

Vergaderjaar 2017–2018

32 861

Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Waterstaat

Nr. 31

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 april 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 22 december 2017 inzake de beleidsdoorlichting Wegen en verkeersveiligheid (Kamerstuk 32 861, nr. 27).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 april 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Vraag 1

Welke rol heeft het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) nog, nu gesteld wordt dat keuzes rond aanlegprojecten gemaakt worden op basis van verschillende alternatieven en varianten met een goed zicht op doeltreffendheid en doelmatigheid van maatregelen?

Antwoord 1

Het Regeerakkoord is het kader voor het beleid van het kabinet en geeft aan dat het kabinet streeft naar een slim en duurzaam vervoerssysteem waarmee Nederland mobiel en bereikbaar blijft. Ook wordt aangegeven dat nieuwe investeringen worden gebaseerd op de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA), worden geprioriteerd naar de meest rendabele projecten en de beschikbaarheid van cofinanciering vanuit regio's. De grootste knelpunten uit de NMCA, waarvan de wegtrajecten in het regeerakkoord zijn benoemd, zullen worden aangepakt. Tevens zet het kabinet de aanleg van een aantal ontbrekende schakels in het wegennet voort.

De aanpak in het Regeerakkoord is daarmee in lijn met hetgeen ik heb aangegeven als reactie op de Beleidsdoorlichting: dat prioritering van de meest rendabele projecten conform het MIRT spelregelkader, wordt vormgegeven door alternatieven en varianten af te wegen op basis van maatschappelijke kosten baten analyses (MKBA's).

Vraag 2

Kunt u expliciet reageren op iedere getrokken conclusie en gedane aanbeveling?

Antwoord 2

Voor een uitgebreide reactie op iedere getrokken conclusie en gedane aanbeveling verwijs ik u naar de aanbiedingsbrief van de Beleidsdoorlichting Wegen en Verkeersveiligheid van 22 december 2017 (Kamerstuk 32 861, nr. 31). Als toelichting ga ik hiernavolgend kort op de conclusies en aanbevelingen in.

Conclusies en aanbevelingen uit de beleidsdoorlichting

In de beleidsdoorlichting wordt door het onderzoeksbureau aangegeven dat (conclusie 1) thema's niet altijd aansluiten op de begrotingsstructuur, dat (conclusie 2) apparaatskosten niet zijn verbijzonderd naar (sub)begrotingsartikelen, dat (conclusie 3) de indeling van HXII artikel 14 in de begroting niet altijd de thematiek binnen het beleidsterrein van wegen en verkeersveiligheid volgt en dat er potentie is om de integraliteit van afwegingen ten aanzien van beleidskeuzes verder te verbeteren. Ook wordt (conclusie 4) aangegeven dat omdat beschikbaar evaluatiemateriaal niet altijd specifiek ingaat op de periode waar deze beleidsdoorlichting zich op richt, of omdat het materiaal geen specifieke uitspraken doet over doelmatigheid en doeltreffendheid, geen volledig beeld van de doelmatigheid en doeltreffendheid kan worden vastgesteld.

Aansluitend bij deze conclusies wordt in het rapport de aanbeveling gedaan (aanbeveling 1) de relatie tussen beleidsmaatregelen en -doelen explicieter te maken, (aanbeveling 2), maatregelen in de beleids/uitvoeringsketen verder te integreren en maatregelen ook scherper te prioriteren op (maatschappelijke) kosteneffectiviteit en (aanbeveling 3) consistentere te verantwoorden.

Reactie op conclusies 1 en 4 en aanbevelingen 1 en 3

Ik hecht aan een zorgvuldige verantwoording over het wegen- en verkeersveiligheidsbeleid. De doeltreffendheid van beleid en de relatie

tussen beleidsmaatregelen en het effect daarvan op de beleidsdoelstellingen maak ik zichtbaar met indicatoren in de begroting en het jaarverslag, en daarnaast ook uitgebreider in de publieksrapportages Rijkswegennet. De belangrijkste beleidsmaatregelen worden ook afzonderlijk geëvalueerd. Verder is in het MIRT Overzicht 2018 reeds aangegeven in hoeverre de MIRT-projecten een bijdrage leveren aan de verschillende beleidsdoelen. In het algemeen is daarmee in mijn optiek een goed beeld beschikbaar van de effecten van het beleid. Met betrekking tot de instandhouding werkt Rijkswaterstaat wel aan de verbetering van de informatievoorziening over haar areaal en prestaties en wordt een doelmatigheidsindicator ontwikkeld.

Reactie op conclusie 2

De bestaande structuur van de begroting geeft inzicht in de beleidsthema's en in de ingezette beleidsmaatregelen. De apparaatskosten van Rijkswaterstaat worden separaat weergegeven op artikelniveau. De meerwaarde van een verdere detaillering per maatregel weegt niet op tegen de administratieve lasten die dit zou vergen.

Reactie op conclusie 3 en aanbeveling 2

Ik onderschrijf het belang van een continue verbetering van de doeltreffendheid en doelmatigheid op de punten waar dit mogelijk is. De in de beleidsdoorlichting hiervoor geschetste denkrichtingen herken ik. Voor sommige van deze denkrichtingen zijn al maatregelen ingezet om bestaande efficiëntiedoelstellingen in te vullen (zoals in het Programma Versobering en Efficiëntie). Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 1, wordt veel aandacht gegeven aan integrale afweging en prioritering van maatregelen (NMCA, MKBA, afweging alternatieven). Met name bij instandhouding is de inspanning gericht op de verdere integratie van uitvoering over de levenscyclus. De inzet van verkeersmanagementmaatregelen en de verkeersveiligheid worden tegenwoordig integraal meegenomen in de overwegingen bij aanlegprojecten.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2020–2030 zet ik mij samen met de andere wegbeheerders in om te zorgen dat op basis van risico's integraal wordt bepaald welke maatregelen het meeste effect sorteren op de verkeersveiligheid in een specifieke gemeente of regio.