

Vergaderjaar 2023–2024

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1100

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 maart 2024

Tot 2030 heeft het Rijk via de investeringsimpuls verkeersveiligheid 500 miljoen euro beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid op provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen te verbeteren. Tijdens de eerste twee tranches van de investeringsimpuls hebben ruim 300 mede-overheden voor 235 miljoen euro aan rijksbijdrage ontvangen voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Op deze manier draagt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bij aan bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals het verbreden van fietspaden, het verbeteren van schoolzones en de aanleg van rotondes. De Kamer is eerder op 7 december 2020¹ en 9 maart 2023² geïnformeerd over de resultaten van deze tranches.

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de tweede tranche en de beoogde vormgeving van de derde tranche. Met de derde tranche zet IenW een volgende stap in het vergroten van de effectiviteit van de investeringsimpuls. Daarbij worden enkele toezeggingen afgedaan die verband houden met de vormgeving van de derde tranche.³ Tot slot worden de moties afgedaan van het lid Van der Graaf (over het nadrukkelijk aandacht geven aan infrastructurele wijzigingen met het oog op oudere verkeersdeelnemers) en van het lid Grinwis c.s. (over het terugdringen van het aantal schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80- en 50-kilometerwegen).⁴

Evaluatie tweede tranche

Afgelopen najaar heeft adviesbureau Goudappel in opdracht van IenW een evaluatie uitgevoerd waarbij gemeenten, provincies en water-

¹ Kamerstukken 29 398, nr. 887.

² Kamerstukken 29 398, nr. 1039.

³ Kamerstukken 29 398, nr. 1059; 36 410 A, nr. 24; 29 398, nr. 1084; 29 298, nr. 1039.

⁴ Kamerstukken 29 398, nr. 1068 en 1096.

schappen zijn bevraagd over hun ervaringen met de tweede tranche en de mogelijke verbeterpunten voor de derde tranche. Het rapport is als bijlage bij deze brief gevoegd. Goudappel heeft daarbij ook stilgestaan bij de overwegingen van medeoverheden om geen aanvraag te doen. Uit het onderzoek komt naar voren dat medeoverheden de tweede tranche over het algemeen positief hebben ervaren. Ten aanzien van een aantal verbeterpunten heeft Goudappel aan lenW aanbevelingen gedaan over hoe deze door te voeren in de regeling voor de derde tranche.

Maatregelen en bijbehorende kostenkengetallen

Goudappel constateert dat medeoverheden over het algemeen tevreden zijn over de menukaart. Slechts een aantal geeft aan specifieke maatregelen op de menukaart te missen. En ten aanzien van de kostenkengetallen per maatregel bestaat enige onvrede, wanneer de kosten achteraf hoger uit blijken te vallen en het Rijk die kosten niet vergoedt. Goudappel constateert dat dit vooral samenhangt met het feit dat veel bijkomende kosten over het hoofd worden gezien. Goudappel adviseert om in de informatievoorziening vooraf duidelijker te communiceren dat de rijksbijdrage er alleen is voor de verkeersveiligheids-maatregelen en dat mogelijke extra kosten (voor bijvoorbeeld voorbelasting van grond en/of verplaatsing van nutsvoorzieningen) voor eigen rekening zijn.

Verdeelsleutel en plafondbedrag

Veel medeoverheden hebben de verdeelsleutel als een grote verbetering ervaren ten opzichte van de eerste tranche, waarbij het molenaarsprincipe gold (wie-het-eerst-komt-die-het-eerst-maakt). Tegelijkertijd constateert Goudappel dat een aantal medeoverheden als gevolg van de verdeelsleutel worstelt met een lager subsidiebedrag. Hierdoor zouden grotere maatregelen minder worden aangevraagd en komt de focus vooral op kleinere maatregelen te liggen. Veel medeoverheden sturen aan op een doorontwikkeling van de verdeelsleutel. Zij suggereren om verkeersveiligheidsrisico's te betrekken bij de bepaling van de plafondbedragen per medeoverheid. Dit houdt in dat het plafondbedrag van medeoverheden met relatief veel verkeersveiligheidsrisico's hoger wordt dan het plafondbedrag van overheden met minder risico's. De medeoverheden die deze suggestie hebben meegegeven zijn zich er overigens van bewust dat deze aanpassing ten koste kan gaan van de eigen potentiële rijksbijdrage.

Informatievoorziening en communicatie

Over de informatievoorziening over de investeringsimpuls vanuit lenW zijn de medeoverheden over het algemeen zeer tevreden. Wel constateert Goudappel dat de medeoverheden liefst zo snel mogelijk op de hoogte gesteld worden over de (vormgeving van de) volgende tranche. Medeoverheden hebben tijd nodig om hun deel van de financiering te regelen via de decentrale begrotingscyclus. Wanneer de medeoverheden in een vroeg stadium op de hoogte worden gebracht, hebben zij voldoende tijd om die te regelen. Ook voor de (duur van de) openstellingsperiode van het loket om een aanvraag voor de investeringsimpuls in te dienen zijn de medeoverheden het liefst in een zo vroeg mogelijk stadium op de hoogte.

