

Vergaderjaar 2017–2018

**34 950 XII**

## **Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2017**

**Nr. 11**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 juni 2018

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de op 24 mei jl. ontvangen vragen uit de V-100 ten aanzien van het I&W-jaarverslag (Kamerstuk 34 950 XII, nr. 1).

#### **Bereikbaarheid**

##### **Vraag 1**

Herkent de Minister, gelet op haar dubbelrol als verantwoordelijke voor het systeem van ruimtelijke ordening en een robuust mobiliteitssysteem, dat het succes van de aanpak op hoofdwegen leidt tot vergrote problemen in de steden?

##### **Antwoord 1**

De ruimtelijke ordening en bereikbaarheid in en om stedelijke gebieden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van rijk, provincies en gemeenten. Daarnaast kan ik me niet vinden in de conclusie dat succes in de aanpak van hoofdwegen leidt tot vergrote problemen in de steden. Een verbetering van de reistijden op het hoofdwegenet draagt juist bij aan het ontlasten van het lokale wegennet en een betere bereikbaarheid van de steden (zie ook KiM 2014 «De latente vraag in het wegverkeer»).

##### **Vraag 2**

Constaterende dat de Minister in de verantwoording de kwaliteit van bereikbaarheid momenteel meet door acceptabele reistijd en in de toekomst door economisch verlies, kan de Minister inzicht geven in de kwaliteit door middel van de indicatoren betrouwbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit?

#### Antwoord 2

Betrouwbaarheid is geen specifiek beleidsdoel met streefwaarden en wordt als indicator niet opgenomen in het jaarverslag. Betrouwbaarheid speelt wel een rol in de beleidsontwikkeling. In de Nationale Markt en Capaciteit Analyse heb ik daarvoor de robuustheidsindicator geïntroduceerd. Daarnaast is betrouwbaarheid een belangrijke post bij de waardering van reistijdboten in Maatschappelijke Kosten Baten Analyses van infrastructuurprojecten.

Indicatoren voor veiligheid zijn in het jaarverslag opgenomen onder de paragraaf «verkeersveiligheid». In de jaarlijkse monitor «Veilig over Rijkswegen» wordt inzicht gegeven in de prestaties van het hoofdwegennet op het gebied van veiligheid. Verkeersveiligheid kan mede aanleiding zijn voor starten van een infrastructuurproject, bijvoorbeeld recent de ombouw van de N33 Assen-Zuidbroek.

Het inzichtelijk maken van verblijfskwaliteit is in sterke mate afhankelijk van de lokale omstandigheden en individuele voorkeuren. Waar nodig doe ik hiernaar in specifieke infrastructuurprojecten uitgebreid onderzoek.

#### Vraag 3

De Minister beoogt door meer eenvoudige regelgeving bestuurlijke drukte te verminderen en meer ruimte te bieden aan regionaal maatwerk. In hoeverre wordt dit doel bereikt en waaruit blijkt dat?

#### Antwoord 3

De passage in het Jaarverslag waarin wordt ingegaan op eenvoudige regelgeving, het afnemen van bestuurlijke drukte en het ontstaan van ruimte voor regionaal maatwerk, doelt op de Omgevingswet. De Minister van Infrastructuur en Milieu was tot het aantreden van het nieuwe kabinet verantwoordelijk voor de stelselherziening van het Omgevingsrecht, de Omgevingswet. Met het aantreden van het nieuwe Kabinet ligt deze verantwoordelijkheid bij de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

De stelselherziening heeft vier verbeterdoelen:

1. Het omgevingsrecht is inzichtelijk, voorspelbaar en gemakkelijk in het gebruik.
2. De leefomgeving staat op een samenhangende manier centraal in beleid, besluitvorming en regelgeving.
3. Een actieve en flexibele aanpak biedt overheden meer afwegingsruimte om doelen voor de leefomgeving te bereiken.
4. Besluitvorming over projecten in de leefomgeving gaat sneller en beter.

Deze verbeterdoelen staan centraal in de ontwikkeling van de regelgeving. De wijzigingen leiden tot minder bestuurlijke drukte en meer ruimte voor regionaal maatwerk. In de toelichtingen bij de regelgeving wordt beschreven in hoeverre een bijdrage wordt geleverd aan de doelen.

Daarnaast worden voor ieder product de bestuurlijke en administratieve lasten in kaart gebracht. In de toelichtingen bij de regelgeving worden die effecten beschreven. Meer informatie over de Omgevingswet vindt u op [www.omgevingswetportaal.nl](http://www.omgevingswetportaal.nl).

### **Verkeersveiligheid**

#### Vraag

Kan de Minister toelichten welke overige oorzaken van belang zijn bij de toename van het aantal verkeersslachtoffers? De toename van het aantal fietsers en oudere verkeersdeelnemers was te voorzien. Kan de Minister toelichten hoe het komt dat hierop in de afgelopen jaren blijkbaar niet of niet voldoende is geanticipeerd?

Kan de Minister een gedetailleerd overzicht geven van de oorzaken van het niet behalen van de doelstellingen ten aanzien van verkeersslachtoffers (minder dan 10.600 verkeersgewonden)?

Welke lessen trekt de Minister uit de negatieve ontwikkelingen van de afgelopen jaren voor de toekomst en hoe denkt de Minister met de nieuwe aanpak die zij voor ogen heeft in de komende twee jaar de beoogde streefwaarden toch te kunnen behalen? Kan de Minister toelichten hoe de nieuwe aanpak zich verhoudt tot een min of meer gelijkblijvend budget voor verkeersveiligheid in de komende jaren? Het beleidsdoel om een daling in het aantal verkeersdoden te realiseren tot maximaal 500 in 2020 lijkt niet haalbaar. Wat zijn de oorzaken van de te geringe daling? In hoeverre is de Minister in staat, gegeven haar verantwoordelijkheden (regisserende rol), het doel van maximaal 500 verkeersdoden in 2020 alsnog te realiseren?

Antwoord

In mijn jaarlijkse brief over de stand van zaken omtrent het aantal verkeersslachtoffers, ontvangt u ook de Monitor van de SWOV. De laatste brief is van 7 december 2017 (Kamerstuk 29 398, nr. 573). Daarin staan de analyses over trends en omstandigheden van de ongevallen met dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden. Hieruit blijkt dat een belangrijke reden van de toename van het aantal ernstig verkeersgewonden ligt in de groei van fietsgebruik door ouderen. De analyses van SWOV zijn gebaseerd op de beschikbare kennis, dus ik kan u niet meer inzicht geven over oorzaken dan wat in de Monitor is beschreven.

Er zijn afgelopen jaren wel degelijk al verschillende maatregelen genomen om de fietsveiligheid te verbeteren en het gedrag van de oudere verkeersdeelnemer te beïnvloeden. Dat is beschreven in de hiervoor genoemde brief. Inderdaad is met deze maatregelen de trend nog niet gekeerd. Dat is de reden geweest dat besloten is niet pas in 2020, als het huidige plan is afgelopen, maar al in 2018 een nieuw Strategisch plan naar de Kamer te sturen. Daarin werk ik -nog meer dan in het verleden- intensief samen met de andere wegbeheerders; immers de meeste slachtoffers vallen op gemeentelijke wegen. Deze trend moet worden gekeerd om een substantiële daling van het aantal slachtoffers te bereiken. Ik zal me maximaal inspannen om samen met de andere wegbeheerders en andere maatschappelijke partijen de verkeersveiligheid te verbeteren. In het kader van het Strategisch plan zal ik bezien wat er nodig is om andere partijen te faciliteren. Ik ga samen met andere overheden aan de slag met een aanpak op basis van risico's. Als we meer inzicht hebben in de grootste risico's op de wegen, kunnen gericht keuzes worden gemaakt voor de meest effectieve maatregelen.

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