

Vergaderjaar 2025–2026

32 861

Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Waterstaat

Nr. 89

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 oktober 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 28 mei 2025 over de Beleidsdoorlichting HXII art. 14 Wegen en verkeersveiligheid 2016 – 2022 (Kamerstuk 32 861, nr. 88).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 oktober 2025. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

1. Vraag:

Kunt u ingaan op de redenen waarom de eerdere tekortkomingen niet of onvoldoende zijn opgelost?

Antwoord:

Er wordt momenteel al veel (evaluatie)onderzoek gedaan op het beleids-terrein van begrotingsartikel 14, en een deel daarvan is verplicht in verband met het wettelijk vereiste zorgvuldige omgevingsproces. Om te voorkomen dat er een hoge onderzoekslast ontstaat waarbij er veel capaciteit en middelen moeten worden gereserveerd voor evaluatie en onderzoek, moeten er keuzes worden gemaakt. Het is gegeven de huidige formatie en budgetten niet mogelijk om alles uitvoerig te evalueren. Het is daarom belangrijk om regie te voeren op welke evaluaties en onderzoeken worden uitgevoerd. Om deze reden is in de Kamerbrief over de beleids-doorlichting aangegeven dat hier vooruitlopend op de volgende beleids-doorlichting meer aandacht aan gegeven wordt door middel van de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) om te voorkomen dat er achteraf lacunes («witte vlekken») worden vastgesteld.

In de SEA 2026 is de volgende beleidsdoorlichting (periodieke evaluatie) al geagendeerd zodat in een eerder stadium de afweging gemaakt wordt welke onderzoeken en evaluaties nodig zijn voor de komende periode. Daarbij zijn al een aantal evaluaties geagendeerd voor het thema «Aanleg» en «Onderhoud en vernieuwing». De SEA wordt de komende jaren verder aangevuld. De keuzes om bepaalde evaluaties wel of niet uit te voeren voor het synthese-onderzoek worden hierbij toegelicht. De SEA wordt ieder jaar als onderdeel van de ontwerpbegroting naar de Kamer gestuurd, waardoor de Kamer hierover jaarlijks wordt geïnformeerd. Daarnaast wordt er ook jaarlijks een opvolgingsbrief periodieke evaluaties naar de Kamer gestuurd waarbij de Kamer op de hoogte wordt gesteld van de wijze waarop wordt omgegaan met de aanbevelingen uit de beleidsdoorlichting (periodieke evaluatie).

2. Vraag:

Kunt u aangeven wat er gaat veranderen in de opvolging van deze beleidsdoorlichting, zodat tekortkomingen worden opgelost en aanbevelingen opgevolgd?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1.

3. Vraag:

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?

Antwoord:

Met de brief 23 juni 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 78) is de Kamer geïnformeerd over de herprioritering van het Mobiliteitsfonds. Daarin is aangegeven dat lenW focust op wat wél kan en zet haar financiële middelen en capaciteit zo in dat de bereikbaarheid en veiligheid daar het meeste van profiteren. Behoud van het bestaande netwerk heeft daarbij prioriteit boven ontwikkeling. Dit betekent voor nu primair inzet op het in stand houden van de hoofdwegen en hoofdvaarwegen en op aanlegprojecten die reeds in realisatie zijn.

Op 16 maart 2023 (Kamerstuk 31 305, nr. 387) is de Kamer ook geïnformeerd over de Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobilititeit.

Boodschap daarbij is dat bereikbaarheid een basisvoorwaarde is voor een goed functionerend land, waarin mensen makkelijk van A naar B kunnen. Mensen willen zich kunnen verplaatsen en mobiliteit is een fundament onder een sterke economie. De auto speelt daarin een onmisbare rol. De Ontwikkelagenda is opgebouwd langs drie ambities: 1) Goede bereikbaarheid in alle delen van Nederland, 2) schonere, slimmere en veiligere automobilititeit en 3) Een betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig hoofdwegennet.

De vraag naar mobiliteit groeit, onder andere vanwege de bevolkingsgroei en woningbouw. En de mobiliteit verandert, onder andere vanwege digitalisering, automatisering en steeds zwaarder verkeer. Dit stelt nieuwe eisen aan de wegen. Zowel via de instandhouding als ontwikkeling zullen we werken aan genoemde ambities en hiervoor afwegingen en keuzes moeten maken. Binnen het Mobiliteitsfonds zijn dit financieel communicerende vaten die van invloed zijn op (de snelheid) van het behalen van de beleidsdoelstellingen. De rol van de Kamer is om te controleren of de keuzes die worden gemaakt en worden opgenomen in de begroting en het MIRT-overzicht doelmatig en in evenwicht zijn.

4. Vraag:

Deelt u de conclusie dat het programma «130 km» een ondoelmatige besteding van overheidsgeld is geweest, omdat het effect hiervan op de doorstroming niet is aangetoond?

Antwoord:

De conclusie dat het programma 130 km een ondoelmatige besteding van overheidsgeld is geweest deel ik niet. Het programma 130 km voorzag op de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u. Eén van de doelen van de verhoging van de maximumsnelheid was een verkorte reistijd. Een verhoogde maximumsnelheid kan, afhankelijk van de drukte op de weg, leiden tot een kortere reistijd. De reistijdwinst is afhankelijk van de af te leggen afstand en factoren als verkeersdrukke, snelheidsverschillen en werkzaamheden. Het precieze effect van verhoging van de maximumsnelheid op de reistijdwinst is daarom lastig te voorspellen. Uit het genoemde onderzoek is gebleken dat reistijdwinst van het verhogen van de maximumsnelheid beperkt is geweest. Evaluaties van de snelheidsverhoging laten zien dat de gemiddeld gereden snelheid in free flow na de snelheidsverhoging iets hoger is geworden.

Het effect op doorstroming was niet de enige reden voor het programma 130 km. Naast reistijdwinst was het programma 130 ook bedoeld om zoveel mogelijk de vrijheid van het verkeer (artikel 2, eerste lid, onder d, van de Wvw) te waarborgen. De vrijheid van het verkeer ziet onder meer toe op de beleving en het verwachtingspatroon van de weggebruiker, en het gebruik van de weg met zo min mogelijk beperkingen. Een verhoogde maximumsnelheid kan ook beter aansluiten bij het verwachtingspatroon van de automobilist, omdat het beter aansluit bij het wegbeeld van een weg.

5. Vraag:

Waarom heeft de aanbeveling uit de voorgaande beleidsdoorlichting uit 2017 om de lacunes («witte vlekken») in de verantwoording consistentier in te vullen niet geleid tot een betere evaluatieprogrammering voor de huidige beleidsdoorlichting, zodat betere uitspraken over doeltreffendheid en doelmatigheid gedaan kunnen worden?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1.

6. Vraag:

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?

Antwoord:

Er wordt in de beleidsdoorlichting onder «denkrichtingen en besparingen voor verbeteringen» ingegaan op mogelijkheden tot verbetering van het beleid zelf. Hierin wordt door de onderzoekers aangegeven dat deze opties impact hebben op het doelbereik van het beleid. Er zijn door het onderzoeksbureau geen maatregelen gevonden die binnen het bestaande budget leiden tot een betere doeltreffendheid of doelmatigheid. Wel geven de onderzoekers in de beleidsdoorlichting nog de volgende overweging mee: «Kijkend naar de toekomst dient te worden opgemerkt dat het steeds uitdagender wordt om door middel van aanleg een betrouwbaar netwerk te realiseren en de toekomstige verkeergroei te faciliteren. Meer aandacht 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) is daarom verstandig.»

Doelformulering, beleidsinformatie en de evaluatieprogrammering zijn belangrijke stappen om te komen tot goede beleidskeuzes (dit wordt onder andere toegelicht in het Beleidskompas). Verbeteringen hierop zullen dan uiteindelijk ook tot verbeteringen leiden binnen het beleid zelf.

7. Vraag:

Hoe gaat u ervoor zorgen dat in toekomstige periodieke rapportages aanbevelingen voor verbetering van het beleid zelf worden gedaan?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1.

8. Vraag:

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?

Antwoord:

Via de Staat van de Infrastructuur wordt de Kamer jaarlijks geïnformeerd over de (resterende) levensduur van de infrastructuur. Daarnaast wordt inzicht gegeven in het geplande grootschalig onderhoud en vernieuwing die hieruit volgt. Ik ben niet voornemens om dezelfde informatie op te nemen in de indicatorenset in de Rijksbegroting.

Wel wordt via de reguliere begrotingscyclus de Kamer aanvullend geïnformeerd over de gerealiseerde productie en de beoogde productie met bijbehorende benodigde financiering voor de aankomende jaren.

9. Vraag:

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)?

Antwoord:

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 10 juli 2025 (Kamerstuk 29 398, nr. 1180) werkt het Ministerie van IenW aan concrete doelstellingen voor de verkeersveiligheid. De doelstellingen zullen worden gebaseerd op de grootste risico's in het verkeer en op basis van meetbare indicatoren. De Kamer wordt over de voortgang hiervan uiterlijk dit najaar geïnformeerd.

10. Vraag:

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)?

Antwoord:

Er wordt bij de aanpak van bereikbaarheidsopgaven op twee verschillende wijzen gekeken naar alternatieve maatregelen voor aanleg. Binnen de MIRT spelregels is al opgenomen dat bij verkenningen tenminste één niet-infrastructurele oplossingsrichting dient te worden uitgewerkt. Wanneer dit niet mogelijk of wenselijk is, dient te worden aangegeven waarom dit niet kan. Dit heeft op verschillende locaties al geleid tot het maken van afspraken over pakketten van mobiliteitsmaatregelen anders dan (weg)infrastructuur. Wel dient hierbij te worden aangegeven dat op veel plekken de (auto)mobiliteitsopgave zo groot is dat deze met alleen alternatieve maatregelen niet op te lossen is.

Daarnaast wordt ook buiten de MIRT procedure gewerkt aan alternatieve maatregelen (voor infrastructuurle oplossingen) om de bereikbaarheid te verbeteren. Zo is het Ministerie van IenW in 2024 gestart met een programmatische aanpak spits spreiden en – mijden en wordt in de gebiedsprogramma's woningbouw en bereikbaarheid met regionale overheden samengewerkt om op plekken waar dat wenselijk is vanwege congestie of leefbaarheid maatregelen te nemen om mensen te stimuleren andere modaliteiten (fietsen, lopen en OV) te gebruiken in plaats van de auto.

11. Vraag:

Op welke wijze zullen het ministerie en Rijkswaterstaat conform het advies uit de beleidsdoorlichting onderbouwd 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?

Antwoord:

Bij brieven van 17 maart 2023 (Kamerstuk 29 385, nr. 119), 17 juni 2024 (Kamerstuk 29 385 nr. 139) en via het meerjarenplan Instandhouding van 1 juli 2025 (Kamerstuk 29 385, nr. 143) is de Kamer geïnformeerd over de aanpak van de instandhoudingsopgave. Zo is een basiskwaliteitsniveau vastgesteld waar de Rijkswaterstaat-netwerken aan moeten voldoen. Ook is extra budget vrijgemaakt en is aangegeven op welke wijze de productie wordt verhoogd.

In de Instandhoudingsbijlage van het Mobiliteits- en Deltafonds is beschreven hoe het ministerie en Rijkswaterstaat tot onderbouwde keuzes komen ten aanzien van de instandhoudingsprogrammering zodat binnen de gemaakte afspraken, de juiste prioriteiten worden gesteld. Op basis van onder meer de inschatting van het einde van de technische levensduur, het belang van een object voor het functioneren van het

netwerk, inspecties, beschikbare capaciteit (zowel bij Rijkswaterstaat als in de markt) en beschikbaar budget, wordt jaarlijks een programmering opgesteld. Daarbij wordt vanuit doelmatigheid zoveel mogelijk werk met werk gemaakt om overlast voor de gebruikers te voorkomen. Ook worden de werkzaamheden afgestemd met onder meer ProRail en regionale overheden om de bereikbaarheid zo veel als mogelijk te garanderen.

In het Meerjarenplan instandhouding is specifiek voor vernieuwing per netwerk aangegeven welke objecten met de beschikbare middelen wel en niet worden uitgevoerd. De gevolgen van deze keuzes worden beschreven in de begeleidende Kamerbrief.

12. Vraag:

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?

Antwoord:

Voor de verantwoording van uitgaven worden de begrotingsregels gevolgd. Evaluaties zijn een instrument om tot betere beleidskeuzes te komen en kunnen met dat doel bij aanlegprojecten worden ingezet. De afweging die wordt gemaakt om bepaalde evaluaties wel of niet uit te voeren maakt onderdeel uit van de Strategische Evaluatie Agenda. Daarmee acht lenW het niet noodzakelijk om een evaluatie verplicht te stellen op basis van het investeringsbedrag.

13. Vraag:

Hoe gaat u aan de hand van de kritische opmerkingen van de onafhankelijke deskundige verbeteringen doorvoeren in de strategische evaluatie-agenda en toekomstige periodieke evaluaties, met name voor de ex post-evaluaties van aanleg- en vernieuwingsprojecten?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 12.

14. Vraag:

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?

Antwoord:

De volgende beleidsdoorlichting (periodieke evaluatie is opgenomen in de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) voor 2026. Hierin zijn ook al een aantal voorgenomen evaluaties en onderzoeken opgenomen op de thema's «Aanleg» en «Onderhoud en vernieuwing». Hier zullen nog verdere aanvullingen op plaatsvinden afhankelijk van beleidsontwikkelingen en maatschappelijke behoefte.

15. Vraag:

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?

Antwoord:

In zowel de begroting als het jaarverslag wordt aanvullende informatie gegeven via de projecttabellen in het Mobiliteitsfonds. Ook wordt informatie over de kosten en voortgang van aanlegprojecten gegeven in het MIRT-overzicht. Voor Onderhoud en Vernieuwing geldt dat de Kamer beter geïnformeerd kan worden over de voortgang van de afspraken uit het Basiskwaliteitsniveau (BKN), o.a. via de betreffende indicatoren en PIN's zoals opgenomen in de begroting». Bij (de totstandkoming van) de Ontwerpbegroting 2027 wordt nogmaals gekeken naar het verbeteren van de informatiewaarde op dit vlak.

16. Vraag:

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?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW zet alles op alles om het verwachte aantal slachtoffers omlaag te brengen. Dit demissionaire kabinet is al bezig met aanvullende initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals een meerjarenplan fietsveiligheid, extra maatregelen op het gebied van verkeershandhaving en verkenningen op het alcoholslot en puntenrijbewijs. Het Ministerie van IenW blijft vasthouden aan de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050, zoals afgesproken in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Zoals gemeld in de Kamerbrief van 10 juli 2025 (Kamerstuk 29 398, nr. 1180) is een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 ten opzichte van het aantal in 2019 te ambitieus. Dit komt doordat verkeersveiligheid ook wordt beïnvloed door bijvoorbeeld de bevolkingsgroei en vergrijzing: factoren die niet of nauwelijks te beïnvloeden zijn. De focus komt de komende tijd te liggen op het omlaag brengen van de risico's waar de rijksoverheid vat op heeft, daar worden doelstellingen voor opgesteld. Er worden concrete doelstellingen opgesteld voor de verkeersveiligheid, zie het antwoord op vraag 9.

17. Vraag:

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?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 16.

18. Vraag:

Kan het streven naar een trendbreuk in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers concreter worden geformuleerd met streefwaarden?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 9.

19. Vraag:

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?

Antwoord:

Doelstellingen en indicatoren geven informatie over de doelen en in hoeverre de doelen zijn bereikt. Daarbij zal in de toelichting van de ontwerpbegroting worden ingegaan op de wijze waarop de indicatoren en doelstellingen samenhangen met het beleid (beleidstheorie). Deze informatie geeft dus meer inzicht in hoe de uitgaven bijdragen aan het doelbereik (input versus output), en draagt op deze wijze bij aan een verbetering in de begrotingen en jaarverslagen.

20. Vraag:

Wat is de oorzaak van het feit dat er te weinig informatie voorhanden was?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1.

21. Vraag:

Welke lessen heeft u getrokken naar aanleiding van de voorgaande beleidsdoorlichting over de periode 2011 – 2015 waarin ook al werd gewezen op witte vlekken?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1.

22. Vraag:

Hoe verhoudt deze besparing zich tot het beschikbare budget?

Antwoord:

In het eindrapport van de beleidsdoorlichting (Kamerstuk 32 861, nr. 88) staat aangegeven dat de richtlijn van de besparingen is vastgesteld op 20% van het beschikbare budget, maar dat het slechts mogelijk is geweest om tot denkrichtingen te komen die optellen tot 15% van het budget waarbij het waarschijnlijk is dat deze impact hebben op het doelbereik en dus niet met gelijkblijvende doeltreffendheid en doelmatigheid kunnen worden uitgevoerd

23. Vraag:

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?

Antwoord:

Bij de implementatie van (Europese) richtlijnen in onze nationale wetgeving en beleid is het uitgangspunt dat hier geen koppen op worden gezet. Het is wel zo dat er een meer dan gemiddeld actieve inspraak – en beroepscultuur bestaat in Nederland, mede een gevolg van relatief grote bevolkingsdichtheid en daardoor sneller botsende ruimtelijke belangen.

24. Vraag:

Heeft u op uw eigen ministerie ook onderzocht wat de oorzaak is van het in beperkte mate tot niet evalueren?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1.

25. Vraag:

In welke mate kunnen reeds afgeronde projecten van het afgelopen jaar alsnog geëvalueerd worden om verbetering in de toekomst te faciliteren?

Antwoord:

De volgende periodieke evaluatie gaat over de periode 2023 – 2029 en staat geagendeerd in de Strategische Evaluatie Agenda 2026 voor het jaar 2030. Er is voor het syntheseonderzoek een ex-post evaluatie aanleg wegenprojecten 2023 – 2026 aangekondigd.

26. Vraag:

Hoe kijkt u aan tegen het advies om boven bepaalde investeringsdrempels evaluatie te verplichten?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 12.

27. Vraag:

Hoe kijkt u aan tegen het gegeven dat doelen te ambitieus zijn?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 16.

28. Vraag:

Hoe gaat u bestaande doelen herzien en indien nodig realistisch haalbaar maken?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 16.

29. Vraag:

Wat gaat u doen om nieuwe doelstellingen realistisch op te stellen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 16.

30. Vraag:

Hoe gaat u ervoor zorgen dat doelstellingen zowel geformuleerd als gerealiseerd gaan worden op de korte én lange termijn?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 16.

31. Vraag:

Welke acties gaat u ondernemen om verkeersgroei te faciliteren en daarmee reistijdverlies en filezwaarte te laten afnemen?

Antwoord:

Op dit moment is het vanwege beperkte financiële middelen en problemen met maakbaarheid (stikstof en capaciteit) maar beperkt mogelijk de capaciteit op het wegennet uit te breiden. We zetten daarom capaciteit en financiële middelen nu in op projecten die al in realisatie zijn, of met maar zeer beperkte stikstofproblematiek.

Onder andere de IMA (integrale mobiliteitsanalyse) laat echter zien dat vergroting van de capaciteit om verschillende punten in het wegennet wel essentieel blijft. De projecten die niet door kunnen gaan zijn nadrukkelijk gepauzeerd, en niet stopgezet, omdat de nut en noodzaak daarvan blijft bestaan. Voor de korte termijn zetten we daarnaast in op flankerend beleid om de opgaven op het hoofdwegennet te mitigeren. Dit doen we o.a. met de volgende maatregelen:

- Programmatische aanpak spreiden – en mijden
- Inzet van € 280 mln voor het treffen van kleine infrastructurele maatregelen

- Een pakket maatregelen ten behoeve van het «draaiend» houden van de ringwegen rond de grote steden

Voor de langere termijn wordt een toekomstperspectief op het hoofdwegennet (TP HWN) ontwikkeld. Het TP HWN stelt het functioneren van de weg op een vlotte, veilige en duurzame manier centraal, passend bij het gebruik van de weg en de omgeving. Het TP HWN zal worden uitgewerkt in een visie op het HWN.

32. Vraag:

Welke acties zijn volgens u nodig om verkeersgroei te faciliteren en daarmee reistijdverlies en filezwaarte effectief te laten afnemen tot aan 2028?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 31.

33. Vraag:

Welke acties zijn volgens u benodigd om verkeersgroei te faciliteren en daarmee reistijdverlies en filezwaarte effectief te laten afnemen op de lange termijn?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 31.

34. Vraag:

Welke acties heeft u recent ondernomen om verkeersgroei te faciliteren en daarmee reistijdverlies en filezwaarte af te laten nemen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 31.

35. Vraag:

Heeft u zicht op de oorzaken voor het toenemen van het aantal verkeersdoden, en zo ja, wat zijn deze oorzaken?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief van 13 december 2024 (Kamerstuk 29 398 nr. 1139) valt binnen de langjarige stijging van het aantal verkeersslachtoffers vooral het aantal ouderen en fietsers op. De oorzaken hiervan zien wij voornamelijk in de toenemende mobiliteit als gevolg van de bevolkingsgroei, de vergrijzing, en de toename van het aantal fietsende ouderen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat ongevallen vaak door een combinatie van factoren ontstaan, waaronder onveilig gedrag en niet veilig ingerichte infrastructuur, en daarmee verschillende oorzaken hebben.

36. Vraag:

Welke concrete acties zijn er in het afgelopen jaar ondernomen om de doelstelling «halvering slachtoffers» in 2030 te behalen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 16. Hoewel een halvering te ambitieus is, is dit demissionaire kabinet bezig met aanvullende initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals een meerjarenplan fietsveiligheid, extra maatregelen op het gebied van verkeershandhaving en verkenningen op het alcoholslot en puntenrijbewijs. In de laatste Kamerbrief stand van zaken verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1175) heeft u dit kunnen lezen.

37. Vraag:

Welke concrete acties gaat u ondernemen om de doelstelling «halvering slachtoffers» in 2030 te behalen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 36.

38. Vraag:

Hoe gaat u concreet bewerkstelligen dat de nu, en in 2017 al, gesignaleerde gebrekkige evaluatiecultuur effectief aangepakt gaat worden?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1.

39. Vraag:

Zijn bij de augustusbesluitvorming budgetten gereserveerd om te kunnen evalueren?

Antwoord:

Er zijn geen additionele budgetten voor evaluaties gealloceerd. Wel is er binnen de opdrachtenbudgetten budgettaire ruimte gereserveerd om evaluaties door externe partijen uit te laten voeren, maar er zullen daarbij ook keuzes moeten worden gemaakt. Een aantal evaluaties zal daarnaast intern worden uitgevoerd.

40. Vraag:

Welke acties zijn volgens u nodig om de achterstanden te beperken en toekomstige vervangingsopgaven te kunnen blijven realiseren?

Antwoord:

Het uitgesteld onderhoud neemt verder toe en een groot deel van de kunstwerken nadert het einde van de technische levensduur. Het aantal storingen, ongeplande werkzaamheden en afsluitingen van wegen loopt verder op. Dit leidt tot meer files, omleidingen en verstoringen in de logistieke ketens. Oplopende achterstanden zijn op de langere termijn van invloed op de veiligheid, weerbaarheid en onze welvaart. Om achterstanden te beperken moet de productie op instandhouding verder groeien dan waar de huidige budgetten en meerjarenafspraak met Rijkswaterstaat in voorzien. Ook moeten hierbij slimme technologieën worden benut.

Zoals uit het meerjarenplan instandhouding Rijkswaterstaat 2025 – 2030 (kamerstuk 29 385, nr. 143) blijkt, biedt de ingezette aanpak mogelijkheid om het productieniveau op instandhouding verder te vergroten. Een stabiel basiskwaliteitsniveau en terughoudendheid met aanvullende wensen is hiervoor een randvoorwaarde. Evenals aanzienlijke en stabiele lange termijn investeringen die gelijk oplopen met de groeiende maakcapaciteit van Rijkswaterstaat en de markt.

41. Vraag:

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?

Antwoord:

De huidige beschikbare financiële middelen zijn niet toereikend om achterstanden in te lopen. Het meerjarenplan Instandhouding is daarom gericht op de beheersing van zoveel instandhoudingsrisico's als mogelijk met de beschikbare financiële middelen. Om de achterstanden in te lopen en niet verder te laten oplopen is een intensivering van de aanpak met

bijbehorende stabiliteit in kwaliteitsniveau en financiering noodzakelijk zoals beschreven in het antwoord op vraag 40.