

Vergaderjaar 2018–2019

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 270

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2018

Begin dit jaar heb ik uw Kamer geïnformeerd over de eerste tranche maatregelen binnen de korte termijn fileaanpak (Kamerstuk 31 305, nr. 240). Ik heb u toen geïnformeerd over een pakket dat moet leiden tot het verminderen, voorkomen en kunnen vermijden van files van circa € 40 miljoen in tranche 1. Voor het tweede pakket maatregelen waarover ik u met deze brief informeer trek ik circa € 60 miljoen uit.

Brede opgave

Zoals ik in mijn vorige brief reeds heb aangegeven ligt er een omvangrijk MIRT programma tot 2030 klaar voor investeringen in de infrastructuur. In het regeerakkoord heeft het kabinet eenmalig nog eens extra € 2 miljard, en structureel € 100 miljoen, hiervoor uitgetrokken. Dit is grotendeels voor de lange termijn, maar ook voor de korte termijn is er door mij € 100 miljoen extra vrijgemaakt uit het Wegen budget. Dit doe ik omdat infrastructurale projecten een lange doorlooptijd hebben, en het op korte termijn lastig is om de filedruk te verminderen. Om deze filedruk te verminderen heb ik voor een aanpak gekozen waarin enerzijds op korte termijn zichtbare resultaten worden geboekt, door bijvoorbeeld kleine infrastructurale aanpassingen, en anderzijds langdurige verandering wordt gesteund en versneld door bijvoorbeeld meer innovatieve maatregelen die zich richten op techniek en ICT.

KIM Mobiliteitsbeeld

Zoals hierboven reeds aangegeven ben ik bezig met de uitvoering van projecten uit het regeerakkoord maar ook voor de korte termijn ben ik voortvarend bezig. Met de eerste tranche fileaanpak heb ik een divers pakket samengesteld gericht op de verbetering van doorstroming, snellere berging na ongelukken en maatregelen gericht op de infrastructuur van de toekomst. Met deze tweede tranche breid ik dit eerste

pakket nog verder uit met onder andere meer maatregelen gericht op incidentmanagement en verbetering van handhaving.

Daarnaast ben ik mij er van bewust dat er de komende jaren een flinke Vervanging & Renovatie (V&R) opgave voor ons ligt. Zoals het Mobiliteitsbeeld van het KIM, wat afgelopen week is gepubliceerd, verwacht zal er tot en met 2023 een congestietoename van 35% ten opzichte van 2017 gaan plaatsvinden. De grote V&R opgave zal ook tot hinder en vertragingen leiden en zal er voor zorgen dat de filedruk voorlopig niet zal afnemen. Vandaar dat ik graag in deze tweede tranche budget wil reserveren voor Minder Hinder maatregelen. Voorbeelden van regio's waar de komende jaren een flinke uitdaging zal ontstaan zijn de regio's rond Rotterdam, Eindhoven en Utrecht. De komende tijd zal er gezamenlijk met Rijkswaterstaat en de regionale overheden worden gekeken waar het beschikbare budget precies aan zal worden gelabeld. Mijn voornemen is om daar in de komende BO MIRT's afspraken met de regionale overheden over te maken.

Tweede tranche

Voor deze tweede tranche aan maatregelen heb ik ook weer verschillende pakketten samengesteld. Ik ga de komende maand Rijkswaterstaat opdracht geven om deze uit te gaan voeren. Aan de uitvoering van deze tweede tranche zal begin volgend jaar worden begonnen. Realisatie van de maatregelen zal niet in alle gevallen afgerond zijn voor het einde van de kabinetsperiode.

Hieronder zal ik de inhoud van deze pakketten verder toelichten.

1. Kleine infrastructurele maatregelen

Als eerste geef ik Rijkswaterstaat opdracht om op verschillende locaties, die filegevoelig zijn, kleine infrastructurele maatregelen door te voeren. In de eerste tranche heb ik reeds dit soort maatregelen aangekondigd, toen met name gericht op de doorstroming. In deze tweede tranche heb ik daarnaast ook een aantal maatregelen opgenomen dat de verkeersveiligheid op verschillende trajecten verbetert. Onderstaande maatregelen zijn dus aanvullend op de maatregelen in dit pakket die ik reeds al bij de eerste tranche heb aangekondigd. Daarbij valt er onderscheid te maken in maatregelen die zich meer op doorstroming focussen en op maatregelen die met verbetering van de verkeersveiligheid te maken hebben.

Voorbeelden van maatregelen die de verkeersveiligheid zullen verbeteren zijn het aanbrengen van aanvullende filestaartwaarschuwingen op de A50 tussen Ekkersrijt-Ekkerweijer, de aanpak van de aansluiting Oirschot op de A58 en een verbeterde aanduiding «spitstrook open» op de A73 bij knooppunt 't Vonderen.

Ook zullen er door mij verschillende maatregelen getroffen worden om de doorstroming te verbeteren. Deze zullen met name betrekking hebben op de verbetering van aansluitingen. Bijvoorbeeld op de A2 bij Vianen en de A7 bij Hoogezand. Ook zullen er op sommige plekken in- en uitvoegstroken en vluchtstroken worden aangepast zoals op de A58 bij Etten-Leur.

2. Spitsstroken

Met de motie van het lid van Aalst¹ is verzocht om met het oog op het bestrijden van files zoveel mogelijk spits- en plusstroken van in ieder geval de linkerrijstroken om te zetten naar volwaardige stroken.

¹ Kamerstuk 34 775 XII, nr. 16

Voor circa 30% van de huidige spitsstroken wordt reeds een ombouw voorzien naar een reguliere rijstrook. Voor de overige bestaande spitsstroken geldt dat omzetting op dit moment beperkt effect heeft op de doorstroming. Integraal besluiten om alle resterende spitsstroken om te bouwen naar reguliere rijstroken is kostbaar (naar grove schatting 1,6 miljard). Omdat het wegprofiel van een rijbaan met spitsstrook smaller is dan een reguliere rijbaan, is het namelijk noodzakelijk om rijbanen te verbreden. Dit betekent bijvoorbeeld dat een aanpassing of vervanging van kunstwerken nodig is, grond aangekocht moet worden en de bermen moeten worden aangepast. Wegens het zeer beperkte effect op wegcapaciteit is ombouw daarmee niet kosteneffectief.

Daarmee blijft er sprake van trajecten met spitsstroken. Voor de resterende spitsstroken wil ik bij een keuzemoment, zoals groot onderhoud of een MIRT verkenning, afwegen wat de gevolgen van ombouw zijn. Bij nieuw te nemen besluiten over wegaanleg wil ik nadrukkelijk in beeld brengen of de aanleg van een spitsstrook het meest toekomstbestendige alternatief is.

In het Regeerakkoord is opgenomen dat spitsstroken vaker opengesteld worden waar dit milieutechnisch en verkeersveilig kan. Daarom heb ik gekeken wat de mogelijkheden zijn om spitsstroken vaker open te stellen, zoals ik in mijn brief van 17 maart 2018 aangaf.

Uit analyse blijkt dat ik spitsstroken aan de linkerkant van de rijbaan vaker kan openstellen, zodat de openstelling van spitsstroken in de pas blijft lopen met de toegenomen verkeersintensiteit. Spitsstroken zijn nu tussen de spitsen veelal dicht, terwijl de verkeersintensiteit aanleiding geeft om deze spitsstroken open te stellen. Ik wil spitsstroken vaker en sneller openstellen, zodra de drukte op de weg daar aanleiding toe geeft. Nog dit jaar zal de weggebruiker merken dat nagenoeg alle spitsstroken doorde- weeks vaak open zijn tussen 06:30 uur en 19:00 uur. Hierbij blijft het huidige (verlaagde) snelheidsregime gelden. Wanneer het rustig is op de weg, blijven de spitsstroken dicht zodat de automobilisten de reguliere maximumsnelheid kunnen rijden. Slimme camera's, waarmee op dit moment een pilot wordt uitgevoerd, kunnen op termijn helpen om de openstelling van spitsstroken beter aan te laten sluiten op de actuele verkeersdrukke op de weg.

Er is een verdergaande optie bezien, waarbij spitsstroken aan de linkerkant van de rijbaan 24 uur per dag open zijn, ongeacht de verkeersintensiteit.

In een quick-scan naar de verkeersveiligheid van deze optie worden de resultaten van eerder, meer uitgebreid, onderzoek bevestigd zoals in een eerdere brief gedeeld met uw Kamer². Bij openstelling van spitsstroken in rustige situaties treedt een verhoogd ongevalsrisico op. Dit komt door het smallere wegprofiel van een spitsstrook en het ontbreken van manoeuvreerruimte in combinatie met snelheidsverschillen tussen het verkeer.

Ik hecht belang aan een verkeersveilig wegennet en streef naar zo min mogelijk verkeersslachtoffers, daarom zal ik deze optie niet verder uitwerken.

3. Incidentmanagement en handhaving

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is één van mijn topprioriteiten. Dit kan niet enkel en alleen bereikt worden door infrastructurele aanpassingen aan het wegennet, maar het gaat ook om aanpassingen in gedrag

² Kamerstuk 29 398, nr. 476

van verkeersdeelnemers. Om tot gedragsverbetering te komen om de verkeersveiligheid te kunnen vergroten hecht ik er veel belang aan dat er strenger gehandhaafd wordt. Ik zal hier budget voor reserveren dat ik zal inzetten voor de volgende maatregelen.

- Ik zal de bevoegdheid van weginspecteurs als Bijzonder Opsporingsambtenaar (BOA) uitbreiden van 50 naar 100. In 2019 zal de eerste lichte van dit type inspecteur al de weg op kunnen. Daarnaast geef ik een impuls aan software die Rijkswaterstaat kan gebruiken om de politie versneld sporenonderzoek te kunnen laten uitvoeren na zware ongevallen.
- Met de eerste tranche heb ik in maart reeds besloten een impuls aan snellere berging na ongelukken te geven. Hiervoor worden met bergers afspraken gemaakt om tijdens de spitsen op werkdagen op 20 strategische plekken te positioneren. Daarbij is een inschatting gemaakt door Rijkswaterstaat waar het kosteneffectief is om bergers op locatie te positioneren. Inmiddels blijkt dat deze maatregel op zes delen van het netwerk buiten de Randstad ook kosteneffectief kan worden gerealiseerd. Daarom breid ik nu deze maatregel uit naar in totaal 26 locaties. De 6 exacte locaties zullen de komende tijd in samenspraak met Rijkswaterstaat worden bepaald. In ieder geval zullen deze bergers in 2019 op de weg komen.
- In een proef in Verkeerscentrale Rhooen blijkt dat het gebruik van nieuwe databronnen leidt tot snellere detectie van incidenten. Dit draagt bij aan de snelheid van afhandeling met dito winst voor de verkeersveiligheid en de doorstroming op het traject. Daarom ga ik het gebruik van crowdsourced data (onder andere Waze en Flitsmeister) landelijk toepassen in alle verkeerscentrales. Ik verwacht deze maatregel in 2019 operationeel te hebben.

4. Projecten op het gebied van infra klaar voor de toekomst

Recent heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn aanpak voor smart mobility in het wegverkeer³. In lijn met deze aanpak zet ik op korte termijn de volgende stappen:

- Ik heb aangegeven samen met regionale bestuurders te bekijken hoe bestaande verkeerslichten zo snel mogelijk om te zetten zijn naar een nieuwe generatie verkeerslichten die communiceren met hun omgeving (iVRi's). Verkeerslichten die Rijkswaterstaat in beheer heeft, staan veelal op belangrijke ontsluitingswegen (bijvoorbeeld bij op- en afritten van de snelweg). Om mijn bijdrage te leveren aan het versneld ombouwen naar iVRi's heb ik Rijkswaterstaat opdracht gegeven een groot deel van deze verkeerslichten aan te passen.
- Eerder dit jaar is gestart met een test om door middel van slimme camera's spitsstroken sneller te kunnen openstellen. In mijn aanpak voor smart mobility heeft u kunnen lezen dat het verkeersmanagement de komende tijd wordt gemoderniseerd door het inzetten van slimme hulpverkeersleiders. Om dit te versnellen breid ik de ontwikkeling van slimme camera's uit naar geautomatiseerde incidentdetectie en tunnelbediening.

Tot slot

Ik zou als laatste graag uw Kamer willen meegeven dat ik ook in de reguliere infrastructurele processen kijk hoe ik, ook buiten deze impuls, maatregelen kan nemen die op korte termijn al de doorstroming en/of verkeersveiligheid verbeteren. Op deze manier hoop ik dat steeds meer projecten de komende jaren, naast de reguliere MIRT procedure, ook een

³ Kamerstuk 31 305, nr.264

pakket aan maatregelen zullen opnemen waardoor de filedruk op de korte termijn voor de weggebruiker een stuk verminderd. Voorbeelden van projecten waar deze werkwijze nu al plaatsvindt zijn de A2 Deil-Vught, A15 en het programma SmartwayZ. Ook de gebiedsprogramma's MRA en MRDH zijn volop bezig met het samenstellen van een korte termijn maatregelenpakket om zo ook in deze regio's de filedruk de komende jaren beheersbaar te houden. Hierover wil ik in de BO MIRT's dit najaar ook nadere afspraken maken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga