



Aan
Van

Minister
DG Mobiliteit

nota

Voorgestelde opzet tweede tranche investeringsimpuls
verkeersveiligheid

Graag bespreken
Wat doen we met evaluatie, wordt die met
kamer en iedereen voor BO gedeeld,
welke puntenplan we eruit?
En is de voorgestelde planning dan ook
samen met de medeoverheden
uitvoerbaar?

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

T Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn

29 november 2021

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Het Rijk heeft tot 2030 € 500 mln.¹ (€ 50 mln. per jaar) gereserveerd om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet. Het moet gaan om bewezen effectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. De rijksbijdrage bedraagt maximaal 50%. Het geld wordt in verschillende tranches weggezet. In 2020/2021 is de eerste tranche aan de medeoverheden uitgekeerd. In 2022 is € 50 mln. (conform het bedrag dat jaarlijks vrijkomt) beschikbaar voor een tweede tranche. De afgelopen periode is, samen met de medeoverheden, gewerkt aan de hoofdlijnen van deze tranche. Wij vernemen graag of u zich hierin kunt vinden. Op 15 december a.s. vindt het jaarlijkse Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid plaats en wordt het onderwerp besproken.

Bij het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid zijn, naast u en ambtelijke ondersteuning vanuit IenW, aanwezig de minister van JenV en bestuurlijke vertegenwoordigers van IPO, VNG en de Vervoerregio's. Ter voorbereiding van het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid ontvangt u een separate nota.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- In te stemmen met de voorgestelde hoofdlijnen van de tweede tranche. Draagvlak bestaat voor vergelijkbare opzet als de eerste tranche (zie nadere uitwerking later in deze nota).
- Dit houdt in dat medeoverheden bij het Rijk cofinanciering kunnen aanvragen (max. 50%) voor maatregelen uit "een menukaart" van bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.
- Aanvullend aan de eerste tranche, dienen medeoverheden een risicoanalyse te hebben bij de aanvraag. In overleg met de VNG wordt bekeken hoe gemeenten geholpen kunnen worden bij het opstellen van uitvoeringsagenda's zodat deze bij een volgende tranche verplicht kunnen worden.
- Indien u hiermee akkoord bent, zal dit ter besluitvorming worden voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid van 15 december 2021.

Maar met wat exact,
ontbreken volgens mij een
paar punten die nodig zijn
voor uitwerking inform
evaluatie.

Welk principe qua
aanvraag?

¹ Hiervan wordt € 1 miljoen per jaar ingezet voor uitvoeringskosten IenW (2%).

Kernpunten

De eerste tranche was succesvol. Veel medeoverheden hebben, dankzij de rijksbijdrage, concrete en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen nemen en daarmee de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

De eerste tranche is, met input van de medeoverheden, geëvalueerd. Op basis daarvan zijn de volgende aandachtspunten geformuleerd voor de tweede tranche:

- Bezien of een koppeling gemaakt kan worden met de risicoanalyses (analyse van de betreffende wegbeheerder van risico's in het verkeerssysteem die moeten worden aangepakt om onveilige situaties te voorkomen) en de uitvoeringsagenda's verkeersveiligheid (meer generiek beleidsdocument van gemeenten en provincies met maatregelen op het terrein van infrastructuur, gedrag en handhaving gericht op verbeteren van de verkeersveiligheid).
- Bezien of meer maatwerk nodig is bij de uitvoering van de regeling.
- De verdeelsleutel. Vraag zal groter zijn dan de middelen. Liever geen molenaarsprincipe ("wie het eerst komt wie het eerst maalt", gebruikt bij de eerste tranche) maar wat dan wel?

De afgelopen periode hebben gesprekken plaatsgevonden met de medeoverheden. Uit deze gesprekken komt naar voren dat de voorkeur van de medeoverheden uitgaat naar een vergelijkbare opzet als bij de eerste tranche, met een aantal aanvullingen en aanpassingen.

