Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

HOOFDDIRECTIE BESTUURLIJKE EN JURIDISCHE ZAKEN

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van [datum] , nr. IENW/BSK- , tot wijziging van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030 in verband met wijzigingen voor de openstelling van het aanvraagtijdvak in 2026 [KetenID WGK029002]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 4 en 5 van de Kaderwet subsidies I en M juncto artikel 92, eerste lid, van de Wet financiën openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2 wordt na ' De artikelen 6, eerste lid, 8, tweede lid, onder a' ingevoegd 'en derde lid, onder b'.

B

Artikel 4, eerste lid komt te luiden:

De minister kan op aanvraag een rijksbijdrage verstrekken voor de kosten van het uitvoeren van maatregelen die zijn opgenomen in bijlagen 1 en 3 bij deze regeling. Bijlage 1 geldt bij de indiening van aanvragen in 2025 en bijlage 3 geldt bij de indiening van aanvragen in 2026.

C

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het rijksbijdrageplafond voor de jaren 2025–2030 bedraagt in totaal € 236.000.000,–. In bijlage 2 bij deze regeling is bepaald welk bedrag in totaal per aanvrager beschikbaar voor ingediende aanvragen in 2025. Voor ingediende aanvragen in 2026 geldt een maximum van € 500.000,– per aanvrager.

2. In het tweede lid wordt na 'in het jaar 2025', ingevoegd 'en 2026'.

3. Aan het derde lid wordt toegevoegd 'Indien de minister op de dag dat het plafond van het aanvraagtijdvak in 2026 wordt bereikt meer dan één aanvraag

ontvangt, stelt hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting.'.

D

In artikel 6 wordt na 'bij deze regeling' toegevoegd 'voor de ingediende aanvragen in 2025 en een maximum van 500.000,– per aanvrager voor de ingediende aanvragen in 2026.'

E

Aan artikel 7 wordt een lid toegevoegd, luidende:

8. In afwijking van artikel 1 vallen voor de indiening van aanvragen in 2026 de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag niet onder de definitie van aanvrager en de tot die regio's behorende gemeenten wel onder de definitie van aanvrager in de zin van de regeling.

F

In het opschrift van Bijlage 1 wordt na 'voor een rijksbijdrage in aanmerking' toegevoegd 'bij indiening van een aanvraag in 2025.

G

In het opschrift van Bijlage 2 wordt 'gedurende de looptijd van deze regeling.' vervangen door 'bij indiening van een aanvraag in 2025'.

H

Na bijlage 2 wordt een bijlage toegevoegd, luidende:

Bijlage 3.bedoeld in artikel 4, eerste lid

De volgende maatregelen komen voor de verstrekking van een rijksbijdrage voor in aanmerking bij indiening van een aanvraag in 2026.

Algemeen
- Aanleg van openbare verlichting.

Fietsinfrastructuur
- Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden.
- Saneren van verticale trottoirbanden en overbruggen hoogteverschillen tussen verharding en berm.
- Vervangen van de verharding van fietspaden.
- Verbreden van fietspaden.
- Fietsoversteek over zijweg door middel van een uitritconstructie.
- Aanleg van een vrijliggend fietspad of vrijliggend fiets-/bromfietspad.
- Verwijderen van wegversmallingen en chicanes voor fietsers.

- Aanbrengen van bermverharding langs fietspaden.

30 km/uur wegen
- Aanleg van een drempel.
- Aanleg van een wegversmalling.
- Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/uur-zone.
- Inrichten van een schoolzone met snelheidsverlagende maatregelen.

50 km/uur wegen
- Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan.
- Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom.
- Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur.
- Aanleg van een fietsoversteek, via een middeneiland, alleen bij een kruispunt.
- Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt.
- Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/uur-zone.
- Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur.

60 km/uur wegen
- Aanleg van een kruispuntplateau.
- Aanleg van één rijloper met fiets(suggestie)stroken en bermen.
- Aanbrengen van bermverharding op een erftoegangsweg 60 km/uur.
- Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland.
- Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt.

80 km/uur wegen
- Aanleg van rijrichtingscheiding door rammelstrook op asmarkering.
- Aanleg van een fietsoversteek, via een middeneiland, alleen bij een kruispunt.
- Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt.
- Het volwaardig afwaarderen van een 80 km/uur weg naar een 60 km/uur weg.
- Ombouw van een meerstrooksrotonde naar een turborotonde.
- Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen.

100 km/uur wegen
- Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding.
- Aanleggen van veilige, obstakelvrije bermen.
- Aanleg van geleiderail.
- Het volwaardig afwaarderen van een 100 km/uur weg naar een 80 km/uur weg.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van PM.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V. Karremans

TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030 (hierna: de regeling) heeft tot doel wegbeheerders van het onderliggend wegennet (gemeenten, provincies en waterschappen) te ondersteunen en te stimuleren om bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen. De regeling is onderdeel van een bredere aanpak voor verkeersveiligheid: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV). Binnen het SPV werken het Rijk (het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie Justitie en Veiligheid, het Openbaar Ministerie en de politie), de provincies (het Interprovinciaal Overleg), de gemeenten (de Vereniging van Nederlandse Gemeenten), de waterschappen (de Unie van Waterschappen) en de vervoerregio's (Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Vervoerregio Amsterdam) aan het structureel verbeteren van de verkeersveiligheid in Nederland. Eén van de kernpunten van het SPV is om binnen het verkeersveiligheidsdomein meer risico-gestuurd te werken. Dat betekent dat er, in plaats van reactief, zoveel mogelijk proactief wordt ingegrepen op belangrijke risico's in het verkeerssysteem. Voor maatregelen op het vlak van infrastructuur heeft het Rijk tot 2030 € 500 miljoen gereserveerd. Omdat het overgrote deel van de verkeersslachtoffers valt op het onderliggend wegennet, is € 450 miljoen van dat bedrag vrijgemaakt voor de waterschappen, provincies en gemeenten. De regeling vormt het instrument waarmee deze middelen aan de medeoverheden beschikbaar worden gesteld.

Het totale budget van € 450 miljoen is verdeeld over drie tranches. De eerste tranche kwam in 2020 beschikbaar (de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021). De tweede tranche volgde in 2022 (de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023). In de eerste en tweede tranche is € 240 miljoen aan rijksbijdrage toegekend. De derde tranche betreft de huidige regeling (de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030). Op basis van de evaluatie van de tweede tranche is besloten om de regeling meermalen open te zetten. In 2025 zijn twee aanvraagtijdvakken opengesteld. In het eerste aanvraagtijdvak is € 119 miljoen aan rijksbijdrage verstrekt. In het tweede aanvraagtijdvak was dat € 104 miljoen. Daardoor is nog een restbudget over van [PM: definitief plafondbedrag: naar verwachting tussen de € 16 en 20 miljoen]. Om het totale budget voor de regeling volledig en doelmatig in te zetten, is besloten een derde aanvraagtijdvak te organiseren in 2026. Gezien de relatief korte realisatietermijn van verkeersveiligheidsmaatregelen voor aanvragers en het geringe budget ten opzichte van eerdere openstellingen, ligt de nadruk bij dit tijdvak op snel realiseerbare en bewezen kosteneffectieve maatregelen.

In verband met de openstelling van het derde aanvraagtijdvak in 2026 wordt de regeling op een aantal punten gewijzigd.

2. Overzicht van wijzigingen

2.1 Aanvraagtijdvak in 2026

Voor de derde tranche waren in eerste instantie alleen aanvraagtijdvakken in 2025 voorzien. Aangezien er na de twee aanvraagtijdvakken van 2025 sprake is van een substantieel restbedrag, ligt het openstellen van een derde aanvraagtijdvak in 2026 voor de hand. Tegelijkertijd is het beschikbare budget beduidend lager dan bij eerdere aanvraagtijdvakken. Gelet op zowel het geringere budget als de naderende deadline van 31 december 2028 voor de realisatie van de verkeersveiligheidsmaatregelen, is besloten het derde aanvraagtijdvak anders in te richten dan de voorgaande aanvraagtijdvakken. De wijzigingen die daarvoor nodig zijn, worden hieronder toegelicht.

2.2 Wijziging plafond rijksbijdrage per aanvrager en verdelingssystematiek

Voor het derde aanvraagtijdvak in 2026 worden de verdelingssystematiek van het totale beschikbare bedrag voor de te verstrekken rijksbijdrage en het plafondbedrag per aanvrager gewijzigd.

Voor de eerst twee aanvraagtijdvakken in 2025 was destijds gekozen voor een verdeelsystematiek waarbij het totale beschikbare bedrag voor de te verstrekken rijksbijdrage werd verdeeld door een combinatie twee factoren[1]: de verdeling op volgorde van binnenkomst en een specifiek bepaald plafond per medeoverheid. De verdeling op volgorde van binnenkomst speelde hier een kleine rol, omdat door middel van de specifieke plafonds per medeoverheid al bedragen waren gereserveerd per medeoverheid. Deze specifieke plafonds per medeoverheid waren berekend aan de hand van het aantal kilometer wegen en fietspaden dat de medeoverheden in beheer hebben, met een minimum bedrag van €127.600, zodat medeoverheden met een korte weglengte voldoende rijksbijdrage konden aanvragen om hun ambities te realiseren.[2] Met de specifieke plafonds per medeoverheid werd een evenredige spreiding van de totale rijksbijdrage over alle in aanmerking komende medeoverheden beoogd.

Van alle medeoverheden heeft inmiddels ruim 98 procent één of meer aanvragen ingediend. Daarom prevaleert voor het derde aanvraagtijdvak in 2026 het doel om het resterende budget volledig, snel en effectief te benutten boven een geheel evenredig verdeling over medeoverheden. De verdelingssystematiek en het plafondbedrag per aanvrager worden daarom gewijzigd.

De verdeling vindt plaats op volgorde van binnenkomst (wie het eerste komt, wie het eerst maalt). Dit wordt ook wel verdeling op basis van het molenaarsprincipe genoemd. Voor dit aanvraagtijdvak is de volgorde van binnenkomst doorslaggevend voor de verdeling, omdat er een standaardplafond per aanvrager geldt van € 500.000 in plaats van specifieke plafondbedragen per medeoverheid. Er worden geen bedragen meer gereserveerd per medeoverheid. Met deze verdelingssystematiek wordt beoogd dat het budget voortvarend wordt

[1] Artikel 2 Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030 juncto artikel 8, tweede lid onder a Kaderbesluit subsidies I en M en de artikelen 5 en 6 en bijlage 2 Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030.
[2] Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 8 januari 2025, nr. IENW/BSK-246458, houdende tijdelijke regels voor toekenning van rijksbijdragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen voor de periode van 1 januari 2025 tot 1 januari 2030 (Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030), Stcrt. 2025, nr. 2011.

toegekend, terwijl de kans op opnieuw een resterend budget klein is. Er worden namelijk geen middelen meer gereserveerd voor specifieke aanvragers.

Bij het bepalen van de volgorde van binnenkomst worden alleen complete aanvragen meegeteld. Verder wordt de rankschikking tussen aanvragen die zijn binnengekomen op de dag dat het plafond van het aanvraagtijdvak is bereikt, bepaald door middel van loting. Zo worden transparantie en gelijke kansen voor alle aanvragers gewaarborgd en wordt voorkomen dat een marginaal tijdverschil tussen de indiening van aanvragen ervoor zorgt dat een aanvrager buiten de boot valt.

Er is gekozen voor een gangbaar en representatief plafondbedrag van € 500.000 per aanvrager, gelet op alle eerdere specifiek bepaalde plafondbedragen per medeoverheid. Enerzijds brengt een te hoog standaard plafondbedrag per aanvrager het risico met zich mee dat omvangrijke aanvragen een onevenredig beslag leggen op het totale beschikbare budget. Dan zijn gelijke kansen voor kleinere aanvragers minder goed gewaarborgd. Daarnaast lopen te omvangrijke aanvragen het risico de deadline van 31 december 2028 voor de realisatie van de verkeersveiligheidsmaatregelen voor de verkeersveiligheid te missen. Anderzijds wordt met een te laag plafondbedrag per aanvrager het totale resterende budget minder snel en volledig benut. Om het evenwicht te bewaren tussen de belangen van gelijke kansen voor aanvragers en volledige en snelle budgetbenutting is gekozen voor een maximumbedrag van € 500.000 per aanvrager.

2.3 Wijziging voor rijksbijdrage in aanmerking komende verkeersveiligheidsmaatregelen

Voor het derde aanvraagtijdvak in 2026 is de menukaart met verkeersveiligheidsmaatregelen die in aanmerking komen voor een rijksbijdrage herzien. De aanleiding hiervoor is het specifieke karakter van het derde aanvraagtijdvak: het betreft een afsluitende veegronde met een beperkt budget en een kortere realisatietermijn (uiterlijk 31 december 2028). Een menukaart die volledig gelijk blijft aan die van eerdere tijdvakken, zou maatregelen bevatten die binnen dit kader niet uitvoerbaar zijn.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzocht welke maatregelen geschikt zijn om op te nemen in de herziene menukaart, aan de hand van drie criteria[3]: 1) het belang van de maatregel volgens het SPV; 2) de kosteneffectiviteit van de maatregel; en 3) of de maatregel binnen de gestelde termijn kan worden gerealiseerd. Op basis van dit onderzoek heeft SWOV van de 61 maatregelen op de menukaart van het tweede aanvraagtijdvak er 41 als geschikt beoordeeld (de zogenoemde A-lijst), 8 als twijfelgeval en 12 als minder of niet geschikt.

De uitkomsten van het SWOV-onderzoek zijn vervolgens besproken binnen het samenwerkingsverband SPV, waarin het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Metropoolregio Rotterdam, Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam zijn vertegenwoordigd en de Unie van Waterschappen aan deelneemt als agenda-lid. Naar aanleiding hiervan is de nieuwe definitieve menukaart vastgesteld met de voor de rijksbijdrage in

[3] Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV),
Aanbevelingen voor een herziene 'menukaart' met verkeersveiligheidsmaatregelen: Laatste aanvraagronde van de Investeringsimpuls SPV, R-2026-4, SWOV, Den Haag, 2026.

aanmerking komende verkeersmaatregelen.

De meeste aanbevolen maatregelen die staan op de A-lijst zijn overgenomen. Er is gekozen om een aantal maatregelen niet over te nemen, omdat deze naar verwachting niet te realiseren zijn voor de deadline van 31 december 2028 of niet goed passen binnen de financiële bandbreedte van deze veegronde. Voorbeelden hiervan zijn ongelijkvloerse kruisingen en rotondes buiten de bebouwde kom.

Daarnaast zijn er maatregelen geschrapt met een, naar verhouding, lagere kosteneffectiviteit, of maatregelen die dermate beperkt van omvang zijn dat zij kunnen worden meegenomen in reguliere onderhoudswerkzaamheden en daarmee niet het karakter hebben van een gerichte verkeersveiligheidsingreep. Voorbeelden in dat laatste geval zijn het kappen van bomen of het verwijderen van fietspaaltjes. Bij een relatief lage kosteneffectiviteit valt te denken aan maatregelen zoals kruispuntplateaus op de kruising van twee erftoegangswegen (ETW-ETW) in een 30 km per uur-zone of geleiderails op 80 km per uur-wegen.

Verder zijn enkele maatregelen toegevoegd die SWOV niet op de A-lijst had geplaatst, maar die volgens het onderzoek van SWOV gemiddeld toch goed scoren op kosteneffectiviteit en realisatiegraad en waarvoor concrete aanvragen worden verwacht. Voorbeelden hiervan zijn het volwaardig afwaarderen van een 80 km/uur weg naar een 60 km/uur weg en het verwijderen van wegversmallingen en chicanes voor fietsers.
Bij de toevoeging van maatregelen is bovendien rekening gehouden met het belang van voldoende fietsmaatregelen, vanwege de ongunstige ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers.[4]

De herziene menukaart omvat 35 maatregelen en is als nieuwe bijlage aan deze regeling toegevoegd.

2.4 Wijziging indiening aanvragen in 2026 door gemeenten zelf, in plaats van de regio's

Voor het derde aanvraagtijdvak in 2026 kunnen gemeenten die behoren tot de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag uitsluitend zelf een aanvraag indienen. De regio's kunnen niet meer namens de tot de regio behorende gemeenten de aanvragen indienen.

Het indienen van aanvragen door de regio's namens de daartoe behorende gemeenten past minder goed bij de nieuwe verdeelsystematiek om twee redenen.

Ten eerste past het minder goed bij de mogelijke rangschikking op basis van loting. Dit kan gebeuren als de aanvragen zijn ingediend op de dag dat het plafond van het aanvraagtijdvak is bereikt. Een regio met een gebundelde aanvraag namens meerdere gemeenten zou als geheel deelnemen aan die loting, terwijl andere aanvragers afzonderlijk meer kans maken. Dit is ongunstiger voor gemeenten die behoren tot de betreffende regio's.

Ten tweede is het standaard plafond bedrag per aanvrager van € 500.000 heel laag voor een aanvraag van een gehele regio namens gemeenten. Het bedrag is bedoeld per gemeente, openbaar lichaam, waterschap of provincie.

[4] Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). *Meer verkeersdoden in 2025*. [online]. Den Haag: CBS, 2026. Beschikbaar op: https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2026/15/meer-verkeersdoden-in-2025.

Met deze wijziging wordt beoogd om de gelijke kansen van de tot de regio's behorende gemeenten te waarborgen door deze gemeenten afzonderlijk een aanvraag te laten indienen.

3. Consultatie
Overeenkomstig het kabinetsbeleid inzake internetconsultatie[5] is besloten om het ontwerp van de onderhavige regeling niet internetconsultatie te brengen. Het voorstel brengt namelijk geen rechtstreekse verandering teweeg in de rechten en plichten van burgers en bedrijven. Daarnaast kan de internetconsultatie niet in betekende mate leiden tot aanpassing van het voorstel, omdat de doelgroep van regeling al op een andere wijze is geconsulteerd.

De wijzigingen van deze regeling voor het derde aanvraagtijdvak zijn inhoudelijk in overleg afgestemd binnen het samenwerkingsverband SPV, waarin het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Metropoolregio Rotterdam, Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam zijn vertegenwoordigd en de Unie van Waterschappen aan deelneemt als agenda-lid.

Het ontwerp van deze regeling is niet voor advies voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR), omdat dit een ministeriële regeling betreft die enkel regels bevat over (financiële) verhoudingen tussen overheden.[6] Deze regeling heeft verder geen regeldrukeffecten voor bedrijven, instellingen zonder winstoogmerk, burgers, vrijwilligers of beroepsbeoefenaren.

4. Voorhangprocedure
De maatregelen waarvoor specifieke uitkeringen en subsidies op grond van deze regeling verleend kunnen worden, vallen onder artikel 6, tweede lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds. In artikel 7, eerste lid, van de Wet Mobiliteitsfonds is bepaald dat onverminderd hoofdstuk 3 van de Financiële-verhoudingswet, de Kaderwet subsidies I en M van toepassing is op subsidies die worden verstrekt ten laste van het fonds. Een ontwerp van deze regeling is daarom overeenkomstig artikel 7, vierde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds schriftelijk ter kennis gebracht van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. PM.

5. Inwerkingtreding
Deze regeling treedt in werking met ingang van [PM)]. De inwerkingtredingsdatum wijkt af van de vaste verandermomenten voor ministeriële regelingen en van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden tussen de publicatie- en inwerkingtredingsdatum, zodat de regeling sneller in werking kan treden en daarna het aanvraagtijdvak in 2026 ook spoedig kan worden opgesteld, waardoor gemeenten, provincies, waterschappen en de

[5] Kamerstukken II 2010/11, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2016/17, 33 009, nr. 39.
[6] Artikel 3, tweede lid onder c Instellingswet Adviescollege toetsing regeldruk juncto artikel 2 onder e Regeling procedures Adviescollege toetsing regeldruk; Artikelsgewijze toelichting bij de Regeling van de Minister van Economische Zaken van 3 oktober 2025, nr. WJZ/26315620, houdende procedures Adviescollege toetsing regeldruk (Stcrt. 2025, nr.34663).

openbare lichamen van Bonaire, Sint Eustatius en Saba sneller een aanvraag voor een rijksbijdrage kunnen indienen.

Artikelsgewijs deel

Artikel I, onderdelen A, C, D en G
Wijzigingsonderdeel C maakt het mogelijk dat er nog een aanvraagtijdvak wordt geopend in 2026 en wijzigingsonderdelen A, C en D wijzigen de verdeelsystematiek en het plafond per aanvrager voor het aanvraagtijdvak in 2026.

Voor de aanvraagtijdvakken in 2025 was gekozen voor een verdeelsystematiek waarbij het totale beschikbare bedrag voor de te verstrekken rijksbijdrage werd verdeeld door een combinatie twee factoren: de verdeling op volgorde van binnenkomst en een specifiek plafond per aanvrager. De verdeling op volgorde van binnenkomst is destijds opgenomen in artikel 2 van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030 door artikel 8, tweede lid, onder a, van het Kaderbesluit Subsidies I en M van overeenkomstige toepassing te verklaren op de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030. De specifieke plafonds per aanvrager zijn destijds opgenomen in bijlage 2 en waren berekend aan de hand van het aantal kilometer wegen en fietspaden dat de medeoverheden in beheer hebben, met een minimaal bedrag van € 127.600, zodat medeoverheden met een korte weglengte voldoende rijksbijdrage konden aanvragen om hun ambities te realiseren.

Voor het aanvraagtijdvak in 2026 wordt de verdeelsystematiek gewijzigd. De verdeling vindt nog steeds plaats op volgorde van binnenkomst volgens artikel 2 van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030. Maar wijzigingsonderdeel A zorgt ervoor dat ook het derde lid, onder b van artikel 8 van het Kaderbesluit Subsidies I en M van overeenkomstige toepassing wordt verklaard op de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030. Dit wordt ook nog expliciet in de regeling opgenomen door wijzigingsonderdeel C. Hierdoor wordt de onderlinge rankschikking tussen aanvragen bepaald door middel van loting als deze aanvragen zijn binnenkomen op de dag dat het plafond van het derde aanvraagtijdvak in 2026 wordt bereikt. Met wijzigingsonderdeel C wordt ook in plaats van een specifiek plafond per aanvrager een standaard plafond per aanvrager van maximaal € 500.000 ingevoerd voor het aanvraagtijdvak van 2026. Voor verdere inhoudelijke toelichting op de wijziging van de verdeelsystematiek wordt verwezen naar paragrafen 2.1 en 2.2 van het algemeen deel.

Voor de ingediende aanvragen in 2025 blijven de specifieke plafonds per aanvrager gelden die zijn opgenomen in bijlage 2. Door wijzigingsonderdelen C, D en G wordt in artikel 5, eerste lid, artikel 6 en bijlage 2 expliciet opgenomen welk plafond per aanvrager geldt voor de ingediende aanvragen in 2025 en voor de nog in te dienen aanvragen in 2026. Hiermee wordt beoogd om dit voor aanvragers en de uitvoering te verduidelijken, overzichtelijker te maken en verwarring te voorkomen over welk plafond wanneer gold bij de fase van de verantwoording, controle en vaststelling van de ingediende aanvragen in 2025.

Artikel I, onderdelen B, F en H

Door wijzigingsonderdelen B en H wordt een nieuwe bijlage toegevoegd, bijlage 3. In bijlage 3 staat een nieuwe lijst verkeersveiligheidsmaatregelen waarvan de kosten in aanmerking komen voor een rijksbijdrage bij de indiening van een aanvraag in 2026. Voor nadere inhoudelijke toelichting op de nieuwe lijst verkeersveiligheidsmaatregelen wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van het algemeen deel.

Voor de ingediende aanvragen in 2025 blijft de lijst met maatregelen in bijlage 1 gelden. Daarom wordt door wijzigingsonderdelen B, F en H expliciet opgenomen in artikel 4 en de opschriften van bijlagen 1 en 3 welke lijst met maatregelen geldt voor de ingediende aanvragen in 2025 en voor de nog in te dienen aanvragen in 2026. Hiermee wordt beoogd om dit voor aanvragers en de uitvoering te verduidelijken, overzichtelijker te maken en verwarring te voorkomen over wanneer wat gold bij de fase van de verantwoording, controle en vaststelling van de ingediende aanvragen in 2025.

Artikel I, onderdeel E

Met wijzigingsonderdeel E wordt afgeweken van de omschrijving van het begrip aanvrager in artikel 1 van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030. Volgens de begripsomschrijving is een aanvrager een gemeente, niet behorend tot de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, een provincie, de Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag namens een tot die regio's behorende gemeente, het openbaar lichaam Bonaire, Sint Eustatius of Saba of een waterschap. Door wijzigingsonderdeel E kunnen de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag niet in 2026 als aanvrager in de zin van artikel 1 van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030 een aanvraag indienen, namens een tot die regio's behorende gemeente. In plaats van de regio's kunnen gemeenten die tot deze regio's behoren als aanvrager in de zin van artikel 1 van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030 een aanvraag indienen in 2026. Voor verdere inhoudelijke toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van het algemeen deel.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V. Karremans