Overwegingen om geen aanvraag te doen

Tijdens de eerste en tweede tranche heeft 84 procent van de medeoverheden een aanvraag gedaan voor één of beide tranches van de investeringsimpuls. De redenen van medeoverheden om geen aanvraag te doen lopen sterk uiteen. Vooral (een gebrek aan) personeelscapaciteit, de financieringsconstructie, een gebrek aan plannen en de duur en het

moment van openstelling van het aanvraagloket rond de zomer spelen daarbij een rol. Daarbij is uit de jaarlijkse *Monitor Startakkoord* gebleken dat een deel van de gemeenten nog geen risicoanalyse en/of uitvoeringsagenda heeft (afgerond).⁵ Tijdens de tweede tranche gold voor medeoverheden de verplichting om een risicoanalyse en een uitvoeringsagenda te hebben. Hadden zij die niet, dan kwamen zij niet in aanmerking voor een rijksbijdrage uit de investeringsimpuls. Dit vereiste lijkt een goede katalysator te zijn geweest voor de medeoverheden om risicogestuurd te gaan werken.

De verkeersveiligheidseffecten van de tweede tranche-maatregelen

In opdracht van lenW heeft Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een inschatting gemaakt van het aantal voorkomen slachtoffers en de daaruit voortvloeiende kostenbesparing als gevolg van de door de medeoverheden aangevraagde verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook deze analyse is als bijlage bij deze brief gevoegd. Net als voor de eerste tranche geldt dat, wanneer alle maatregelen uit de tweede tranche worden uitgevoerd, er over een periode van 30 jaar veel verkeersslachtoffers worden voorkomen: geschat wordt bijna 600, waarvan 15 verkeersdoden. Dit is ten opzichte van de situatie waarin deze maatregelen niet worden uitgevoerd. Daarmee leveren de maatregelen 1,5 keer zoveel baten op als dat ze kosten.⁶

Uit het SWOV-onderzoek blijkt dat het aanbrengen van verlichting, de aanleg van uitritconstructies en het doorvoeren van geloofwaardige snelheidsverlagingen (van 50 naar 30 km/u) de meest (kosten)effectieve maatregelen van de menukaart zijn. De aanleg van kruispuntplateaus op 30-kilometerwegen is minder (kosten)effectief. SWOV adviseert om de menukaart voor de volgende tranche(s) zoveel mogelijk te richten op de meest kosteneffectieve maatregelen.

Voortgang uitvoering maatregelen door medeoverheden

In 2020 heeft lenW een besluit genomen over de rijksbijdragen voor de eerste tranche van de investeringsimpuls. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen korte- en langetermijnmaatregelen. De kortetermijnmaatregelen moesten uiterlijk op 31 december 2022 gerealiseerd zijn. Voor de langetermijnmaatregelen geldt dat zij voor 31 december 2026 gerealiseerd moeten zijn. De maatregelen die tijdens de tweede tranche zijn gehonoreerd hebben een doorlooptijd tot en met 31 december 2027.

Inmiddels hebben 92 medeoverheden aangegeven klaar te zijn met de uitvoering van de projecten waarvoor zij rijksbijdragen hebben ontvangen. Het gaat hier voornamelijk om kortetermijnmaatregelen uit de eerste tranche. Een deel van de beschikte maatregelen is niet (volledig) op tijd uitgevoerd, waardoor er door de medeoverheden de afgelopen drie jaar bijna 16 miljoen euro aan lenW moest worden terugbetaald. Door vroegtijdig te signaleren en met de medeoverheden mee te denken,

⁵ Meer informatie via de website van het Kennisnetwerk SPV en de Monitor Startakkoord oktober 2023. In de monitor wordt een beeld geschetst van hoever de medeoverheden zijn met de uitvoering van het SPV. https://www.kennisnetwerkspv.nl/Downloads/Risicoaanpak/Monitor-Startakkoord/Monitor-Startakkoord-SPV-2030_oktober-2023.aspx.

⁶ Dit baseert SWOV op een effect- en een kostenschatting. De effectschatting schat het aantal vermeden verkeersslachtoffers, verkeersdoden en (ernstig) verkeersgewonden als gevolg van de maatregelen, waarna per maatregel het verwachte aantal vermeden slachtoffers per jaar is berekend. In de kostenschatting worden de kosten van de maatregelen berekend en de kosten die daarmee naar schatting zijn bespaard. Voor meer informatie over de onderzoeksmethoden kunt u het onderzoeksrapport raadplegen (bijlage).

beoogt lenW te voorkomen dat gehonoreerde maatregelen niet (tijdig) worden gerealiseerd en daarom moeten terugbetaald. Het geldt dat naar lenW is teruggevloeid wordt tijdens de volgende tranches opnieuw beschikbaar gesteld.

Invulling derde tranche

Ook de derde tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid zal zich richten op bewezen (kosten)effectieve infrastructurele maatregelen. Ten opzichte van de tweede tranche zijn er enkele voorgenomen wijzigingen. Deze wijzigingen worden de komende maanden verder uitgewerkt, samen met de partners van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Daarnaast heeft de Kamer via de motie Grinwis c.s. het kabinet verzocht om zich, samen met de SPV-partners, in te spannen om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80- en 50-kilometerwegen terug te dringen.⁷ Ik heb de wegbeheerders daarom tijdens het bestuurlijk overleg op 27 maart jongstleden aangemoedigd gebruik te maken van de derde tranche van de investeringsimpuls. De menukaart van de impuls bevat meerdere maatregelen waarmee voorkomen kan worden dat schoolroutes via 80- en 50-kilometerwegen lopen. De Kamer wordt na elk aanvraagtijdstip geïnformeerd over de voortgang die provincies en gemeenten via de rijksbijdragen van de investeringsimpuls boeken om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad terug te dringen.

Een van de belangrijkste wijzigingen in de derde tranche is het herzien van de menukaart. Met de beoogde herziening wordt een volgende stap gezet in het nog gericht inzetten op de kosteneffectieve maatregelen. Daarbij worden er, mede op voorspraak van de medeoverheden, naar verwachting enkele maatregelen toegevoegd aan de menukaart, bijvoorbeeld de inrichting van het nieuwe wegtype gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Ook geeft lenW bij de totstandkoming van de menukaart extra aandacht aan de risicogroep ouderen en seniorproof wegontwerp, waarmee de motie van het lid Van der Graaf (CU) is afgedaan.⁸ Tot slot worden de kostenkengetallen uit 2022 geüpdatet en doorgerekend voor het jaar 2026. Hoewel lenW ernaar streeft de aanvragen voor de derde tranche nog in 2024 te honoreren, is 2026 gekozen als rekenjaar om zo zoveel mogelijk aan te sluiten op de daadwerkelijke kosten op het moment dat medeoverheden beginnen met de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden.

Een andere voorgenomen wijziging is het verder structureren van de communicatie richting de medeoverheden. Hieronder valt het tijdig en proactief informeren over de menukaart en het aanvraagformulier voor de derde tranche, het proces van indienen van een aanvraag, de verdeelsleutel en de planning van de subsidieverlening. Dit heeft tot doel de deelname van gemeenten te stimuleren en beter aan te sluiten op de decentrale besluitvorming. Om tegemoet te komen aan de wens tot uitbreiding van de ondersteuning aan medeoverheden, helpt het Kennisnetwerk SPV medeoverheden met individuele ondersteuning door het beantwoorden van specifieke vragen en het bieden van handreikingen waarmee gemeenten vervolgens zelf aan de slag kunnen. Daarbij valt te denken aan hulp bij de stappen van risicoanalyse naar uitvoeringsprogramma.

⁷ Kamerstukken 29 398, nr. 1096.

⁸ Kamerstukken 29 398, nr. 1068.

Uit het onderzoek van Goudappel kwam naar voren dat een aantal medeoverheden worstelt met een lager subsidiebedrag als gevolg van de verdeelsleutel, waardoor de focus meer op kleinere maatregelen komt te liggen. Naar aanleiding hiervan zal de financiële ruimte binnen de derde tranche worden verruimd waardoor het gehele resterende bedrag van de investeringsimpuls binnen één regeling kan worden ingezet. Ook zal er gewerkt worden met meerdere aanvraagtijdvakken, waarbij voor alle aanvraagtijdvakken straks dezelfde spelregels gelden. Bijkomstig zal de regeling dan ook een langere looptijd moeten kennen. De Minister van IenW zal per aanvraagtijdvak besluiten over de beschikbare budgettaire ruimte voor dat tijdvak. Doordat het plafondbedrag per medeoverheid op deze manier bepaald kan worden op het totaal resterende budget, ontstaat enerzijds de ruimte voor medeoverheden om te kiezen voor grotere maatregelen en anderzijds geeft het medeoverheden de mogelijkheid om een aanvraagtijdvak te kiezen dat goed aansluit bij de lokale beleidscyclus. Voor het plafondbedrag wordt verkend of behalve het aantal kilometer wegen in beheer ook het aantal kilometer fietspad kan worden betrokken bij de bepaling van het plafondbedrag.

Tot slot zijn er tijdens voorgaande tranches de nodige lessen getrokken voor wat betreft het aanvraagproces en de verantwoording over de rijksbijdragen. Voor de derde tranche bekijkt IenW of de hoeveelheid gevraagde informatie kan worden beperkt en het aanvraagformulier verbeterd. Voor de verantwoording onderzoekt IenW of er ruimte bestaat om de rijksbijdrage vast te stellen op basis van het uitgangspunt dat medeoverheden 50% cofinanciering van het kostenkengetal ontvangen. Zo komt de verantwoording los te staan van de daadwerkelijke besteding van de medeoverheden. Dit zou de verantwoording door medeoverheden aanzienlijk kunnen vereenvoudigen.

Tot slot

Via de investeringsimpuls verkeersveiligheid heeft het Rijk de afgelopen jaren bijgedragen aan de realisatie van infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen door de gemeenten, provincies en waterschappen op het onderliggende wegennet. De gezamenlijke inzet van IenW en de SPV-partners blijft onverminderd gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. De komende jaren zetten we samen volgende stappen om de effectiviteit van de investeringsimpuls te vergroten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers