een lager aantal voertuigen) open gaan of later sluiten. Dit komt – zo stelt het rapport – door de komst van veel nieuwe spitsstroken in de afgelopen jaren, waardoor er meer werkzaamheden zijn voor bediening en bewaking.

Er kunnen zich ook bijzondere situaties voordoen, waardoor de spitsstrook langer of op een ander tijdstip open is dan normaal. Zo schommelt op sommige trajecten de verkeersdrukte overdag rond het uitgangspunt van 1350 voertuigen per uur per rijstrook. Met het oog op een naderende avondspits kan in dergelijke gevallen worden besloten de strook niet te sluiten, vanwege de verwachting dat deze dan op korte termijn weer open moet. Een ander voorbeeld is als het weggedeelte, waarvan de spitsstrook deel uit maakt, tijdelijk een schakel is in een omleidingsroute, bijvoorbeeld t.g.v. een ongeval op een andere weg. Preventief kan dan de spitsstrook worden geopend om de te verwachte extra verkeersdrukte op te vangen.

Als vervolgactie zet ik in op het strenger hanteren van het openingsregime. Door spitsstroken dichter bij het moment van 1350 voertuigen te openen en sluiten, zal de situatie met opengestelde spitsstrook en weinig verkeer minder voorkomen. Ik pak dit op door in vervolgonderzoek na te gaan met welke procesoptimalisaties (bijv. verbeterde software in verkeerscentrales of «slimmere» camera's boven de weg) dit kan worden bereikt.

#### *Druk verkeer*

Bij trajecten met een spitsstrook rechts – met name spitsstrook rechts bij 2 + 1 rijstroken – is het ongevalsrisico bij geopende spitsstrook in drukke verkeerssituaties hoger dan op vergelijkbare trajecten zonder spitsstrook. Het verschil is minder groot dan bij rustig verkeer.

Een verklaring voor het verschil in verkeersveiligheidsniveau bij hoge verkeersdrukte is, dat in geval van (dreigende) filevorming er geen mogelijkheid is om rechts uit te wijken vanwege het ontbreken van een vluchtstrook.

In het vervolg zal ik als onderdeel van planstudieprojecten de conclusies van dit rapport meewegen bij een keuze voor spitsstroken. Dit geldt met name voor trajecten, waar ook na het realiseren van de capaciteitsuitbreiding (binnen relatief korte tijd) een hoge verkeersintensiteit wordt verwacht.

#### *Trajecten met aansluitingen*

Zowel bij trajecten net als bij trajecten zonder spitsstrook is het ongevalsrisico rond aansluitingen hoger dan op tussenliggende weggedeelten. Bij spitsstrooktrajecten is het verschil echter groter. Mogelijk speelt de complexiteit van de aansluitingen een rol en/of het «dubbel invoegen» door weggebruikers (een deel voegt in op de spitsstrook en een deel op de strook links van de spitsstrook) en/of het ontbreken van een vluchtstrook waarop met invoegen een stukje kan worden doorgereden bij grote verkeersdrukke.

Om hier een beter beeld van te krijgen laat ik gericht nader onderzoek doen naar een aantal specifieke situaties rond aansluitingen. Dit om te bezien of maatregelen op het vlak van weginrichting mogelijk zijn, die de veiligheid vergroten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus