

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 369

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

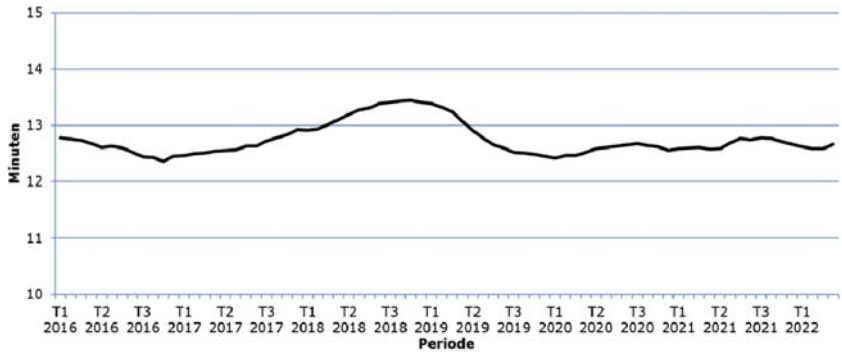
Den Haag, 11 november 2022

De file-aanpak 2018–2021 liep aan het begin van dit jaar af. In voorliggende brief wordt nader ingegaan op eerdere (Kamer-)vragen¹ die over het aflopen van dit impulsprogramma gesteld zijn. Met onderstaande toelichting geef ik invulling aan de toezegging aan het lid Madlener (PVV) tijdens het Notaoverleg MIRT van 11 april 2022 om meer informatie te verstrekken over de effectiviteit van de extra wegingspecteurs (WIS) die zijn ingezet tijdens deze impuls en reageer ik op de brief van Stichting Incident Management Nederland (SIMN) naar aanleiding van het verzoek van de Commissie I&W.

Een van de taken van de wegingspecteur is incidentmanagement. Incident-management heeft een functie in het veilig en begaanbaar houden van het wegennet. Wanneer er sprake is van een incident op de weg – dit is bijvoorbeeld een ongeval, of een voertuig met pech – worden er wegingspecteurs ingezet om dit snel en op een veilige manier af te handelen. Afhandeling gebeurt door een incident te beveiligen (met een rood kruis boven de weg en/of het voertuig van de wegingspecteur) en indien nodig bergers in te schakelen om een voertuig weg te slepen. Op deze manier worden verkeersveiligheidsrisico's en filevorming als gevolg van het incident beperkt. Met de file-aanpak 2018–2021 is besloten tot een tijdelijke extra inzet in de vorm van, onder meer, de inzet van extra wegingspecteurs. De inzet van extra wegingspecteurs heeft, samen met enkele verbeteringen in de werkprocessen van Rijkswaterstaat, bijgedragen aan het verkorten van aanrijdtijden bij incidenten, waardoor deze sneller konden worden afgehandeld. Onderstaand figuur beschrijft de ontwikkeling van de aanrijdtijden sinds 2016.

¹ Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 1943.

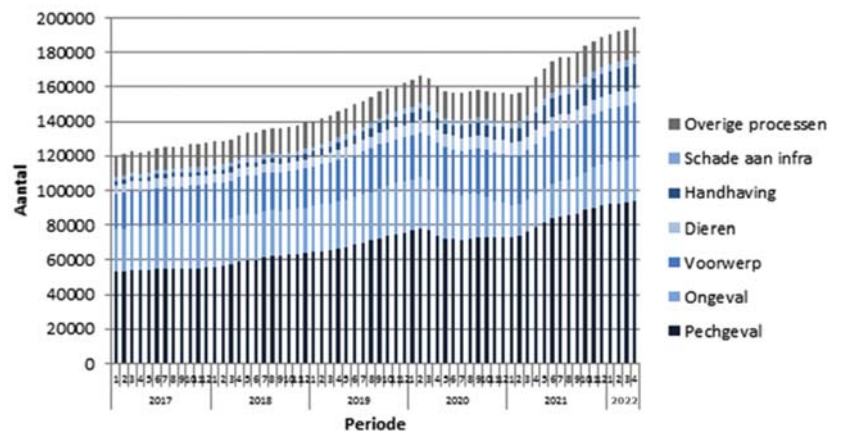
Gemiddelde aanrijdtijd bij pech- en ongevallen van 2016 tot 2022, voortschrijdend.



Met het aflopen van de file-aanpak begin dit jaar loopt ook de tijdelijke extra inzet van weginsecteurs af. Dit betekent dat het aantal weginsecteurs terugloopt naar het niveau van voor de impuls. Het gevolg hiervan is dat de aanrijdtijden waarschijnlijk weer wat zullen oplopen. Een belangrijke kanttekening bij de beschrijving van de impact van de inzet van extra weginsecteurs is dat een belangrijk gedeelte van het programma file-aanpak 2018–2021 plaatsvond tijdens de coronacrisis. Opeenvolgende lockdowns en andere maatregelen hebben een grote impact gehad op het verkeer; er werden minder autokilometers gemaakt en files verdwenen bijna volledig. Deze uitzonderlijke situatie maakt het moeilijk de precieze effecten van de inzet van extra weginsecteurs te duiden.

Wat wel te zien is, is dat het aantal incidenten ondanks de coronacrisis toch gestegen is. De ontwikkeling van het aantal incidenten is beschreven in onderstaand figuur. Grofweg de helft van deze incidenten bestaat uit voertuigen die met pech langs of op de weg komen te staan en waarbij de situatie veilig moet worden gesteld. Overigens zijn er ook veel pechgevallen waarbij mensen zelf de wegwacht of verzekering bellen en hulp regelen. Als een voertuig veilig staat (meer dan een meter van de rechterrijstrook) wordt er vaak geen weginsecteur ingeschakeld. Deze gevallen worden door Rijkswaterstaat niet bijgehouden, omdat hier geen incidentmanagement wordt ingezet.

Ontwikkeling van het aantal pechgevallen, ongevallen en overige incidenten waar een weginsecteur is ingezet, in de periode 2017–2022.



De inzet van extra weginsecteurs tijdens de periode 2018–2021 heeft geholpen om de impact van dat toenemende aantal incidenten op de verkeersveiligheid en doorstroming te beperken door deze sneller af te handelen. De gemiddelde aanrijdtijd en incidentduur werden verkort. De

kortere aanrijdtijd en incidentduur zijn ook het resultaat van enkele verbeteringen in de werkprocessen van Rijkswaterstaat. Onder meer met automatische incidentvoorspelling zijn verbeteringen doorgevoerd die hebben bijgedragen aan snellere detectie en afhandeling van de incidenten. Ook het slim positioneren van wegingspecteurs is zo'n verbetering. Het is daarom niet mogelijk de bijdrage van de inzet van extra wegingspecteurs te scheiden van andere verbeteringen en het effect van enkel de inzet van extra wegingspecteurs separaat te kwantificeren. Bovengenoemde verbeteringen in de werkprocessen worden doorgezet na het aflopen van de file-aanpak.

Tot slot is het van belang te benadrukken dat wegingspecteurs meer doen dan het afhandelen van incidenten. Wegingspecteurs inspecteren onder meer de staat van de wegen (denk bijvoorbeeld aan het signaleren van gaten in de weg) en voeren handhavingstaken uit, bijvoorbeeld bij roodkruisnegatie of vluchtstrookparkeren. De effecten van deze werkzaamheden zijn minder direct terug te zien op de weg, maar desondanks van belang voor een veilig en goed functionerend wegennet. Afhandeling van incidenten heeft altijd prioriteit ten opzichte van andere taken, zodoende leidt een vermindering van het aantal wegingspecteurs niet in alle gevallen tot langere incidentduur of langere aanrijdtijd. Een vermindering in de inzet van wegingspecteurs zal met name te merken zijn op momenten van piekbelasting, wanneer er meerdere gelijktijdige incidenten plaatsvinden, of gedurende de nacht. Op deze momenten zal het langer duren voordat een wegingspecteur aanwezig is om een incident te beveiligen. In situaties waar een wegingspecteur niet binnen afzienbare tijd bij een incident kan zijn, kan de berger gevraagd worden zelf het incident te beveiligen door uit te rijden met een extra voertuig. Uitgangspunt hierbij blijft dat de berger, net als de wegingspecteur, op een veilige manier zijn werkzaamheden kan uitvoeren.

Tot slot

Zoals eerder al aangegeven in de beantwoording van de Kamervragen gesteld door het lid Madlener (PVV), vervullen de wegingspecteurs een belangrijke rol in het veilig en begaanbaar houden van het wegennet. De inzet van wegingspecteurs is echter, zoals ook toegelicht in de beantwoording van de genoemde Kamervragen, niet het enige instrument dat wordt ingezet om het wegennet veilig en bereikbaar te houden. In het kader van verkeersmanagement wordt bijvoorbeeld actuele reis- en routeinformatie verstrekt die de weggebruiker in staat stelt zijn of haar reis beter te plannen. In het communiceren van deze informatie wordt samengewerkt met serviceproviders (navigatieapps en autofabrikanten).² Daarnaast dragen goed onderhoud, aanpassing en eventueel uitbreiding van het wegennet bij aan de veiligheid en bereikbaarheid. Er wordt, binnen het beschikbare budget, steeds gezocht naar een optimale inzet van maatregelen en instrumenten. Onderdeel daarvan is het nauwgezet blijven volgen van de ontwikkelingen ten aanzien van verkeer en incidenten door Rijkswaterstaat. Over deze ontwikkelingen informeer ik de Kamer periodiek in de Rapportage Rijkswegennet.

De Minister van infrastructuur en waterstaat,
M.G.J. Harbers

² Zie ook: Je auto of navigatie helpt je nog veiliger op weg | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl.