

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1871

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het lakse beheer van verkeerslichten* (ingezonden 25 februari 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 maart 2016).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht laks beheer verkeerslichten?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u de conclusies uit het onderzoek? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen? Zo nee, waarom niet? Deelt u de stellingname van de onderzoekers dat het vooral een kwestie van geld is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Het onderzoek van DTV Consultants is de weergave van de uitkomsten van een enquête onder 416 wegbeheerders (respons 71%), trekt geen conclusies en geeft geen aanbevelingen. Het geeft aan dat van de respondenten 19% nooit de verkeerskundige werking van de verkeerlichten monitort, en 18% nooit het verkeerskundig beheer doet (sluiten de verkeerlichten nog aan op de actuele situatie). Op basis van deze gegevens is geen uitspraak te doen over het functioneren van de verkeerslichten. Tegenwoordig zijn bijna alle verkeerslichteninstallaties (VRI's) afgestemd op het verkeersaanbod (geen starre regelingen meer maar lussen in het wegdek die het verkeer detecteren, en daardoor geen onnodig wachten voor een rood stoplicht) en 92% is aangesloten op een verkeerscentrale (voorheen 56%). Het beheer van de VRI's van Rijkswaterstaat worden allemaal binnen de norm van CROW uitgevoerd. DTV Consultants heeft in 1998 voor het eerst in enquêtevorm onderzoek gedaan naar de uitvoering van verkeerskundig beheer aan verkeersregelininstallaties (VRI's) door wegbeheerders in Nederland. In 2004 en 2015 heeft DTV Consultants dit herhaald. Deze rapporten laten een duidelijk verbetering zien in de aandacht voor verkeerskundig beheer ten opzichte van 1998. Het

<sup>1</sup> Trouw d.d. 23 februari 2015, Laks beheer verkeerslichten leidt tot onnodige ongelukken

aandeel wegbeheerders dat aangeeft verkeerskundig geen beheer uit te voeren is gedaald van 65% in 1998 naar 18% nu.

#### Vraag 3

In hoeverre zijn de richtlijnen van kennisorganisatie CROW inzake verkeerslichten verplichtend voor gemeenten en provincies? In hoeverre kunnen gemeenten en provincies op naleving hiervan worden aangesproken?

#### Antwoord 3

De richtlijnen van CROW zijn niet verplichtend. Ik kan provincies en gemeenten daar niet op aanspreken. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering, keuzes en prioriteitstelling voor aanleg en beheer van hun infrastructuur, daarmee ook voor hun verkeerslichten. Via de Brede Doeluitkering (BDU) zijn middelen gedecentraliseerd. Ik zal hen wel attenderen op het nut van goed beheer van de verkeerslichten.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat gemeenten ook een rol hebben in het verbeteren van de verkeersveiligheid? Zo ja, bent u dan bereid, in het licht van de uitkomsten van het onderzoek, gemeenten te vragen om met de conclusies en aanbevelingen aan de slag te gaan? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Gemeenten en provincies zijn verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en voor goed beheer van hun infrastructuur, dus ook de verkeerslichten. DTV Consultants laat zien dat grote verbeteringen zijn opgetreden tussen 1998 en 2015. Ik zal hen attenderen op het nut van goed beheer van de verkeerslichten en zo proberen de 18% nog verder omlaag te brengen.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat er inmiddels veel innovaties en nieuwe technieken beschikbaar zijn, zoals aftellende verkeerslichten en de uitkomsten van de pilot met een Intelligent Transport Systeem (ITS) in Helmond, die breder uitgerold kunnen worden om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren? Zo ja, wat is hiervoor nodig?

#### Antwoord 5

Ja, ik deel die mening. Innovaties in verkeerslichten via ITS en in de auto (bijvoorbeeld adviessnelheid voor groen licht) kunnen de doorstroming en veiligheid vergroten. Dit vraagt samenwerking tussen overheden en het ontsluiten van kwalitatief goede publieke data door overheden. Om de ervaringen die in pilots opgedaan zijn gezamenlijk toe te passen werk ik onder andere in het programma Beter Benutten samen met regionale partners aan het opschalen van deze pilots.