

Vergaderjaar 2006–2007

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 53

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 mei 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft mij verzocht u bij brief een toelichting te geven per regio van de zogenaamde black spots (die verkeersgevaarlijke locaties waar de meeste ongevallen plaatsvinden). Hierbij voldoe ik aan dit verzoek.

Wegen horen veilig ingericht te zijn. Een blackspotbenadering brengt verkeersgevaarlijke locaties, waar relatief veel ongevallen plaatsvinden, in beeld. Wegbeheerders maken, op basis van ongevalsgegevens analyses waar in hun wegennet onveilige locaties zijn en nemen maatregelen. Door de steeds verder toenemende veiligheid zijn er steeds minder locaties waar concentraties van ongevallen plaatsvinden maar desondanks zijn er nog wel onveilige locaties te benoemen; dat geldt zowel voor het hoofdwegennet als ook voor het onderliggend wegennet. Bijlage 1 geeft voor de wegen die in mijn beheer zijn een overzicht van de kruispunten en wegvakken, waar de meeste slachtoffers vallen.¹ Mede naar aanleiding van het rapport «Langdurige onveilige regionale hoofdwegen» van de Onderzoekraad voor de Veiligheid is op mijn begroting voor de periode 2006–2010 een bedrag van totaal € 90 mln. beschikbaar voor niet MER-plichtige maatregelen op N-wegen.

Infrastructurele aanpassingen maken onderdeel uit van een totaalbenadering van het verkeersveiligheidsbeleid: wegen veilig inrichten, verkeersdeelnemers goed informeren en opleiden en veilige voertuigen (weg-gedrag-voertuig). Deze maatregelen zijn als totaalbenadering uitgewerkt en het beleid rust op drie pijlers.

De eerste pijler is samenwerking. Verkeersveiligheidsbeleid wordt door meerdere partijen vormgegeven en uitgevoerd. In de Nota Mobiliteit is de sturingsfilosofie «decentraal wat kan en centraal wat moet» uitgewerkt. Voor verkeersveiligheid betekent dit dat Rijk en decentrale overheden zich gezamenlijk hebben gecommitteerd aan het bereiken van een nationale doelstelling verkeersveiligheid. Rijk, provincies, stadsregio's, gemeenten en waterschappen werken gezamenlijk aan het bereiken van een forse reductie van het aantal verkeersslachtoffers, ieder vanuit zijn eigen verant-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

woordelijkheid. De nationale doelstelling verkeersveiligheid is regionaal doorvertaald naar 19 regio's (12 provincies en 7 stads-regio's). Dat betekent dat in die 19 regio's een eigen regionale doelstelling voor verkeersveiligheid wordt uitgewerkt in de RVVP's en PVVP's. Voor deze sturingsfilosofie is bewust gekozen aangezien in de regio's maatwerk kan worden geleverd, mede gelet op de verantwoordelijkheden die de regio's hebben ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen.

Ook andere partijen (politie, bedrijfsleven, scholen en maatschappelijke organisaties) worden betrokken bij de vormgeving en uitvoering van beleid. Zowel op nationaal als op regionaal niveau zijn de desbetreffende overheden daar regievoerder voor.

Naast samenwerking is integrale aanpak de tweede belangrijke pijler onder het verkeersveiligheidsbeleid. Dit houdt enerzijds in dat er maatregelen worden genomen op het gebied van zowel infrastructuur, gedrag als voertuig. Anderzijds betekent het ook dat verkeersveiligheid zoveel mogelijk wordt ingebed in andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke inrichting.

De derde pijler is een duurzaam veilige aanpak; al sinds begin jaren negentig zijn de verkeersveiligheidsmaatregelen in belangrijke mate gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. Er wordt uitgegaan van een systeembenadering: de wegen moeten veilig ingericht zijn, weggebruikers moeten goed opgeleid en zich veilig in het verkeer gedragen en voertuigen dienen aan specifieke (verkeersveiligheids-)eisen te voldoen. Dit is een pro-actieve aanpak en geeft ook mogelijkheden voor specifiek maatwerk daar waar nodig. Bij het opstellen van verkeersveiligheidsmaatregelen is daarnaast kosteneffectiviteit een belangrijk uitgangspunt.

Een verkeersveiligheidsbeleid, gebaseerd op deze drie pijlers, gaat ervan uit dat wegen veilig worden ingericht in combinatie met gedragsmaatregelen en voertuigmaatregelen.

Eenzijdige aandacht voor alleen de infrastructuur is derhalve onvoldoende. Het gedrag van verkeersdeelnemers is een zeker zo belangrijke factor; denk daarbij aan alcoholgebruik door bestuurders (de aanwezigheid van een discotheek, bijvoorbeeld, kan evenzeer van invloed zijn als de inrichting van een kruispunt), te hard rijden, gordelgebruik, etc.

Een en ander neemt niet weg dat de wegbeheerders verantwoordelijk zijn voor een veilige inrichting van hun wegen. Zoals reeds aangegeven, worden er ongevalanalyses uitgevoerd om te bezien of er wellicht onveilige locaties op het wegennet zijn. Op basis daarvan is ook het lijstje uit bijlage 1 opgesteld. Op regionaal niveau (netwerkaanpak) wordt gekeken waar het meest efficiënt infrastructurele veiligheidsmaatregelen kunnen worden genomen waarbij zowel wegen in rijksbeheer als ook wegen in beheer van de decentrale overheden in onderlinge samenhang worden bezien. Dit vindt in goede samenwerking met de regio plaats. Daarnaast zijn er ook andere manieren om te bezien of een weg veilig is ingericht. Instrumenten als Eurorap en het schouwen van wegen en verkeersveiligheids-audits helpen daar ook bij. Bij ongevalanalyses wordt er ook bezien of wellicht andere (bijvoorbeeld gedrags-)maatregelen kunnen worden ingezet. Ook de decentrale overheden hanteren deze aanpak. Dat is tot nu toe de reden waarom ik geen overzicht per regio hanteer over black spots. Desalniettemin ben ik bereid uw wens tot regionale overzichten van black spots in het eerstvolgende Nationale Mobiliteitsberaad te bespreken met de regio's.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings