

Vergaderjaar 2021–2022

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1014**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2022

Verkeersveiligheid is één van de prioriteiten van het kabinet. Er is vanuit het Coalitieakkoord vanaf 2023 € 200 miljoen gereserveerd voor het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Met deze brief informeer ik u over de uitgewerkte aanpak en de trajecten waar met deze middelen de komende jaren gewerkt gaat worden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarmee geef ik ook invulling aan de motie van het lid Koerhuis over de N36<sup>1</sup> en de toezegging om de Tweede Kamer voor de zomer te informeren over de aanpak van verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen<sup>2</sup>.

De afgelopen maanden is een prioritering van verkeersveiligheidsrisico's en mogelijke maatregelen op de Rijk-N-wegen uitgewerkt. Daarbij is voortgebouwd op de mogelijke maatregelen zoals uiteengezet in de Kamerbrief over het stappenplan verkeersveiligheid Rijks-N-wegen d.d. 2 november 2021<sup>3</sup>. In genoemde brief zijn drie soorten maatregelen onderscheiden: het verbeteren van de bermveiligheid, het toepassen van fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen en het aanpakken van resterende knelpunten zoals bijvoorbeeld gelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet. Bij de prioritering is gebruik gemaakt van de inzichten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)<sup>4</sup> en het onderzoek van Arcadis naar fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 992.

<sup>2</sup> De toezeggingen gedaan tijdens het Notaoverleg MIRT op 11 april jl. en in beantwoording op schriftelijke vragen van het lid Koerhuis dd. 12 mei jl. (Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 2724) om de Tweede Kamer voor de zomer te informeren over het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen (waaronder de N9, N99 en de N50).

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 970

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 328

<sup>5</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 970

De prioritering heeft geleid tot een aanpak in tranches. Door de aanpak in tranches is het mogelijk om maatregelen van beperktere omvang op korte termijn tot uitvoering te brengen en tegelijkertijd te starten met de voorbereiding van een grootschalige aanpak. Er is daarom een onderverdeling gemaakt in twee tranches. Voor tranche 1 is € 24,2 miljoen gereserveerd. Voor tranche 2 is € 170,5 miljoen gereserveerd. Daarnaast is € 5,3 miljoen gereserveerd voor proces- en programmakosten. De uitgewerkte tranches worden hieronder toegelicht. De gereserveerde middelen zijn taakstellend, dat wil zeggen dat de uitvoering van het programma binnen het budget van € 200 miljoen dient te blijven. Indien overschrijding dreigt, dan zullen daarvoor passende beheersmaatregelen getroffen worden (bijvoorbeeld bijsturing, nadere prioritering of versoering).

De € 200 miljoen die beschikbaar is gesteld vanuit het Coalitieakkoord staat gereserveerd op de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën. De middelen worden overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds bij de Ontwerpbegroting 2023. Deze wordt met de Miljoenennota gepubliceerd aan uw Kamer.

#### *Tranche 1: snelle uitvoering/quick-wins*

In deze tranche is geprioriteerd op een snelle uitvoerbaarheid, zodat op korte termijn stappen gezet kunnen worden in het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Daarom is geïnventariseerd op welke Rijks-N-wegen in de komende jaren reeds onderhoudsmaatregelen zijn gepland en waar voor de voorbereiding en uitvoering van maatregelen aangesloten kan worden in een bestaande projectorganisatie. Daarbij is ook gekeken in hoeverre zich een hoog ongevalsrisico voordoet op deze wegen, o.a. aan de hand van de IMA. Voor het inventariseren van de te treffen verkeersveiligheidsmaatregelen is gebruik gemaakt van inzichten van de regionale diensten van Rijkswaterstaat over bestaande verkeersveiligheidsknelpunten, de bestaande aanpak gericht op het verbeteren van de bermveiligheid op Rijks-N-wegen en het vorig jaar afgeronde verkeersveiligheidsonderzoek naar de N9, N99 en N250<sup>6</sup> (de N250 betreft een provinciale N-weg en loopt niet mee in de aanpak van Rijks-N-wegen). Dit pakket omvat zowel bermmaatregelen als het aanpakken van overige, regio-specifieke knelpunten, zoals gelijkvloerse kruisingen. De start van de uitvoering van dit pakket is voorzien in de jaren 2023 en 2024. De totale omvang bedraagt € 24,2 miljoen, waarvan 10% gereserveerd voor onvoorziene kosten. Daarmee worden maatregelen uitgevoerd op de volgende trajecten:

#### **TRANCHE 1**

Traject	Maatregel	Budget
N9	Op dit traject worden diverse verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen, waaronder het aanleggen van een fietstunnel i.c.m. een turborotonde bij de kruising N9/Kogendijk.	€ 4 miljoen
N99	Op dit traject worden diverse verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen, waaronder het aanbrengen van bermverharding en het aanpassen van in- en uitvoegmogelijkheden.	€ 6,2 miljoen
N33	Op dit traject worden diverse verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen, waaronder het aanleggen van twee rotondes.	€ 6,2 miljoen
N18	Op dit traject wordt het laatste ongeregelde kruispunt voorzien van verkeerslichten.	€ 1,5 miljoen
N57 en N59	Op deze trajecten wordt over een lengte van ca. 67 km een onderbroken, lage scheidingsmarkering (gebra-balkjes) aangebracht tussen de rijstroken	€ 2 miljoen

<sup>6</sup> Bijlage bij Kamerstuk 35 570 A, nr. 62

---

**TRANCHE 1**

---

Traject	Maatregel	Budget
N11, N18, N31, N32, N33, N35, N50, N57, N59 en N61	Op deze trajecten worden diverse bermmaatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van geleiderails. Reservering onvoorziene kosten (10%)	€ 2,1 miljoen € 2,2 miljoen <b>€ 24,2 miljoen</b>
<b>Totaal tranche 1</b>		

---

*Tranche 2: grootschalige integrale aanpak*

In deze tranche wordt gekozen voor een grootschalige en integrale aanpak van een beperkt aantal trajecten. Dit heeft als voordeel dat er op deze trajecten een optimaal effect op de verkeersveiligheid worden gerealiseerd. Het zwaartepunt ligt hierbij op het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding. Op basis van het vorig jaar aan uw Kamer gestuurde onderzoek van Arcadis<sup>7</sup> is een nadere prioritering aangebracht, waarbij naast objectieve verkeersveiligheidscriteria ook is gekeken naar de geraamde kosten en kosteneffectiviteit van fysieke rijrichtingscheiding. Daarnaast is voor de prioritering in tranche 2 gebruik gemaakt van de resultaten uit de IMA. De start van de uitvoering van het maatregelpakket in tranche 2 wordt voorzien vanaf de jaren 2025 en 2026. De totale omvang bedraagt ca. € 170,5 miljoen, waarvan 10% gereserveerd voor onvoorziene kosten. Deze aanpak leidt tot het treffen van maatregelen op de volgende trajecten:

---

**TRANCHE 2**

---

N36 (Almelo/Wierden-Ommen) N50 (Kampen-Ramspol) N44, N14, N59, N915	Grootschalige aanpak met fysieke rijrichtingscheiding als uitgangspunt Grootschalige aanpak met fysieke rijrichtingscheiding als uitgangspunt Nader uit te werken maatregelen Reservering onvoorziene kosten (10%)	€ 115 miljoen € 19 miljoen € 21 miljoen € 15,5 miljoen <b>€ 170,5 miljoen</b>
<b>Totaal tranche 2</b>		

---

Waarom deze trajecten?

Voor het aanbrengen van deze prioritering is gebruik gemaakt van het eerder genoemde onderzoek van Arcadis. Delen van de N9, N14, N35, N36, N48, N50, N57, N59, N99 en N915 scoren in dit onderzoek hoog op twee van de drie onderzochte verkeersveiligheidsaspecten (risicocijfers, VIND-score<sup>8</sup>, prioritering RWS-regio's). Voor alle genoemde wegen blijkt uit de IMA bovendien dat in 2040 – zonder aanvullende maatregelen – het (gemonetariseerd) slachtoffer risico in de hoogste klasse valt<sup>9</sup>. Het aanleggen van fysieke rijrichtingscheiding op genoemde trajectdelen kost tenminste € 245 miljoen. Rekening houdend met de onzekerheidsmarge van 30% die Arcadis noemt in het onderzoek, zouden de kosten kunnen oplopen tot € 318,5 miljoen. Om verder te prioriteren, om zo binnen de beschikbare middelen te blijven, is daarom ook gekeken naar de maatschappelijke kosten-batenverhouding van de maatregel fysieke rijrichtingscheiding voor de genoemde trajecten. Uit het onderzoek van Arcadis blijkt dat de maatschappelijke kosten-baten voor delen van de N14, N35, N36 en N50 positief zijn. Het is wenselijk ook aaneengesloten

---

<sup>7</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 970

<sup>8</sup> Om de kwaliteit van het wegontwerp te monitoren heeft Rijkswaterstaat de Verkeersveiligheidsindicator (VIND) ontwikkeld. Deze methode maakt inzichtelijk in hoeverre bestaande rijkswegen voldoen aan de geldende richtlijnen. Vanuit een preventieve verkeersveiligheidsaanpak geeft deze analyse inzicht in het verkeersveiligheidsniveau.

<sup>9</sup> De maatschappelijke kosten van slachtofferongevallen, per miljard voertuigkilometer. Een nadere uitleg is gegeven in het Achtergrondrapport Verkeersveiligheid Hoofdwegennet, dat in 2021 als onderdeel van de IMA aan de Tweede Kamer is gestuurd (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 328).

trajectdelen mee te nemen om te komen tot een eenduidige weginrichting. Omdat het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op elk van deze trajecten het beschikbare budget overstijgt, zijn betreffende trajecten nader vergeleken:

- Voor de N14 geldt dat deze reeds is vormgegeven als 2x2-weg met een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding (een verhoging tussen de rijbanen). Fysieke rijrichtingscheiding is relatief gemakkelijk en tegen lage kosten te realiseren i.v.m. de reeds aanwezige lage rijbaanscheiding. Daarnaast is op delen van de N14 het risicocijfer bovengemiddeld. De maatregel fysieke rijrichtingscheiding krijgt op twee van de drie onderzochte trajectdelen echter een lage prioritering door de RWS-regio. Het treffen van andersoortige maatregelen is op dit traject mogelijk effectiever.
- Het deel van de N35 waar rijrichtingscheiding kosteneffectief kan worden aangebracht (hmp 25,7 – 32,0 tussen Mariënheem en Nijverdal) kent een bovengemiddeld risicocijfer. Voor de N35 geldt dat op verschillende delen reeds verkeersveiligheidsmaatregelen zijn gepland in het kader van het verkeersveiligheidsproject N35 Wijthmen-Nijverdal. Ook is in maart 2022 de startbeslissing N35 Wijthmen – Nijverdal getekend, waarbij Rijk en regio ieder € 100 miljoen hebben gereserveerd voor aanpak van dit traject. Hiertoe worden verschillende alternatieven uitgewerkt<sup>10</sup>. De verwachting is dat er de komende jaren daarmee reeds een grote impuls aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de N35 kan worden gegeven.
- Voor de N36 geldt dat deze opvalt door een hoge prioritering door de RWS-regio over elk trajectdeel, op delen een bovengemiddelde VIND-score kent en de maatregel op delen van het traject kosteneffectief is. De Tweede Kamer heeft eerder met een motie van het lid Koerhuis aangegeven de N36 een hoge prioritering te willen geven binnen de € 200 miljoen die beschikbaar is voor verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen<sup>11</sup>. Gegeven de grote lengte van de onderzochte trajectdelen, het feit dat de het wegprofiel over een groot gedeelte verbreed zal moeten worden en hierbij ook obstakels aanwezig zijn die verbreding bemoeilijken, zijn de kosten voor het realiseren van fysieke rijrichtingscheiding hoog.
- Voor de N50 tussen Kampen-Ramspol (hmp 251,2 – 257,3) geldt dat deze opvalt door een bovengemiddeld risicocijfer en positieve kosten-baten over het gehele onderzochte gedeelte. Het wegprofiel zal verbreed moeten worden voor een veilige toepassing van de fysieke rijrichtingscheiding, maar er zijn geen objecten in de berm die dit bemoeilijken.

Bovenstaande analyse heeft uiteindelijk geleid tot het selecteren van de N36 en de N50 voor een grootschalige aanpak met het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding als uitgangspunt.

Naast de N36 en de N50 die zijn geselecteerd op basis van het onderzoek naar de maatregel fysieke rijrichtingscheiding, is binnen tranche 2 ook naar de top-5 trajecten met het hoogste gemonetariseerde slachtoffer risico in 2040 uit de IMA gekeken. De maatschappelijke kosten van slachtofferongevallen liggen, afgezet tegen de afgelegde voertuigkilometers, het hoogst op delen van de N65, N44, N14, N59 en N915. Een deel van de N65 wordt de komende jaren opnieuw ingericht. Voor de vier overige trajecten zijn voornamelijk geen (grootschalige) maatregelen voorzien. Binnen tranche 2 is daarom een bedrag van € 21 miljoen gereserveerd voor het treffen van maatregelen op de N44, N14, N59 en N915. Welke maatregelen hier – gegeven dit budget – op kosteneffectieve

<sup>10</sup> Bijlage bij Kamerstuk 35 925 A, nr. 28.

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 992.

wijze getroffen kunnen worden, wordt vanaf dit najaar nader onderzocht door Rijkswaterstaat.

### Vervolg

Rijkswaterstaat is voornemens om in de loop van 2023 te starten met het treffen van de eerste maatregelen uit tranche 1. Parallel aan het voorbereiden van de maatregelen uit tranche 1, zal Rijkswaterstaat de komende periode een plan van aanpak uitwerken voor de benodigde maatregelen op de N36 en de N50, waarbij ook de medeoverheden betrokken zullen worden zodat een gedragen uitwerking ontstaat en mogelijke meekoppelingen geïdentificeerd kunnen worden. Ook zal een nadere analyse uitgevoerd worden naar mogelijke maatregelen op de N14, N44, N59 en N915. Ik verwacht uw Kamer voor de zomer van 2023 nader te kunnen informeren over de uitkomsten hiervan, alsmede over de exacte budgetverdeling en een planning voor de te treffen maatregelen in tranche 2.

### Tot slot

Met de nu beschikbare € 200 miljoen kan de komende jaren op zestien verschillende Rijks-N-wegen gewerkt worden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een groot aantal van de geselecteerde wegen bevindt zich in de top-15 van trajecten met het hoogste gemonetariseerde slachtofferrisico zoals opgenomen in de IMA. Deze maatregelen komen bovenop de bermmaatregelen waar de komende jaren nog aan wordt gewerkt op basis van de € 25 miljoen die het vorige kabinet hiervoor beschikbaar heeft gesteld en de investeringen die vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden getroffen in Rijks-N-wegen. Met het treffen van deze maatregelen kan de komende jaren een grote impuls worden gegeven aan het terugdringen van ernstige ongelukken en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers op Rijks-N-wegen.

Naast het investeren in verkeersveiligheidsmaatregelen, blijven het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat de ontwikkeling van verkeersveiligheid op het Rijkswegennet monitoren. Dit gebeurt bijvoorbeeld via de IMA, de monitor Veilig over Rijkswegen en de jaarlijkse rapportage van de SWOV over verkeersdoden op Rijkswegen. Op deze wijze wordt ook in de toekomst blijvend invulling gegeven aan een risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid op het Rijkswegennet om daarmee het aantal verkeersslachtoffers te verminderen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers