

Vergaderjaar 2017–2018

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 240

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 maart 2018

Eind vorig jaar heb ik uw Kamer geïnformeerd over de afspraken die ik toen in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) heb gemaakt¹. Ik heb toen aangegeven begin dit jaar een pakket maatregelen samen te stellen als impuls om ook op korte termijn bereikbaarheidsknelpunten aan te pakken. Met deze brief informeer ik u over de maatregelen die ik nu in werking stel. Daarnaast neem ik u graag mee in hoe ik de komende periode verder wil inzetten op het verbeteren van de doorstroming op de korte termijn. Deze kortetermijnaanpak is aanvullend op het omvangrijke investeringsprogramma voor uitbreiding van infrastructuur (MIRT) en draagt bij aan een slim en duurzaam vervoerssysteem zoals verwoord in het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34).

Brede opgave

Zoals ik eerder heb aangegeven ontstaan door de aantrekkende economie en de toenemende verstedelijking nieuwe bereikbaarheidsopgaven. Samenwerking met regionale overheden, werkgevers, marktpartijen en belangenorganisaties zie ik als een belangrijke bouwsteen op weg naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten.

Tot 2030 ligt er een omvangrijk MIRT-programma voor investeringen in infrastructuur. Daarmee wordt tot 2030 nog meer dan 1.000 km aan rijstroken aangelegd. In het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) zijn daarnaast afspraken gemaakt over een extra impuls voor een inhaalslag in infrastructuur. Dit kabinet heeft daar eenmalig € 2 miljard extra voor uitgetrokken.

De economie groeit de laatste jaren gelukkig hard. Hierdoor komt er echter wel steeds meer verkeer op de weg. Het Kennisinstituut voor

¹ Kamerstuk 34 775 A, nr. 56.

Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft in Mobiliteitsbeeld 2017 (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 236) aan dat daarmee tot en met 2022 de verwachte groei van het wegverkeer slechts voor een deel opgevangen wordt door een uitbreiding van de wegcapaciteit. Het reistijdverlies kan hierdoor in totaal toenemen met 28 procent in vergelijking met 2016.

Omdat infrastructurele projecten een lange doorlooptijd hebben zal dit kabinet met de extra investeringen de files op korte termijn niet verminderen. Daarnaast is de ruimte voor nieuwe infrastructuur – fysiek en binnen de normen van leefkwaliteit – niet altijd voorhanden. Daarom is het belangrijk om ook het maximale rendement uit het bestaande en nieuwe netwerk te halen.

Ik kan de files niet voorkomen. Maar ik zal me wel inzetten voor maatregelen om de toenemende filedruk te beperken. Hiervoor heb ik een aanpak uitgewerkt, waarin enerzijds op korte termijn zichtbare resultaten worden geboekt en anderzijds langdurige verandering wordt ondersteund en versneld. Daarbij maak ik zowel gebruik van kleine infrastructurele maatregelen als meer innovatieve maatregelen die zich richten op techniek, inzet van ICT en bieden van keuzemogelijkheden aan weggebruikers.

Maatregelenpakket

Zoals gemeld in de MIRT brief van 8 december 2017 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 56) heb ik € 100 miljoen vrijgemaakt vanuit het Wegen-budget. Ik wil deze maatregelen in twee stappen in gang zetten. Hieronder zal ik de eerste stap toelichten.

File-aanpak

Ik heb Rijkswaterstaat opdracht gegeven om een extra maatregelenpakket uit te voeren dat leidt tot het verminderen, voorkomen en kunnen vermijden van files. Ik zet hiervoor de volgende maatregelen in gang:

Snellere berging na ongelukken

Om de duur van pech- en ongevallen te verkorten is het van belang dat zowel weginspecteurs als bergers sneller ter plaatse kunnen zijn. Hiervoor zet ik een aantal nieuwe maatregelen in:

- Met bergers worden afspraken gemaakt om op werkdagen in de ochtend- en avondspits op twintig strategische locaties te positioneren, klaar om in actie te komen. Het gaat dan met name om locaties op en om de ringwegen rond de grote steden. Daarnaast worden bergers via de contracten met RWS gestimuleerd om de aanrijdtijden te versnellen.
- Met big data-analyse is het mogelijk om de posities van de weginspecteurs zo te bepalen dat zij zich altijd in de buurt van incidentgevoelige locaties bevinden. Hierdoor kan de geplande aanrijdtijd met een aanzienlijk hogere mate van zekerheid worden gehaald. Op basis van een realtime beeld van het verkeer worden weginspecteurs proactief gestuurd naar incidentgevoelige locaties.
- Om bergers snel hun werk te laten doen moet de werklocatie veilig gesteld worden. Specifiek hiervoor geef ik een impuls aan het aantal weginspecteurs. Daarnaast vraag ik Rijkswaterstaat om samen met de bergingsbedrijven een verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden dat bergers, in bepaalde situaties, zelf de veiligstelling uitvoeren.

De combinatie van deze maatregelen zorgt ervoor dat de afhandeling van een incident sneller kan starten. Hiermee komt de doorstroming na incidenten sneller op gang.

Verbeteren doorstroming met inframaatregelen

Daarnaast heb ik Rijkswaterstaat opdracht gegeven om op verschillende locaties kleine infrastructurele maatregelen door te voeren. Hiermee wordt de doorstroming op belangrijke bereikbaarheidsknelpunten verbeterd. Deze worden met voorrang opgepakt. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Verbreiding van een verbindingsboog in knooppunt Oudenrijn;
- Kleine aanpassingen bij het Prins Clausplein;
- Verbetering van de afrit richting de N3 op de A15;
- Aanpassing belijningen op de A50 Ekkersweijer-Ekkersrijt en
- Vergroten afrijcapaciteit A58 bij Tilburg-Reeshof.

In een volgende tranche wordt nog naar de mogelijkheden van aanvullende infrastructurele maatregelen gekeken.

Vaker en sneller openstellen van spitsstroken

- De komende jaren wordt door realisatie van bestaande projecten circa 25% van de huidige spitsstroken omgezet in reguliere rijstroken. Al dit jaar geldt dit voor de spitsstroken in beide richtingen op de A1 bij Deventer. De komende jaren zal ik nog voor 80 km spitsstroken gaan omzetten in reguliere rijstroken. Dit zal bijvoorbeeld plaatsvinden op de A28 tussen Leusden en Amersfoort en de A2 tussen KP 't Vonderen en KP Kerensheide.
- In het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) hebben we afgesproken dat plus- en spitsstroken vaker worden opengesteld, waar het milieutechnisch en verkeersveilig kan. Momenteel wordt verkend op welke wijze dit op korte termijn vorm te geven is. Rond de zomer verwacht ik daar de resultaten van. Omzetting naar volwaardige rijstroken is daarin een reële optie op plekken waar dit kosteneffectief kan. De focus ligt hierbij op de wegen waar de spitsstrook aan de linkerkant van de rijbaan ligt, aangezien deze de grootste kans hebben om op korte termijn omgebouwd te worden.
- Ten derde start ik een test om door middel van slimme camera's spitsstroken sneller te kunnen openstellen.

Voorkomen overlast te hoge vrachtwagens

Ter voorkoming dat te hoge vrachtwagens bij tunnels voor onnodig lange verstoringen zorgen voer ik twee maatregelen door:

- Ten noorden van Amsterdam gaan aanvullende sensoren eerder op het traject hoogtewaarschuwingen afgeven aan te hoge vrachtwagens, zodat deze tijdig hun route kunnen wijzigen en tunnels kunnen mijden.
- Bij de Beneluxtunnel wordt een doorsteek naar een omleidingsroute ingericht waardoor te hoge vrachtwagens sneller van de hoofdrijbaan verwijderd kunnen worden.

Dit vermindert het aantal hoogtemeldingen en tijdelijke tunnelafsluitingen.

Slimme en duurzame mobiliteit

Het programma Beter Benutten wordt dit jaar afgerond. De aanpak waarin Rijk en regio samenwerken met publieke en private partners aan het slimmer en duurzamer maken van het mobiliteitssysteem wordt doorgezet. Afgelopen najaar heb ik afspraken gemaakt in de BO's MIRT over een pakket aan kortetermijnmaatregelen die in 2018 uitgevoerd

worden. Het gaat hierbij om maatregelen die zich richten op keuzemogelijkheden voor reizigers – zoals werkgeversaanpak –, op het gebruik van netwerken – zoals innovatief incidentmanagement en intelligente transportsystemen – en op logistiek. Deze maatregelen zijn voor tenminste 50% gefinancierd door regionale overheden en bedrijfsleven.

Binnen de bestaande programma-aanpak zal deze werkwijze gericht op samenwerking en korte termijn effect grotendeels worden geïntegreerd. Binnen het programma SmartwayZ is dat al gebeurd: aansturing en besluitvorming over vernieuwende maatregelen vindt hier plaats. Ook bij de aanpak van afzonderlijke NMCA knelpunten kijk ik waar ik met kleinschalige maatregelen het knelpunt al eerder kan verminderen. Een goed voorbeeld waar dit wordt toegepast is de verkenning A2 Deil-Den Bosch, waar ik vooruitlopend op de aanpak van dit knelpunt, voor € 46 mln kortetermijnmaatregelen neem, in cofinanciering met de regio. Hierbij gaat het om bijvoorbeeld kleinschalige inframaatregelen, uitbreiden van de werkgeversaanpak en stimuleren van logistieke initiatieven. Ook voor het aanpakken van knelpunten op de A15 wordt een dergelijke aanpak uitgewerkt.

Infrastructuur klaar voor de toekomst

Ook Smart Mobility draagt bij aan het efficiënter gebruik van het netwerk en daarmee voorkomen van filedruk. Het nu inzetten op innovaties helpt op korte termijn al om het verkeer veiliger te laten doorstromen en legt tegelijkertijd een basis voor zelfrijdende voertuigen.

- Onder de noemer Talking Traffic heb ik hierin met regio's en marktpartijen de afgelopen tijd stappen gezet. Dit leidt tot een nieuwe generatie reisinformatiediensten die waarschuwen voor wegwerkzaamheden en verkeersonveilige situaties als filestaarten, snelheidsadvies geven op basis van de actuele verkeerssituatie, ge- en verboden en of een spitsstrook open of dicht is in het voertuig brengen en informatie geven over actueel beschikbare parkeerplaatsen en verkeerslichten die kunnen communiceren met aankomend verkeer. Eerdere projecten lieten op kleinere schaal een verbetering zien van 5 tot 24% in reistijden, emissies en afname van aantal ongevallen.
- De informatiediensten die aan weggebruikers worden uitgeleverd zijn momenteel in het laatste stadium van testen en zullen voor de zomer via appstores beschikbaar zijn. Bestaande gebruikers van deze dienstverleners zullen automatisch een update ontvangen, waarmee voor de zomer meer dan een miljoen weggebruikers connected zijn met hun omgeving.
- Dit jaar vindt conform afspraken met medeoverheden oplevering plaats van de eerste 600–800 verkeerslichten die deze diensten mogelijk maken. Onderzoek heeft uitgewezen dat met een voortdurende aanpassing van verkeersregelininstallaties op kruispunten jaarlijks zo'n 90 miljoen maatschappelijke kosten kunnen worden vermeden.
- Voor prioritering van openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten en zwaar vrachtverkeer bij verkeerslichten starten voor de zomer de eerste testprojecten op straat.
- Ik heb Rijkswaterstaat opdracht gegeven een forse impuls te geven aan het ontsluiten van realtime data over bijvoorbeeld ingezette verkeersmaatregelen, dynamische snelheden, rijstroken en snelheidslimieten als bijdrage aan deze ontwikkeling.
- Specifiek voor de logistieke sector werk ik aan het verder digitaliseren van transport. Het gaat hierbij zowel om stappen op weg naar automatisering van vrachtvervoer, als om het delen van data tussen overheden en logistieke partijen, en het geheel digitaliseren van de administratieve goederen afhandeling waardoor een efficiënter vervoerssysteem ontstaat. De diensten die hiervoor benoemd zijn voor

weggebruikers in het algemeen worden aangevuld met informatie die voor logistieke partijen relevant is, zoals de situaties op containerterminals in de Rotterdamse haven, transport richting het achterland en stadsdistributie.

Maatregelenpakket tweede stap

Naast de maatregelen die nu ver genoeg gevorderd zijn om tot uitvoering over te gaan, zijn er verschillende zaken die de komende tijd verder uitgewerkt worden. Het gaat bijvoorbeeld zoals het hierboven genoemde optimaal inzetten van spitsstroken en het voorbereiden van infrastructuur op de voertuiginnovatie (van rijtaak ondersteunende systemen tot de zelfrijdende auto). Binnen het voor de kortetermijnmaatregelen gereserveerde budget van € 100 miljoen is ruimte voor een extra tranche met aanvullende maatregelen.

Later dit jaar zal ik u informeren over aanpak voor het gereedmaken van de infrastructuur voor de toekomst. Maatregelen hierbij zullen zich zowel richten op de transitie van (digitale) infrastructuur, data- en verkeersmanagement, als op het nu al verhogen van de veiligheid door connected en automated driving. De interactie van dergelijke nieuwe systemen zal namelijk impact hebben op de toekomstige inrichting van (digitale) infrastructuur. Door waar mogelijk nu al hierop in te zetten wordt duidelijker waar de infrastructuur in de toekomst aan moet voldoen, en worden op korte termijn al effecten op verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid gerealiseerd.

Zoals aangekondigd blijf ik ook investeren in de veiligheid op het rijkswegennet. Dit jaar start ik met de realisatie van de eerste tranche van het vervolprogramma Meer Veilig waarvoor apart middelen gereserveerd zijn. Hiermee richten we ons, gelet op het hoge aandeel van bermongevallen, op veilige inrichting van bermen op autosnelwegen door het plaatsen van geleiderails en het verwijderen van obstakels. De tweede tranche maatregelen voor bermbeveiliging en het programma specifiek voor N-wegen zijn momenteel in voorbereiding.

Tot slot

In reguliere infrastructuur processen kijk ik hoe ik ook buiten deze impuls maatregelen kan nemen die snel leiden tot betere doorstroming, verbeterde verkeersveiligheid en een duurzame omgeving. Ik kijk hiervoor of ik middelen slimmer kan inzetten door voorbij de klassieke project-scope te kijken. Ik verken momenteel of het mogelijk is om in de bestaande aanlegwerkwijze ruimte te creëren om toe te werken naar (digitale) infrastructuur die rekening houdt met zelfrijdende voertuigen. Daarbij ga ik na of het mogelijk en nuttig is om huidige reserveringen voor IT-systemen langs de weg van meerdere aanlegprojecten samen te gebruiken voor deze vernieuwingsopgave, waarbij nieuwe maatregelen ook effect hebben op de verschillende aanleglocaties.

Ik ben ervan overtuigd dat ik met dit maatregelenpakket een impuls geef aan het op korte termijn bestrijden van de toenemende filedruk. Daarmee levert het pakket een bijdrage bovenop het brede en omvangrijk MIRT-programma voor investeringen in infrastructuur. Later dit jaar bericht ik u over de tweede tranche maatregelen in dit pakket.

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