



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

*Infrastructuurmaatregelen Meer Veilig 2011-2018*

Datum	23 november 2011
Status	Definitief



## Colofon

DG Mobiliteit  
Directie Wegen en Verkeersveiligheid  
Plesmanweg 1-6 Den Haag

## Inhoud

Colofon—3

Inhoud—4

### **1 Inleiding—5**

### **2 Meer Veilig-2 (tm 2014)—6**

2.1 Achtergrond Meer Veilig-2—6

2.2 Maatregelen Meer Veilig-2—6

2.3 Methode van selectie en berekening effecten Meer Veilig-2—7

2.4 Effecten Meer Veilig-2—7

### **3 Meer Veilig-3 (2015-2018)—8**

3.1 Achtergrond Meer Veilig-3—8

3.2 Uitgangspunten Meer Veilig-3—8

3.3 Verwachte effecten Meer Veilig-3—8

## 1 Inleiding

In dit document wordt een beschrijving gegeven van de investeringen in het kader van het programma "Meer Veilig" in de periode 2011-2018. Met Meer Veilig investeert het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in kleine, kosteneffectieve maatregelen ten bate van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet.

### *Ontstaan Meer Veilig*

Het eerste programma, Meer Veilig (1) is gestart in 2006 en richtte zich volledig op N-wegen in rijksbeheer. In dit kader zijn alle rijks-N-wegen voorzien een nieuw type wegmarkering (EHK) en zijn op specifieke locaties genomen zoals het veiliger inrichten van bermen, reconstructie van kruispunten en aanleg van rotondes. Dit programma had een budget van €105 mln (prijspeil 2007) en is afgerond, afgezien van een enkele maatregel waarvan de realisatiedatum is aangepast vanwege afspraken met andere wegbeheerders of om redenen van kostenefficiëntie (combineren met gepland onderhoud).

### *Meer Veilig-2*

In 2011 is de uitvoering gestart van de eerste maatregelen uit Meer Veilig-2, dat een vervolg is op Meer Veilig (1). Meer Veilig-2 loopt tot en met 2014 en richt zich ook op snelwegen. Het budget van Meer Veilig-2 is €54,3 mln (prijspeil 2011). In dit stuk wordt beschreven welke type maatregelen in dit pakket worden genomen, hoe deze selectie tot stand is gekomen en hoe de verwachte effecten van deze maatregelen zijn bepaald.

### *Ontwikkeling verkeersveiligheid hoofdwegennet*

De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers specifiek op het hoofdwegennet laat zowel bij de verkeersdoden als bij de ernstig gewonden een neerwaartse ontwikkeling zien. Het aantal verkeersdoden op het hoofdwegennet lag in 2009 bijna 40% lager dan in de referentie jaren 2001-2003. Voor het aantal ernstig gewonden is de daling meer dan 20% (geschatte werkelijke omvang). Deze cijfers voor het rijkswegennet voldoen ruimschoots aan de landelijke reductiepercentages die worden beoogd doelstellingen voor verkeersslachtoffers in 2010 (ordegrootte resp. 30% en 10%) en liggen goed op koers voor het behalen van de beoogde reductiepercentages voor 2020 (ordegrootte resp. 55% en 35%).

### *Voortzetting Meer Veilig*

Om deze permanente verbetering van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet ook op de langere termijn te waarborgen, is besloten om het programma Meer Veilig ook na 2014 voort te zetten. Hiertoe zal het pakket Meer Veilig-3 worden opgezet, waarvoor in de jaren 2015-2018 €40 mln zal worden gereserveerd. In dit stuk worden de uitgangspunten en schatting van de verwachte effecten bij dit pakket nader toegelicht.

## 2 Meer Veilig-2 (tm 2014)

### 2.1 Achtergrond Meer Veilig-2

In 2011 is gestart met de realisatie van de eerste maatregelen uit het programma Meer Veilig-2, dat loopt tot en met 2014. Het totaalbudget voor dit pakket bedraagt €54,3 mln (prijspeil 2011). De ministerraad heeft dit budget op 9 juli 2010 beschikbaar gesteld vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Van dit totaalbudget is op dit moment €45 mln toegewezen aan specifieke maatregelen. Rijkswaterstaat draagt zorg voor de realisatie van de maatregelen, in sommige gevallen in samenwerking met decentrale wegbeheerders. Aanbesteding vindt plaats in afzonderlijke delen waardoor inschrijven, in lijn met het gedachtegoed van de Crisis- en Herstelwet, aantrekkelijker wordt voor kleinere bouwbedrijven. De uiteindelijke maatregelen voor het resterende budget worden begin 2013 vastgesteld.

### 2.2 Maatregelen Meer Veilig-2

Dit programma bestaat uit fysieke maatregelen om de veiligheid op snelwegen en rijks-N-wegen te verbeteren. Het gaat hierbij om niet-MER-plichtige maatregelen die in de periode tot en met 2014 kunnen worden gerealiseerd. De voornaamste maatregelgroepen betreffen bermbeveiliging, rotondes en reconstructie van aansluitingen, rijbanen, bogen en invoegstroken. Daarnaast worden ook kleinere maatregelen genomen zoals lokale filewaarschuwingsborden en het aanpassen van markeringen.

Bij de uitwerking van het maatregelpakket is naar voren gekomen dat ook op de relatief veilige rijkswegen met eenvoudige fysieke maatregelen een effectieve bijdrage kan worden geleverd aan het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. De reden hiervoor ligt in de hoge verkeersintensiteit op de snelwegen. Hierdoor kan per maatregel het ongevalsrisico van een groter aantal weggebruikers positief worden beïnvloed. Op deze wijze kunnen maatregelen die op zichzelf een relatief klein effect hebben op het *risico* toch zorgen voor reductie van een substantieel aantal *ongevallen*.

### **2.3 Methode van selectie en berekening effecten Meer Veilig-2**

De maatregelen vinden plaats op die locaties waar met de beschikbare middelen het grootste effect op de reductie van ongevallen is te behalen.

Bij de uitwerking van de maatregelen van Meer Veilig-2 is per locatie gekeken naar het langjarig gemiddeld aantal ongevallen, de meest geschikte maatregel en de kosten van de maatregel op deze locatie.

Per type maatregel is in kaart gebracht wat de verwachte procentuele reductie is op de verschillende soorten ongevallen (zoals kop-staart, flank- en enkelvoudige ongevallen). Deze reductiepercentages zijn bepaald op basis van de uitkomsten van eerder onderzoek aangevuld met expert-beoordelingen (van SWOV, Arcadis en Rijkswaterstaat), zoals beschreven in de studie "Bouwstenen voor een veiligheidsambitie" van Rijkswaterstaat-DVS uit 2010.

Het effect per maatregel is vervolgens bepaald door de reductiepercentages van de betreffende maatregel te vermenigvuldigen met het langjarig gemiddeld aantal relevante ongevallen op de betreffende locatie.

De bij Meer Veilig-2 gehanteerde methodiek en de gehanteerde indicatoren zijn bij de aanvraag van de bijdrage uit het FES positief beoordeeld door een commissie met daarin vertegenwoordigers van onder meer het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

### **2.4 Effecten Meer Veilig-2**

Het verwachte effect van de maatregelen in het pakket Meer Veilig-2 worden naar verwachting tussen de 3 tot 5 doden en 21 tot 35 ernstig gewonden bespaard.

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Effect op basis van besteding van het volledige budget
- Omrekening zhs-gewonden naar ernstig gewonden obv cijfers SWOV<sup>1</sup>
- Gehanteerde marges: -/+ 25%
- Peiljaar voor effect: 2015

Bij weergave van deze effecten is uitgegaan van voortzetting van de trendmatige daling in het aantal doden en gewonden op rijkswegen sinds 1994.

Verkeersveiligheidseffecten van maatregelen worden berekend op basis van een procentuele stijging of daling van het aantal ongevallen. Omdat het totaal aantal verkeersslachtoffers op rijkswegen jaarlijks daalt, zijn ook de verwachte absolute jaarlijkse effecten van maatregelen kleiner naarmate er verder in de tijd wordt gekeken. Ditzelfde geldt voor verwachte negatieve effecten in de toekomst.

Uit berekening volgens de OEI-methodiek blijkt dat de verwachte baten van het maatregelpakket een aantal maal groter zijn dan de kosten.

---

<sup>1</sup> SWOV-rapport R-2011-5

## 3 Meer Veilig-3 (2015-2018)

### 3.1 Achtergrond Meer Veilig-3

Om de permanente verbetering van de verkeersveiligheid op het hoofdwegenet ook op de langere termijn te waarborgen, wordt in de periode 2015- 2018 € 40 mln gereserveerd voor het programma Meer Veilig-3.

### 3.2 Uitgangspunten Meer Veilig-3

Bij het vaststellen van de maatregelen voor Meer Veilig-3 zal worden voortgebouwd op de ervaringen met de maatregelen en selectiemethode uit de eerdere Meer Veilig-pakketten. De beschikbare realisatietijd is bij Meer Veilig-3 groter dan bij de eerdere pakketten, waardoor nu ook maatregelen kunnen worden genomen die eerder niet konden worden genomen. Hiertoe zal eerst een inventarisatie worden gedaan van kansrijke en robuuste maatregelen die eerder niet konden worden genomen.

Het vaststellen van de maatregelen met een kortere realisatietijd zal later plaatsvinden, om zo veel mogelijk gebruik te kunnen maken van de meest actuele inzichten op het gebied van verkeersongevallen op het hoofdwegenet en nieuwe kennis over de effecten van infrastructurele aanpassingen. Deze kennis zal onder meer komen uit evaluatie van de effecten van de eerdere Meer Veilig-pakketten.

### 3.3 Verwachte effecten Meer Veilig-3

In Meer Veilig-2 zijn een de meest effectieve maatregelen genomen die in deze periode kunnen worden uitgewerkt en gerealiseerd. Hier staat tegenover dat binnen Meer Veilig-3 ook maatregelen kunnen worden genomen die een langere realisatietermijn hebben. Hierdoor wordt, op basis van expert judgement, per saldo verwacht dat met Meer Veilig-3 90% van de kosteneffectiviteit van Meer Veilig-2 kan worden behaald.

Op basis van het beschikbare budget en de verwachte effecten van Meer Veilig-2 is een schatting gemaakt voor het effect van het vervolgprogramma. De maatregelen zullen vanzelfsprekend hun effect pas hebben vanaf het moment dat ze daadwerkelijk worden gerealiseerd. Om de verwachte effecten van Meer Veilig-3 goed te kunnen vergelijken met de overige effecten die momenteel in het kader van invoering van 130 km/u worden geïnventariseerd, is de ordegrrootte van de effecten van Meer Veilig-3 in dit document uitgedrukt in hetzelfde peiljaar als de overige effecten: 2015.

Het verwachte effect van de maatregelen in het programma Meer Veilig-3 komt hiermee op 2 tot 3 doden en 14 tot 23 ernstig gewonden. Het verwachte totaaleffect van Meer Veilig-2 en Meer Veilig-3 komt hiermee op 5 tot 8 doden en 35 tot 58 ernstig gewonden.