

Vergaderjaar 2016–2017

**32 861**

## **Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Milieu**

**Nr. 21**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 oktober 2016

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 5 oktober 2016 is gesproken over het Plan van aanpak Beleidsdoorlichting Hoofdstuk XII artikel 14, Wegen en Verkeersveiligheid (Kamerstuk 32 861, nr. 19).

De commissie heeft mij verzocht de Kamer aanvullende informatie te verstrekken en daartoe enkele specifieke vragen te beantwoorden over de opzet en vraagstelling van de beleidsdoorlichting van artikel 14.

Hiernavolgend treft u de antwoorden aan op de door u gestelde vragen.

#### Vraag 1

In hoeverre zal met de beleidsdoorlichting het gehele beleidsterrein/ beleidsartikel worden afgedekt?

#### Antwoord 1

Met de beleidsdoorlichting wordt het gehele beleidsterrein in relatie tot het beleidsartikel afgedekt. Hier wordt invulling aan gegeven door naast het gehele HXII Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid, ook de extra-comptabele verwijzingen naar het artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer op het Infrastructuurfonds (IF) en Belastinguitgaven in relatie tot de bijdrage aan de realisatie van de hoofddoelstelling van HXII artikel 14 onder de beleidsdoorlichting te laten vallen. Hierbij is gekozen uitgaven aan Meer bereiken, tol gefinancierde uitgaven en Megaproject ZuidasDok (IF artikel 17.08) niet mee te nemen omdat de programma's (in het eerste geval) pas sinds 2013 bestaan en in de andere twee gevallen nog niet zijn geïmplementeerd en daarom nog niet geëvalueerd kunnen worden.

#### Vraag 2

Wat betekent het in de praktijk dat op een aantal onderwerpen niet de nadruk zal komen te liggen?

### Vraag 3

Worden bij die onderwerpen de onderzoeksvragen uit de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek allemaal beantwoord?

### Antwoord 2 en 3

In de praktijk is Artikel 14 wegen en verkeersveiligheid een zeer omvangrijk artikel. Om het onderzoek succesvol te laten verlopen is het noodzakelijk focus aan te brengen. Dit betekent niet dat zaken buiten beschouwing worden gelaten. Het onderzoek is gericht op beantwoording van alle vragen uit de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek voor zaken onder de scope zoals beschreven in het antwoord op vraag 1.

De beleidsonderwerpen waar de focus op ligt betreffen het zwaartepunt van het artikel (meer dan 98% financiële middelen). Praktisch gezien wordt hier daarom in de beleidsdoorlichting de meeste aandacht aan besteed. De overige onderwerpen worden wel meegenomen. Hier zal echter niet de nadruk op liggen.

### Vraag 4

Kunt u een toelichting geven welke overige onderwerpen deel uitmaken van de beleidsdoorlichting?

### Antwoord 4

De onderwerpen van de beleidsdoorlichting zijn beschreven in het plan van aanpak voor de beleidsdoorlichting (Kamerstuk 32 861, nr. 19). Zie voor een toelichting de antwoorden op de vragen 1 t/m 3.

### Vraag 5

Kunt u een toelichting geven over hoe in de beleidsdoorlichting op basis van bestaande onderzoeken uitspraken zullen worden die gelden voor het gehele artikel?

### Vraag 6

Hoe zal worden omgegaan met eventuele hiaten in de bestaande onderzoeken?

### Antwoord 5 en 6

Een beleidsdoorlichting betreft een synthese onderzoek waarbij bestaande onderzoeken worden gebruikt om uitspraken te doen over de effectiviteit en doelmatigheid van beleid. Met gebruik van het breed beschikbare onderzoeksmateriaal (zie ook bijlage bij het plan van aanpak, bijlage bij Kamerstuk 32 861, nr. 19) wordt bij de doorlichting getracht uitspraken te doen over de effectiviteit en doelmatigheid van het gehele beleid dat samenhangt met HXII artikel 14 wegen en verkeersveiligheid. Conform deze aanpak wordt in beeld gebracht welke evaluaties zijn uitgevoerd, welke beleidsonderdelen (nog) niet zijn geëvalueerd en de mate waarin onderliggend onderzoek de onderzoeksvragen dekt. Indien eventuele hiaten blijken te bestaan wordt – op basis van de impact op de conclusies t.a.v. doelmatigheid en doeltreffendheid en praktische mogelijkheden – bekeken hoe hier mee wordt omgegaan. Over de uitkomst hiervan wordt u geïnformeerd als de beleidsevaluatie beschikbaar is. Op de uitkomsten van deze analyse kan ik nu nog niet vooruitlopen.

### Vraag 7

Kunt u toelichten waarom u ervoor heeft gekozen het onafhankelijk oordeel te laten verstrekken door een partij die onderdeel is van uw ministerie?

#### Antwoord 7

Het onafhankelijk oordeel in en over de beleidsdoorlichting is mijns inziens goed geborgd. De beleidsdoorlichting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau en als onderdeel van het onderzoek worden externe deskundigen geraadpleegd. Daarnaast zal het Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) een onafhankelijk oordeel verstrekken over de opzet en inhoud van de beleidsdoorlichting. De afweging hierbij is dat het KIM beschikt over actuele wetenschappelijke kennis van het beleidsveld verkeer- en vervoer en zich ook specifiek richt op beleidsevaluatie. Het KIM is een zelfstandig en inhoudelijk onafhankelijk instituut binnen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Besluit van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 12 december 2011, nr. IENM/BSK-2011/163545, houdende vaststelling van het Protocol inzake de beheers- en beleidsmatige positie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (Protocol KIM)). In de toelichting bij de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek is bij de aanvullende eisen voor onafhankelijkheid aangegeven dat het KIM als onafhankelijk deskundige kan optreden bij een beleidsdoorlichting (<http://www.rijksbegroting.nl/beleidsevaluaties/evaluaties-en-beleidsdoorlichtingen/handreiking-beleidsdoorlichtingen/betrekken-van-onafhankelijke-deskundigen>).

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus