Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
17 september 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/240773

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Beslistermijn
24-09-2024

Bijlage(n)
1

Aan Minister

nota

Afzien internetconsultatie regeling investeringsimpuls

Aanleiding

De meeste verkeersdoden vallen op het onderliggend wegennet. Daarom hebben het Rijk en de vertegenwoordigers van het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en vervoerregio's MRDH en VRA (hierna: SPV-partners) afgesproken een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met deze impuls wordt de verkeersveiligheid op de wegen in beheer van provincies, gemeenten en waterschappen verbetert.

Door vorige kabinetten is € 450 mln. vrijgemaakt voor de cofinanciering (maximaal 50%) van bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. 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 (er resteert nog ruim 200 mln.).

Op 28 maart jl. is de Tweede Kamer geïnformeerd over de beoogde vormgeving van de derde tranche van de investeringsimpuls. Onderdeel van deze nieuwe vormgeving is het werken met aanvraagtijdvakken onder dezelfde set spelregels (ministeriële regeling), terwijl bij eerdere tranches voor elke aanvraagronde een nieuwe regeling is opgesteld.

De afgelopen maanden is, in nauwe samenwerking met de SPV-partners op ambtelijk niveau, de beoogde vormgeving vastgelegd in een regeling, met beoogde inwerkingtreding op 1 januari 2025. De conceptregeling is bijgevoegd in de bijlage bij deze nota. Normaliter worden nieuwe regelingen gepubliceerd op internetconsultatie.nl, waar iedereen suggesties kan doen ter verbetering. Met deze nota adviseren wij u om af te zien van internetconsultatie.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- Af te zien van internetconsultatie en advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) bij deze regeling;
- In te stemmen met het voorleggen van de regeling aan de SPV-partners ter consultatie;
- Akkoord te gaan met de geplande aanvraagtijdvakken voor 2025.

Datum
17 september 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/240773

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

Kernpunten

Algemeen

- Via de investeringsimpuls pakken de medeoverheden onveilige wegen aan, waarmee de grootste verkeersrisico's worden verminderd. De investeringsimpuls ondersteunt hen bij de financiering hiervan.
- In het hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat SPUKS vanaf 2026 worden overgeheveld naar het Gemeente- en/of Provinciefonds met een budgetkorting van 10 procent.
- 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.
- Door de nieuwe werkwijze die wordt voorgesteld, o.a. door te werken met een regeling met een langere looptijd, wordt voor een aanzienlijke vermindering in de administratieve- en controlelasten voor het Rijk en de medeoverheden gezorgd.
- Wanneer u instemt met het openstellen van deze regeling per 1 januari 2025 en de medeoverheden in 2025 alle beschikbare middelen (€ 200 mln.) voor de derde tranche aanvragen, blijven die middelen in ieder geval buiten de scope van deze maatregel.
- Wanneer de investeringsimpuls geen doorgang vindt, blijven veel investeringen in de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet achterwege. Veel medeoverheden hebben de cofinanciering van het Rijk nodig om investeringen in de verkeersveiligheid te kunnen doen.

Afzien van internetconsultatie en voorleggen aan SPV-partners

- Net als bij de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023 (regeling tweede tranche) wordt geadviseerd om af te zien van internetconsultatie.[1]
- Doordat de voorliggende regeling geen rechtstreekse verandering brengt in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen en geen grote gevolgen voor de uitvoeringspraktijk, is consultatie niet nodig.
- De ontwerpregeling wordt nog wel bij de Tweede Kamer voorgehangen alvorens deze wordt vastgesteld. Dit is wettelijk verplicht.
- Als wordt afgezien van internetconsultatie, dient de regeling nog wel ter consultatie te worden voorgelegd aan de SPV-partners.
- Wanneer u voor de regeling besluit toch een internetconsultatie uit te voeren, kan inwerkingtreding op 1 januari 2025 niet worden gehaald.

Aanvraagtijdvakken

- De voorliggende regeling werkt met meerdere aanvraagtijdvakken voor medeoverheden, per aanvraagtijdvak besluit de minister van IenW over de budgettaire ruimte binnen het tijdvak.
- Voor al deze aanvraagtijdvakken geldt dezelfde regeling: er hoeft dus geen nieuwe regeling te worden gemaakt voor een volgende tranche. Dit zorgt voor een aanzienlijke vermindering in de administratieve- en controlelasten voor de medeoverheden.
- De minister van IenW behoudt de mogelijkheid om de spelregels gaandeweg de looptijd van de regeling te herzien.[2]

[1] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2022-15747.html
[2] Tot zover werd voor elke nieuwe aanvraagronde van de investeringsimpuls een nieuwe regeling opgesteld, met verschillende spelregels

- Op dit moment staat er in 2024 nog € 75 mln. begroot voor de investeringsimpuls (als onderdeel van de totaal resterende € 236 mln.). Normaliter schuift binnen het Mobiliteitsfonds (MF) niet-benodigd budget bij Najaarsnota automatisch door naar het volgende jaar. Echter, het kabinet heeft bij de augustusbesluitvorming besloten om bij Voorjaarsnota (VJN) 2025 een korting toe te passen op de uitkering van de eindejaarsmarge om de hersteloperatie Toeslagen van het Ministerie van Financiën te dekken. Op het totaal door te schuiven saldo binnen het MF van 2024 naar 2025 vindt bij VJN een korting plaats. Hoe groot deze korting wordt en welke consequenties dit heeft voor de IenW-begroting 2025 is nog onduidelijk. Wel kan dit gevolgen hebben voor de budgettaire ruimte voor de investeringsimpuls.
- U wordt gevraagd om voorlopig de volgende aanvraagtijdvakken te hanteren voor de derde tranche, ervan uitgaande dat de € 75 mln. bij VJN 2025 behouden blijft voor de investeringsimpuls:

	Q1 2025	Q3 2025	2026
Budgettaire ruimte	€ 100 mln.	€ 100 mln.	± € 36 mln.
	Totaal € 200 mln.		Resterend budget

- Eerder is een bedrag van € 221 mln. gecommuniceerd. Inmiddels is de resterende budgettaire ruimte opgelopen tot € 236 mln. als gevolg van terugontvangen middelen van de medeoverheden. Dit zijn middelen die de medeoverheden teruggeboekt hebben naar het Rijk, omdat ze eerste- en tweede tranche maatregelen niet (tijdig) hebben uitgevoerd.[3]

Krachtenveld
Alle wensen tot aanpassingen ten opzichte van de tweede tranche zijn intensief besproken met de SPV-partners als relevante stakeholders. Met name het werken met aanvraagtijdvakken en de nieuwe verdeelsleutel is positief ontvangen.
De afgelopen maanden zijn verschillende bezoeken gebracht aan provincies en de vervoerregio's waar vanuit IenW de voorgenomen wijzigingen zijn gepresenteerd. Door deze wijze van proactief betrekken bij de voorgenomen stappen die uw voorganger eind maart aan de Kamer heeft gecommuniceerd, is er veel draagvlak gecreëerd voor de nieuwe regeling.
De SPV-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 zodat de verkeersveiligheid op een zo kort mogelijke termijn wordt aangepakt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnr	Naam	Informatie
2	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030	Spelregels voor derde tranche investeringsimpuls

[3] Zie Beslisnota financiering vernieuwende maatregelen fietsveiligheid en derde tranche (IENW/BSK-2023/343359)

Datum
17 september 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/240773

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

Toelichting

Algemeen

- Doordat de daling van het aantal verkeersdoden stagneert en het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt, zijn nieuwe of aanvullende maatregelen in de infrastructuur nodig.
- Via de investeringsimpuls worden medeoverheden aangezet om de verkeersveiligheid proactief 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.

Beleidshistorie

Tijdens de eerste twee 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).[4] Dit houdt in dat elke geïnvesteerde euro 1,7 keer wordt terugverdiend. SWOV heeft aanbevolen 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 wordt verbeterd.[5] In de nieuwe regeling is dit verwerkt door herziening van de menukaart, waarmee een aantal minder kosteneffectieve maatregelen zijn geschrapt. Tegelijkertijd zijn verschillende maatregelen toegevoegd op voorspraak van de SPV-partners.

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 heeft de Kamer 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 uitspraken en verzoeken t.a.v. de investeringsimpuls, bijv. via de moties van de leden Grinwis c.s. en het lid Van der Graaf.[6] De motie Grinwis c.s. verzocht de regering om zich samen met provincies en gemeenten in te spannen om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80 kilometer- en 50 kilometerwegen terug te dringen en de Kamer hier jaarlijks over te informeren. Hiertoe heeft uw voorganger de wegbeheerders, tijdens het bestuurlijk overleg van 27 maart jl., aangemoedigd gebruik te maken van de derde tranche van de investeringsimpuls. De menukaart voor de derde tranche bevat meerdere maatregelen waarmee voorkomen kan worden dat schoolroutes via 80- en 50-kilometerwegen lopen.

[4] Zie SWOV (2024), *2e tranche investeringsimpuls bespaart bijna 600 slachtoffers over 30 jaar*
[5] 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
[6] Kamerstukken II, 29 398, nr. 1068 en nr. 1096

De motie Van der Graaf verzocht om bij volgende tranches van de investeringsimpuls nadrukkelijk aandacht te geven aan infrastructurele wijzigingen met het oog op oudere verkeersdeelnemers. Bekend is dat de toename van het aantal verkeersongevallen het sterkst is onder fietsers van 75 jaar en ouder (zo blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek). Daarom zijn bij de berekening van de verdeelsleutel (hoeveel geld er beschikbaar is per medeoverheid) het aantal fietspadkilometers betrokken bij de berekening. Medeoverheden die relatief veel fietspaden in beheer hebben, kunnen hierdoor aanspraak maken op meer geld. Daarnaast is gewerkt aan een zogenaamde 'menukaart voor dummies', waarop maatregelen uitgelicht zijn die effectief zijn om de verkeersveiligheid voor oudere verkeersdeelnemers te verbeteren.

Datum
17 september 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/240773

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan
Minister

Bijlage(n)
1