



# Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&W

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Plaats en datum: Den Haag, 24 mei 2018  
Betreft: Verzoek om I&W-vragen uit V-100 te beantwoorden voor het wetgevingsoverleg  
Jaarverslagen  
Oms kenmerk: 2018Z09267/2018D30320

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 23 mei jl. is gesproken over de V-100, georganiseerd door de vaste commissie voor Financiën op 18 mei 2018. Voor die bijeenkomst waren honderd ervaringsdeskundigen bij de Kamer uitgenodigd om te reflecteren op de jaarverslagen 2017 van de ministeries van SZW, EZ, V&J, OCW, VWS, BZK en I&M. De deelnemers hebben aan het einde van de dag hun vragen aangeboden aan de Kamer.

Tijdens de procedurevergadering heeft de commissie besloten u de vragen op het terrein van bereikbaarheid en verkeersveiligheid, met uitzondering van de vragen over staandehoudingen omdat die vallen onder de bevoegdheid van de minister van Justitie en Veiligheid, voor te leggen.

U wordt verzocht uw antwoorden op deze vragen voorafgaand aan het wetgevingsoverleg Jaarverslagen op 20 juni 2018 aan de Kamer te doen toekomen, zodat deze daarbij kan worden betrokken. De vragen zijn als bijlage bij deze brief gevoegd.

Hierbij breng ik u dit verzoek van de commissie over.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

M.Y. Israel

**Tweede Kamer der Staten-Generaal**  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**T. 070-3182211**  
**E. [cie.iw@tweedekamer.nl](mailto:cie.iw@tweedekamer.nl)**

## 1. Bereikbaarheid

Herkent de minister, gelet op haar dubbelrol als verantwoordelijke voor het systeem van ruimtelijke ordening en een robuust mobiliteitssysteem,<sup>1</sup> dat het succes van de aanpak op hoofdwegen leidt tot vergrote problemen in de steden?

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?

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?

## 2. Verkeersveiligheid

### Staanhoudingen (J&V)

In zijn brief van 17 januari 2017 schrijft de minister dat de korpsleiding naar aanleiding van het dalende aantal staanhoudingen heeft besloten om verkeershandhaving als onderdeel van de reguliere handhavingstaak van de politie sterker neer te zetten en gericht te sturen op meer zichtbare handhaving, onder andere door middel van staanhoudingen.

Kan de minister toelichten in hoeverre de verkeershandhaving onderdeel was van de reguliere handhavingstaak van de politie? En in hoeverre is er gericht gestuurd op meer zichtbare handhaving, onder andere door middel van staanhoudingen? In hoeverre heeft dit bijgedragen aan de verkeersveiligheid? Kan de minister tevens toelichten in hoeverre het intensiveren van het aantal staanhoudingen bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid?

### Verkeersslachtoffers

In het jaarverslag 2017 van het ministerie van I&M staat dat de streefwaarde van 10.600 ernstig verkeersgewonden al jarenlang niet wordt gerealiseerd. Het aantal ernstige verkeersgewonden stagneert al jaren op een niveau dat het dubbele is van deze streefwaarde. Sinds 2014 is er bovendien een significante stijging in het aantal verkeersdoden. Verder is er in de begrotingstukken vermeld dat er in 2017 8,9% minder is begroot op verkeersveiligheid dan in 2016 en dat het budget voor de komende jaren nagenoeg gelijk blijft.

In haar brief van 12 december 2017, waarin de minister de Kamer informeert, wordt beaamd dat de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers te laten afnemen niet wordt behaald. De minister geeft hierin aan dat ook zij dit onacceptabel vindt en geeft aan dat dit vraagt om een nieuwe aanpak.

In de jaarstukken 2017 wordt aangehaald dat de toename van het aantal verkeersslachtoffers onder meer toe te schrijven valt aan de toename van het aantal fietsers en oudere verkeersdeelnemers. De formulering "onder meer" laat zien dat er nog andere oorzaken zijn, maar de jaarstukken maken niet duidelijk wat die overige oorzaken zijn. 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?

### Verkeersdoden

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?