

Vergaderjaar 2005–2006

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 september 2005

Per brief van 8 juli 2005 heeft de vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat verzocht om een afschrift te krijgen van mijn reactie op het rapport «Langdurig onveilige regionale hoofdwegen». Bijgaand treft u deze aan¹. Separaat zult u worden geïnformeerd over mijn aanpak van de verkeersveiligheid op de N33. Eveneens separaat zult u de antwoorden ontvangen op de Kamervragen van de leden Van Hijum en Mastwijk (kamervraag nr. 2050600070) over de N50. Deze wegen zijn van het zelfde type als waarnaar de Onderzoeksraad onderzoek heeft gedaan.

De Onderzoeksraad doet twee aanbevelingen:

- 1. Wegbeheerders – zowel het rijk als de provincies – wordt aanbevolen bij beheer en onderhoud van wegen explicieter rekening te houden met veiligheid, bijvoorbeeld door het introduceren van een systematiek voor veiligheidszorg. De minister wordt in dit verband, als verantwoordelijke voor het systeem van verkeersveiligheid, aanbevolen veiligheidszorg bij wegbeheerders te stimuleren.*
- 2. De minister van Verkeer en Waterstaat, als verantwoordelijke voor het systeem van verkeersveiligheid, wordt aanbevolen minimum veiligheidseisen te stellen aan de vormgeving van de infrastructuur. De minister wordt in dat verband aanbevolen aan te geven welke eisen uit het Handboek Wegontwerp uit het oogpunt van veiligheid als (wettelijk) verplichtend moeten worden aangemerkt. Tevens wordt de minister aanbevolen aan deze verplichte eisen een vorm van onafhankelijk toezicht te koppelen.*

Met de eerste aanbeveling wordt mij geadviseerd om een systematiek voor veiligheidszorg te introduceren. Dat zou betekenen dat er nog helemaal geen systeem zou zijn. Dat ben ik niet met de Onderzoeksraad eens. Aan veiligheidszorg geeft het ministerie als volgt inhoud:

- Bij de aanleg van wegen worden de mogelijke alternatieve oplossingen altijd ook beoordeeld op de verkeersveiligheidseffecten;

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- Een aantal tot en met 2010 te realiseren projecten zijn primair vanuit het belang van de verkeersveiligheid gestart, zoals de N31 in Friesland en de N61 in Zeeland.
- Bij beheer en onderhoud worden gelijktijdig kleine verbeterwerken gerealiseerd. Rijkswaterstaat inventariseert momenteel de veiligheids-tekortkomingen van de hoofdwegen.

V&W selecteert maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid op basis van kosteneffectiviteit; zoveel mogelijk slachtoffers besparen voor het beschikbare budget. Daar komt bij dat elke maatregel maatwerk is. Ik moet namelijk niet alleen rekening houden met verkeersveiligheid, maar ook met leefbaarheid, bereikbaarheid, kosten, bestuurlijk draagvlak en de lokatiespecifieke omstandigheden. Het stellen van minimumeisen aan de vormgeving van infrastructuur past niet in deze lijn en past niet bij de integrale afwegingen die ik moet maken. Ik zie derhalve geen aanleiding om het Handboek Wegontwerp aan te passen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van mijn prioriteiten. Wat betreft de infrastructuur verdienen de N-wegen bijzondere aandacht. Dit zijn in het algemeen 1x2 strooks wegen zonder fysieke middenscheiding. De autosnelwegen en autowegen zijn in het algemeen voldoende veilig ingericht.

Mede naar aanleiding van het rapport ben ik nagegaan of er wel voldoende mogelijkheden zijn om op basis van kosteneffectiviteit knelpunten op vooral de niet-autosnelwegen, in beheer bij het Rijk, op te lossen. Dit blijkt slechts ten dele het geval. De afgelopen jaren heeft de aandacht sterk gelegen bij het inlopen van achterstanden bij beheer en onderhoud, wat overigens ook goed is voor de verkeersveiligheid. Hierdoor is er te weinig geld vrijgemaakt voor het treffen van kleine maatregelen, die snel kunnen worden uitgevoerd, relatief weinig kosten en een hoog positief veiligheidseffect opleveren. Het gaat dan om maatregelen als het obstakelvrij maken van bermen, verharden van bermen, plaatsen van verlichting en vangrails, het vervangen van kruispunten door rotondes, en dergelijke. Deze maatregelen verdienen zich in circa 2 jaar terug. Ik ben voornemens om het bedrag voor kleine verbeterwerken op vooral de niet-autosnelwegen in beheer bij het Rijk voor een periode van 5 jaar te verhogen van € 3 mln tot € 18 mln/jaar. Daarmee kunnen jaarlijks circa 10 dodelijke slachtoffers en circa 80 ziekenhuisgewonden worden bespaard.

Daarnaast wil ik de invoering van de essentiële herkenbaarheidskenmerken versnellen. Met deze maatregel wordt de belijning van niet-autosnelwegen eenduidig. Als deze maatregel alleen wordt uitgevoerd door het mee te nemen bij regulier onderhoud duurt de invoering ca 15 jaar. Dat vind ik veel te lang. Ook de ANWB heeft aangedrongen op versnelling van de invoering. Ik wil de invoeringsperiode verkorten tot 5 jaar. De meerkosten hiervan zijn € 10 à 15 mln.

Over de dekking van deze intensivering en versnelling zal ik de Kamer vóór de begrotingsbehandeling informeren.

De aanbeveling om veiligheidszorg ook bij de andere wegbeheerders uit te dragen onderschrijf ik van harte. In het kader van de opstelling van de mobiliteit heb ik samen met de koepels van de andere wegbeheerders een landelijke doelstelling afgesproken. Deze zal worden doorvertaald naar provinciale doelstellingen en uiteindelijk in concrete maatregelen. De voortgang zal worden gemonitord.

De Onderzoeksraad stelt dat de oorzaak dat er te laat of te weinig maatregelen worden getroffen op regionale hoofdwegen, waarvan bekend is dat ze onveilig zijn, vooral ligt in de scheiding tussen beheer van de weg

enerzijds en de verantwoordelijkheid voor het verkeersveiligheidsbeleid anderzijds. Ik ben van mening dat er belangrijker oorzaken zijn aan te wijzen.

Ik vind dat te vaak vanuit de regio het oplossen van een verkeersveiligheidsprobleem wordt aangegrepen om aanvullende eisen te stellen ter verbetering van de bereikbaarheid, terwijl er vanuit de normen van de Nota Mobiliteit geen sprake is van bereikbaarheidsproblemen. Dit leidt tot langdurige discussies over de bereikbaarheid, waarin de aandacht voor het oorspronkelijk op te lossen verkeersveiligheidsprobleem naar achteren schuift. Als ik de bereikbaarheidswensen van de regio zou honoreren om de regio te laten instemmen met de verkeersveiligheidsoplossing zou dit uiteindelijk ten koste van de verkeersveiligheid gaan. Over de N33, die hiervan een voorbeeld is, zult u een separate brief ontvangen.

De Onderzoeksraad heeft onderzoek gedaan naar een aantal rijkswegen. Op deze wegen tref ik wel degelijk, direct of indirect, maatregelen. Ik hecht eraan u hierover te informeren:

- N31 In 2006 gaat de schop in de grond. In 2008 vindt de oplevering plaats.
- N48 In december 2005 hebben RWS en provincie een gezamenlijke wegbeeldvisie gereed. Zicht op maatregelen is er echter nog niet. Samen met de gemeente Wolden wordt gewerkt aan een veilige ontsluiting van de kern Zuidwolde op de N48. Dit is in 2008 gereed.
- N273 Een paar jaar geleden is, na een aantal ernstige ongelukken, een reeks van maatregelen getroffen op deze rijkswegvervangende weg. V&W heeft ingezet op de realisering van de A73, die na openstelling de functie van stroomweg van de N273 zal overnemen. Het is aan de provincie om de N273 na openstelling van de A73 af te waarderen.
- N57 Van Middelburg tot Veersedam start in 2006 de uitvoering van een MIT-project. Oplevering in 2010. Noordelijker daarvan is het snelheidsregime aangepast en wordt een dubbele doorgetrokken streep aangebracht. Dat gebeurt dit jaar al op een paar wegvakken.

Samengevat ben ik, met bovenstaande kanttekeningen, blij met het rapport. Het was voor mij aanleiding om het gevoerde beleid nog eens tegen het licht te houden. Het rapport heeft me gesterkt in mijn overtuiging dat maatwerk op basis van kosteneffectiviteit de beste aanpak is. En het was aanleiding om te besluiten het daarvoor beschikbare budget te verhogen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs