

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de **Beleidsdoorlichting HXII art. 14 Wegen en verkeersveiligheid 2016–2022** (Kamerstuk 32 861, nr. 88).

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Nr	Vraag
1	Kunt u ingaan op de redenen waarom de eerdere tekortkomingen niet of onvoldoende zijn opgelost?
2	Kunt u aangeven wat er gaat veranderen in de opvolging van deze beleidsdoorlichting, zodat tekortkomingen worden opgelost en aanbevelingen opgevolgd?
3	Klopt het dat de eis van een deel van de Kamer, om wel te trachten onrealiseerbare aanleg projecten door te zetten ten koste van noodzakelijk en realiseerbaar onderhoud, heeft bijgedragen aan het niet realiseren van beide doelstellingen? Wat is volgens u de rol van de Kamer bij het niet behalen van de belangrijkste beleidsdoelen?
4	Deelt u de conclusie dat het programma «130 km» een ondoelmattige besteding van overheidsgeld is geweest, omdat het effect hiervan op de doorstroming niet is aangetoond?
5	Waarom heeft de aanbeveling uit de voorgaande beleidsdoorlichting uit 2017 om de lacunes («witte vlekken») in de verantwoording consistent in te vullen niet geleid tot een betere evaluatieprogrammering voor de huidige beleidsdoorlichting, zodat betere uitspraken over doeltreffendheid en doelmatigheid gedaan kunnen worden?
6	Waarom bevat de beleidsdoorlichting/periodieke rapportage – evenals in 2017 – geen aanbevelingen voor verbetering van het beleid zelf, maar alleen voor doelformulering, beleidsinformatie en de evaluatieprogrammering?
7	Hoe gaat u ervoor zorgen dat in toekomstige periodieke rapportages aanbevelingen voor verbetering van het beleid zelf worden gedaan?
8	Gaat u de grote omvang van de onderhoudsopgave opnemen in de indicatorenset die in de Rijksbegroting is opgenomen, bijvoorbeeld door inzicht te geven in de opgave en/of de resterende levensduur van de infrastructuur?
9	Kunt u de indicatoren voor verkeersveiligheid in de Rijksbegroting aanvullen met indicatoren voor kwetsbare groepen waarvan de trend zich niet gunstig ontwikkelt en waarbij beleid probeert die trend te keren (zoals het aantal verkeersdoden en aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers of onder ouderen)?
10	Op welke wijze zal het advies uit de beleidsdoorlichting worden uitgewerkt om bij aanleg meer aandacht te hebben voor alternatieve maatregelen met minder ingrijpende ruimtelijke consequenties en stikstofproblematiek, zoals het beter verspreiden van het verkeer over de dag of het investeren in alternatieven voor de auto (waaronder de fiets), dat wordt verkend in het kader van de Mobiliteitsvisie 2050 en de Toekomstvisie Automobilité (TAM)?
11	Op welke wijze zullen het ministerie en Rijkswaterstaat conform het advies uit de beleidsdoorlichting onderbouwde prioriteiten gaan stellen voor onderhoud en vernieuwing, zodat de beschikbare capaciteit zo doeltreffend en doelmatig mogelijk wordt ingezet? Welke scherpe keuzes gaat u maken om met het beschikbare budget de beschikbaarheid van het hoofdwegennet op peil te houden?
12	Wat is uw reactie op de specifieke verbeteringsmogelijkheden die de onafhankelijk deskundige heeft aangedragen voor de evaluatie van aanleg- en vernieuwingsprojecten, zijnde ex post-evaluaties verplicht stellen voor alle projecten boven een bepaald investeringsbedrag, opstellen handleiding voor evaluaties van wegenprojecten en evaluatie opnemen in de projectplannen?

- 13 Hoe gaat u aan de hand van de kritische opmerkingen van de onafhankelijke deskundige verbeteringen doorvoeren in de strategische evaluatieagenda en toekomstige periodieke evaluaties, met name voor de ex post-evaluaties van aanleg- en vernieuwingsprojecten?
- 14 Zal de voorgenomen verbetering van de evaluatieprogrammering in de strategische evaluatieagenda inhouden dat – in tegenstelling tot de huidige en vorige beleidsdoorlichting – bij de volgende beleidsdoorlichting/periodieke rapportage wél een volledig oordeel kan worden gegeven over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid voor wegen en verkeersveiligheid?
- 15 Onderschrijft u de aanbeveling dat het inzicht in de uitgaven op de onderdelen «Aanleg» en «Onderhoud en vernieuwing» in begroting en jaarverslag zou worden verbeterd door deze een niveau dieper uit te splitsen, wat volgens de evaluatoren wenselijk is met het oog op de omvang van de bedragen? Waarom doet u geen concrete toezegging op deze aanbeveling?
- 16 Worden de concrete maar ambitieuze doelen voor verkeersveiligheid voor 2030 uit de motie-Geurts (Kamerstuk 29 398, nr. 946) en 2050 uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid vervangen door andere concrete doelen? Zo ja, welke doelen zijn dit?
- 17 Wat wordt concreet bedoeld met het streven naar een trendbreuk in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers? Gaat het om een vermindering van de groei of om een absolute vermindering van het aantal verkeersslachtoffers?
- 18 Kan het streven naar een trendbreuk in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers concreter worden geformuleerd met streefwaarden?
- 19 Kun u toezeggen dat de geplande evaluatie van de indicatoren in artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid zal leiden tot daadwerkelijke verbeteringen in de begrotingen en jaarverslagen?
- 20 Wat is de oorzaak van het feit dat er te weinig informatie voorhanden was?
- 21 Welke lessen heeft u getrokken naar aanleiding van de voorgaande beleidsdoorlichting over de periode 2011–2015 waarin ook al werd gewezen op witte vlekken?
- 22 Hoe verhoudt deze besparing zich tot het beschikbare budget?
- 23 Waarom wil het kabinet altijd voorop lopen en snijden we ons daarmee niet zelf in de vingers zoals bij onder andere Natura 2000, stikstof- en natuuruitspraken en de Kaderrichtlijn Water?
- 24 Heeft u op uw eigen ministerie ook onderzocht wat de oorzaak is van het in beperkte mate tot niet evalueren?
- 25 In welke mate kunnen reeds afgeronde projecten van het afgelopen jaar alsnog geëvalueerd worden om verbetering in de toekomst te faciliteren?
- 26 Hoe kijkt u aan tegen het advies om boven bepaalde investeringsdrempels evaluatie te verplichten?
- 27 Hoe kijkt u aan tegen het gegeven dat doelen te ambitieus zijn?
- 28 Hoe gaat u bestaande doelen herzien en indien nodig realistisch haalbaar maken?
- 29 Wat gaat u doen om nieuwe doelstellingen realistisch op te stellen?
- 30 Hoe gaat u ervoor zorgen dat doelstellingen zowel geformuleerd als gerealiseerd gaan worden op de korte én lange termijn?
- 31 Welke acties gaat u ondernemen om verkeersgroei te faciliteren en daarmee reistijdverlies en filezwaarte te laten afnemen?
- 32 Welke acties zijn volgens u nodig om verkeersgroei te faciliteren en daarmee reistijdverlies en filezwaarte effectief te laten afnemen tot aan 2028?

- 33 Welke acties zijn volgens u benodigd om verkeersgroei te faciliteren en daarmee reistijdverlies en filezwaarte effectief te laten afnemen op de lange termijn?
- 34 Welke acties heeft u recent ondernomen om verkeersgroei te faciliteren en daarmee reistijdverlies en filezwaarte af te laten nemen?
- 35 Heeft u zicht op de oorzaken voor het toenemen van het aantal verkeersdoden, en zo ja, wat zijn deze oorzaken?
- 36 Welke concrete acties zijn er in het afgelopen jaar ondernomen om de doelstelling «halvering slachtoffers» in 2030 te behalen?
- 37 Welke concrete acties gaat u ondernemen om de doelstelling «halvering slachtoffers» in 2030 te behalen?
- 38 Hoe gaat u concreet bewerkstelligen dat de nu, en in 2017 al, gesignaleerde gebrekkige evaluatiecultuur effectief aangepakt gaat worden?
- 39 Zijn bij de augustusbesluitvorming budgetten gereserveerd om te kunnen evalueren?
- 40 Welke acties zijn volgens u nodig om de achterstanden te beperken en toekomstige vervangingsopgaven te kunnen blijven realiseren?
- 41 Hoe gaat u ervoor zorgen dat de achterstanden met betrekking tot vernieuwing en onderhoud van de wegen in Nederland ingelopen wordt en dat ook op de lange termijn het wegennetwerk onderhouden en veilig blijft?