Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
31 mei 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/165590

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Beslistermijn
14-06-2024

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Beslisnota beleidskompas derde tranche investeringsimpuls

Aanleiding

Omdat de meeste verkeersdoden vallen op het onderliggend wegennet is, in december 2019 door het Rijk en de vertegenwoordigers van het IPO, VNG, MRDH en VRA, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), afgesproken een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op dat onderliggend wegennet. Daarbij is door het Rijk een investeringsbedrag van € 500 mln. vrijgemaakt voor de cofinanciering (van maximaal 50%) van bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Hiervan is € 50 mln. bestemd voor vernieuwende maatregelen op het gebied van fietsveiligheid. Bestuurlijk is overeengekomen dat deze Investeringsimpuls Verkeersveiligheid in verschillende tranches wordt uitgegeven. Na eerdere regelingen voor de eerste (2020-2021) en tweede (2022-2023) tranche is een nieuwe regeling nodig voor het uitgeven van de middelen van de derde tranche (à ± € 221 mln.). U wordt hierom gevraagd opdracht te geven tot het opstellen van een nieuwe regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. Hiervoor is bijgevoegd beleidskompasformulier ingevuld.

Geadviseerd besluit

Akkoord te gaan met het bijgevoegde beleidskompas (bijlage 1) en opdracht te geven om voor de derde tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid een nieuwe regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen op te stellen.

Kernpunten

Algemeen

- Doordat de daling van het aantal verkeersdoden stagneert en het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt, zijn nieuwe/aanvullende maatregelen in de infrastructuur nodig. Via de investeringsimpuls nemen medeoverheden het initiatief om risico's aan te pakken in plaats van pas maatregelen treffen als er een ongeluk is gebeurd. Zo wordt beoogd de veiligheid in het verkeer te verbeteren. Bestuurlijk is overeengekomen dat de beschikbare middelen zo worden besteed dat de grootste verkeersrisico's worden verminderd door onveilige wegen aan te pakken.
- Februari jl. heeft u ingestemd met het bij VJN 2024 uitbreiden van de financiële ruimte binnen de derde tranche van de investeringsimpuls met € 71 mln., bovenop de € 150 mln. die al klaarstond voor de derde

tranche.[1] Daarbij heeft u ingestemd om de derde tranche de komende jaren via drie aanvraagtijdvakken aan de medeoverheden uit te keren.[2]

- Uw akkoord op het Beleidskompas heeft enkel tot gevolg dat wij kunnen starten met het opstellen van een conceptregeling in lijn met uw Kamerbrief van 28 maart jl. (zie hieronder) en de afspraken met de SPV-partners.[3]
- U heeft de Tweede Kamer onlangs geïnformeerd over de doorontwikkeling van de investeringsimpuls. Daarin heeft u enkele voorgenomen wijzigingen genoemd die worden verwerkt in de op te stellen regeling, onder andere:
    - de menukaart met maatregelen zoveel mogelijk te richten op de meest kosteneffectieve maatregelen, waardoor de (kosten)effectiviteit van de investeringsimpuls verder wordt verbeterd;
    - het aanmoedigen van medeoverheden om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80- en 50-kilometerwegen terug te dringen;
    - de inrichting van het nieuwe wegtype gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) toe te voegen aan de menukaart als ook extra aandacht te geven aan de risicogroep ouderen en seniorproof wegontwerp;
    - het vereenvoudigen van het aanvraagproces en de verantwoording over de rijksbijdragen.

Hoofdlijnenakkoord
In de budgettaire bijlage bij het hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat SPUKS worden overgeheveld naar het Gemeente- en/of Provinciefonds met een budgetkorting van 10 procent (vanaf 2026). Reden hiervoor zijn de gedetailleerde eisen die het Rijk stelt aan de besteding van de gelden bij een SPUK, waardoor deze zware administratieve- en controlelasten voor gemeenten en provincies kent. De in het Beleidskompas voorgestelde regeling vloeit voort uit de bestuurlijke afspraken (2019) die het Rijk (IenW) heeft gemaakt met IPO, VNG, de Unie van Waterschappen en de Vervoerregio's VRA en MRDH. Hierbij is door de minister toegezegd dat IenW voor de periode 2020-2030 € 500 miljoen beschikbaar stelt voor het bevorderen van de verkeersveiligheid. Voorgestelde Beleidskompas doet recht aan die afspraak door alle resterende middelen van deze € 500 miljoen binnen de derde tranche beschikbaar te stellen voor medeoverheden. Bij de nadere uitwerking van de regeling voor de derde tranche kan de minister van IenW nog afwegen of de middelen voor de investeringsimpuls via de SPUK gecontinueerd worden, of dat deze middelen in de toekomst onderdeel worden van de algemene uitkering richting provincies en gemeenten, in lijn met de heroverweging uit het hoofdlijnenakkoord.

ok.

Het voornemen is om de derde tranche in te richten met meerdere aanvraagtijdvakken.[4] Per aanvraagtijdvak besluit de minister van IenW over de budgettaire ruimte binnen het tijdvak. Wel geldt voor al deze aanvraagtijdvakken

[1] De verwerking van € 71 mln. bij VJN 2024 is onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de 1e suppletoire begroting door beide Kamers
[2] IENW/BSK/531117
[3] Kamerstukken II, 29 398, nr. 1100
[4] De aanvraagtijdvakken kunnen naar wens worden "uitgesmeerd" over meerdere jaren. Dit betekent dat de SPUK bijv. in 2025 via voorlopige beschikkingen aan de medeoverheden wordt uitgekeerd, waarna zij tot en met 2028 hebben om de maatregelen uit te voeren

straks dezelfde regeling (en daarmee spelregels), in tegenstelling tot de wijze waarop de investeringsimpuls tot zover heeft gewerkt (elke tranche een eigen regeling).[5] Een nieuw kabinet behoudt de mogelijkheid de spelregels gaandeweg de looptijd van de regeling te herzien wanneer daartoe aanleiding of wens bestaat. Ook wordt de ontwerpregeling nog bij de Tweede Kamer voorgehangen alvorens deze wordt vastgesteld.

Krachtenveld
Het voornemen tot het opstellen van een nieuwe regeling is intensief besproken met de SPV-partners als relevante stakeholders, onder meer het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de vervoerregio's MRDH en VRA. Zij waren ook bij de eerdere tranches van de investeringsimpuls intensief betrokken. De SPV-partners zijn proactief betrokken bij de voorgenomen stappen die u eind maart aan de Kamer heeft gecommuniceerd en staan daar positief tegenover. De partners hebben in verschillende ambtelijke overleggen, waarvan de laatste plaatsvond op 25 april jl., de nadruk gelegd op een spoedige publicatie en openstelling van de regeling voor de derde tranche.

Toelichting
Tijdens de eerste tranches is voor € 240 miljoen aan Rijksbijdrage uitgekeerd aan de decentrale overheden ter cofinanciering van bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Onderzoek van SWOV wijst uit dat er in totaal – inclusief de bijdragen van de medeoverheden – voor ruim € 550 mln. geïnvesteerd is in de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. De verkeersveiligheidseffecten van deze maatregelen zijn (in termen van geld) geschat en afgezet tegen de totale kosten. Hieruit bleek een gedisconteerde kosteneffectiviteit van 1,7 (over beide tranches).[6] Dit houdt in dat elke geïnvesteerde euro 1,7 keer wordt terugverdiend. SWOV beveelt aan om de menukaart met maatregelen bij de derde tranche zoveel mogelijk te richten op de meest kosteneffectieve maatregelen, waardoor de (kosten)effectiviteit van de investeringsimpuls nog verder worden verbeterd.[7] Dit wordt in de nieuwe regeling verwerkt.

Politieke context
Eerdere ontwerpregelingen t.b.v. toekenning van rijksbijdragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen zijn voorgelegd aan de Tweede Kamer, o.b.v. de wettelijk voorgeschreven voorhangprocedure in artikel 7, vierde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds. Hiermee geeft u de Kamer de mogelijkheid zich uit te spreken over de ontwerpregeling voordat deze wordt vastgesteld.

De Kamer heeft structurele aandacht voor de investeringsimpuls als belangrijk investeringsprogramma dat toeziet op infrastructurele maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Tijdens debatten over verkeersveiligheid doet de Kamer regelmatig richtinggevende verzoeken t.a.v. de inrichting van de regeling voor de investeringsimpuls (bijv. via de moties van de

[5] Dit vermindert de regeldruk aanzienlijk.
[6] Zie SWOV (2024), *2e tranche investeringsimpuls bespaart bijna 600 slachtoffers over 30 jaar*
[7] Zo blijkt de aanleg van een voetgangers oversteekplaats (VOP) op GOW50 en het vervangen van de verharding op fietspaden minder kosteneffectief en het afwaarderen van een GOW50 naar ETW30 juist zeer kosteneffectief

leden Grinwis c.s. en het lid Van der Graaf).[8] Met het opstellen van de regeling voor de tranche wordt invulling gegeven aan deze verzoeken van de Kamer.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Beleidskompas	Afwegingskader voor beleid en regelgeving

Datum
31 mei 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/165590

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

[8] Kamerstukken II, 29 398, nr. 1068 en nr. 1096