Op hoofdlijnen ziet dit er als volgt uit:

- Medeoverheden kunnen individueel hun aanvraag indienen bij het Rijk. De vervoerregio's dienen ten behoeve van hun inliggende gemeenten een aanvraag in.
- Medeoverheden kunnen cofinanciering aanvragen (max. 50%) voor maatregelen uit "een menukaart" van bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen (zie bijlage 2 voor de menukaart van de eerste tranche, ter achtergrond).
- Per maatregel wordt gewerkt met een van te voren vastgesteld bedrag (met een bepaalde bandbreedte: de kostenkengetallen).
- Administratieve lasten worden zo veel mogelijk beperkt door de aanvraag eenvoudig te houden.
- Een aanvraag kan alleen worden ingediend indien er een risicoanalyse is. Op dit moment zijn nog niet alle gemeenten zo ver dat een koppeling met de uitvoeringsagenda's mogelijk is. Met de VNG wordt bekeken wat nodig is om bij een volgende tranche de uitvoeringsagenda's wel een voorwaarde te kunnen laten zijn.

Na het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid, als de hoofdlijnen duidelijk zijn, wordt nog verder uitgewerkt aan een aantal punten. In overleg met SWOV en de medeoverheden, wordt bekeken of de menukaart aangevuld kan worden met meer bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Tevens worden verschillende opties voor de verdeelsystematiek in kaart gebracht, bijvoorbeeld een koppeling met aantal verkeersdoden en slachtoffers, aantal inwoners, aantal km wegen in beheer, niet eerder een aanvraag gedaan etc. Inzet is om over deze twee onderwerpen in januari 2022 een knoop door te hakken. Vervolgens kan de regeling worden opgesteld. Daadwerkelijke openstelling van de regeling is voorzien voor de zomer. Publicatie van de regeling in de Staatscourant en

Datum

18 november 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Kennen we de effectiviteit uit ronde 1 en hoe gaan we monitoren ivm de motie Geurts, maar ook in relatie tot de discussie bijvoorbeeld over LEV-kader en 30 km/uur wegen.

Wat is de VNG?

communicatie over de regeling vindt ruim daarvoor plaats zodat medeoverheden zich kunnen voorbereiden.

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met de hoofdlijnen van de tweede tranche. De eerste tranche is succesvol geweest. Veel medeoverheden kunnen door de toegekende rijksbijdrage concrete en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen uitvoeren die zonder rijksbijdrage niet mogelijk waren geweest. Met de tweede tranche wordt deze aanpak voortgezet, zo veel mogelijk met inachtneming van de 'lessons learned' van de eerste tranche. Door de koppeling met de risicoanalyses wordt het risico-gestuurde verkeersveiligheidsbeleid een stap verder gebracht². Samen met de VNG wordt bekeken hoe gemeenten geholpen kunnen worden bij het opstellen van uitvoeringsagenda's. Voor de voorgestelde aanpak bestaat draagvlak bij de medeoverheden.

Hieronder treft u een nadere uitwerking aan van de voorgestelde opzet van de tweede tranche. In bijlage 1 bij deze nota is informatie opgenomen over het doorlopen proces met de medeoverheden. In bijlage 2 is, ter achtergrond, de menukaart van de eerste tranche bijgevoegd. In bijlage 3 is bijgevoegd de uitkomsten van de eerste tranche (infographic). In de rondzendmap treft u aan de evaluatie van de eerste tranche van de investeringsimpuls.

Toelichting

Nadere uitwerking van de hoofdlijnen van de tweede tranche:

Menukaart

De twee tranche zal, analoog aan de eerste tranche werken met een "menukaart". De menukaart bevat bewezen effectieve infrastructurele maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij de eerste tranche ging dit om 38 maatregelen (zie bijlage 2). Deze maatregelen hadden betrekking op:

- Fietsinfrastructuur, waaronder het verbreden van fietspaden
- 30 km/u wegen, waaronder de aanleg van drempels, oversteekplaatsen en het inrichten van schoolzones
- 50 km/u wegen, waaronder de aanleg van rotondes en fietsoversteken
- 60 km/u wegen, waaronder de aanleg van kruispuntplateaus
- 80 km/u wegen, waaronder de aanleg van veilige bermen en rotondes buiten de bebouwde kom
- 100 km/u wegen, waaronder de aanleg van een ongelijkvloerse kruising.

De menukaart is opgesteld in samenwerking met SWOV en CROW (Kennisnetwerk SPV) en bevat maatregelen die de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's aanpakken³. Ook zonder grondige risicoanalyse dragen deze maatregelen, volgens SWOV en CROW, bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en kan effect worden verwacht op de verkeersveiligheid. SWOV is gevraagd wat het effect van de eerste tranche op de verkeersveiligheid is (afname verkeersslachtoffers), op basis van de beschikte maatregelen. De voortgang wordt jaarlijks gemonitord.

² De verwachting is dat circa 70% van de gemeenten en alle provincies in 2021 een risicoanalyse zal hebben. Voor de uitvoeringsagenda's ligt dit percentage lager, dat gaat om circa 46% van de gemeenten.

³ Kennisnetwerk SPV, Snel van start met effectieve maatregelen. Kennisnetwerk, Vijf maatregelen om het fundament op orde te krijgen.

Datum

18 november 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Uitgever bekend
Door?
erwaart?

winnen!

In overleg met SWOV en op basis van input van de medeoverheden zal de menukaart tegen het licht worden gehouden. Bekeken wordt of er maatregelen aan de menukaart kunnen worden toegevoegd. Voor een overzicht van de beschikte maatregelen uit de eerste tranche wordt verwezen naar bijlage 3.

Datum
18 november 2021

Onze referentie
IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij
25 november 2021

Bijlage(n)
3

Aan
Minister

Van
DG Mobiliteit

Aanvraag

Medeoverheden doen één aanvraag, waarin meerdere maatregelen kunnen zijn opgenomen. De vervoerregio's dienen ten behoeve van hun inliggende gemeenten een aanvraag in. De maximale rijksbijdrage bedraagt 50%.

Per maatregel uit de menukaart worden kostenkengetallen vastgesteld: de bandbreedte waarbinnen de betreffende maatregel dient te worden uitgevoerd. Alleen de uitvoeringskosten (bijv. kosten aannemer) en de infrastructurele kosten (bijv. kosten van de stoeptegels) komen in aanmerking voor een rijksbijdrage.

In overleg met Arcadis (die de beoordeling van de eerste tranche heeft gedaan) wordt bekeken of het aanvraagformulier dusdanig kan worden opgesteld, dat de administratieve lasten voor de medeoverheden zo beperkt mogelijk blijven. Dit is één van de aandachtspunten die voorkomt uit de evaluatie van de eerste tranche

En wat nog meer en hoe willen we die nu in tweede tranche oplossen?

Risicoanalyses

Bij de aanvraag is het verplicht om een risicoanalyse te hebben. Dit brengt het risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid een stap verder. De verwachting is dat circa 70% van de gemeenten en alle 12 provincies in 2021 een risicoanalyse heeft en dus een aanvraag kan indienen. Voor de uitvoeringsagenda's ligt dit percentage lager, dat gaat om circa 46% van de gemeenten en alle 12 provincies (Kennisnetwerk SPV, 2021). Veelal is gebrek aan capaciteit en middelen de reden waarom er geen uitvoeringsprogramma is opgesteld. Door op dit moment de eis te stellen dat gemeenten een uitvoeringsagenda moeten hebben om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage, worden veel (veelal kleinere) gemeenten uitgesloten. In overleg met de VNG wordt bekeken hoe de betreffende gemeenten in 2022 geholpen kunnen worden bij het opstellen van een uitvoeringsagenda zodat bij een volgende tranche het hebben van een uitvoeringsagenda wel een voorwaarde zou kunnen zijn.

Verdeelsystematiek

De verwachting is dat de aanvragen het beschikbare bedrag ruimschoots zal overstijgen. Bij de eerste tranche is gewerkt met het molenaarsprincipe ("wie het eerst komt wie het eerst maalt") om de middelen te verdelen. Velen zouden liever een andere verdeelsystematiek willen. Verschillende opties worden hiervoor momenteel in kaart gebracht. Daarbij kan gedacht worden aan een koppeling met aantal verkeersdoden (en slachtoffers, voor zover de gegevens bekend zijn), aantal inwoners, aantal km wegen in beheer, niet eerder een aanvraag gedaan etc. Januari 2022 moet hier een knoop over worden doorgehakt. Inzet is om te komen tot een verdeelsleutel die recht doet aan de problematiek en als eerlijk wordt ervaren. Mocht er geen andere verdeelsleutel mogelijk zijn die op draagvlak kan rekenen, dan wordt teruggevallen op het molenaarsprincipe.

Is dit ook niet uit wat we in bestuurlijk overleg moeten bespreken, de verschillende opties die zullen worden uitgewerkt

Financiële/juridische overwegingen

In 2022 is € 50 mln. gereserveerd voor de tweede tranche. Ook voor 2023 is € 50 mln. gereserveerd. In ieder geval de vervoerregio's hebben aangegeven graag een regeling te willen van € 100 mln. (2 x € 50 mln.) Dit beperkt de administratieve lasten. In overleg met de medeoverheden zal, indien hier voor wordt besloten, dan wel bekeken moeten worden hoe om te gaan met de uitvoeringsagenda's.

Waarom?

In het kader van de begrotingsvoorbereiding Ontwerpbegroting 2023 worden de mogelijkheden van een kasschuif verkend.

Bij de eerste tranche is ook gekozen voor een regeling van twee jaren (2x € 50 mln.). Daarnaast is bij de eerste tranche, in het kader van ondersteuning van de economie in de coronacrisis, een versnelling uitgevoerd (€ 65 mln. uit de jaren 2024 en 2025 naar 2020. In totaal is bij de eerste tranche voor € 165 mln. een rijksbijdrage verleend.

Om het geld uit te kunnen keren naar de medeoverheden wordt begin 2022 een ministeriële regeling voor een SPUK (specifieke uitkering) opgesteld. Streven is dat de regeling voor de zomer 2022 kan worden opengesteld.

Datum

18 november 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Krachtenveld

Twee varianten voor de invulling van de tweede tranche zijn uitgebreid besproken met de koepels: 1) een variant waarbij provincies en vervoerregio's een centrale rol krijgen in de uitvoering van de regeling en 2) het voortzetten van de huidige regeling, met enkele aanpassingen; de zogeheten menukaart+. Zie bijlage 1 voor een uitgebreidere beschrijving van het doorlopen proces met de medeoverheden. Voorliggende opzet (zoals beschreven in deze nota) komt overeen met variant 2. Alle koepels kunnen instemmen met variant 2.

IPO (koepel provincies): heeft een voorkeur voor het voortzetten van de huidige regeling (variant 2). Belangrijk aandachtspunt daarbij is het molenaarsprincipe. IPO is hier geen voorstander van. Daarnaast is IPO van mening dat bij een volgende tranche het hebben van een uitvoeringsagenda's verplicht moet zijn. Een centrale rol voor de provincies bij de uitvoering van de regeling (variant 1) kan op dit moment op onvoldoende draagvlak rekenen vanwege verschillen in regionale governance. Daarnaast bestaan er zorgen over de capaciteit bij de provincies voor de uitvoering van een dergelijke rol.

VNG (koepel gemeenten) heeft een voorkeur voor het voortzetten van de huidige regeling omdat bij deze variant gemeenten rechtstreeks een aanvraag kunnen doen bij het Rijk (variant 2). Dit is niet mogelijk bij variant 1. Voor de VNG is het daarnaast belangrijk dat gemeenten worden ondersteund bij het opstellen van uitvoeringsagenda's. Daarnaast vraagt de VNG aandacht voor de kleinere gemeenten (met minder capaciteit om verkeersveiligheid op te pakken).

Vervoerregio's (regio Amsterdam -VRA en regio Den Haag- Rotterdam (MRDH): hebben de voorkeur voor de variant waarin provincies en vervoerregio's een centrale rol krijgen (variant 1). De vervoerregio's hebben een vergelijkbare rol reeds vervuld bij de eerste tranche. De vervoerregio's hebben aangegeven zich constructief te willen opstellen en kunnen daarom tevens instemmen met het voortzetten van de eerste tranche, mits de Vervoerregio's, analoog aan de eerste tranche, ten behoeve van hun inliggende gemeenten de aanvraag kunnen indienen.

Communicatie

Inzet is om op korte termijn (Q1) de medeoverheden te informeren over de opzet van de tweede tranche, met daarbij o.a. een goede uitleg over de keuzes die zijn gemaakt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|------------|---|-------------|
| 1 | Voorgestelde besluiten Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid | |
| 2 | Doorlopen proces met de medeoverheden | |
| 3 | Uitkomsten eerste tranche impuls verkeersveiligheid | Infographic |

Datum

18 november 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Bijlage 1: afstemming met medeoverheden

In twee stappen heeft afstemming met de medeoverheden plaatsgevonden:

1. Opstellen van verschillende varianten voor de opzet van de tweede tranche in een klankbordgroep van gemeenten en provincies.
2. Bespreken van de varianten met de koepels VNG, IPO en Vervoerregio's.

Uitkomst klankbordgroep

De klankbordgroep bestond uit circa 30 gemeenten (verspreid over Nederland en zowel kleinere als grotere gemeenten), 5 provincies en de 2 vervoerregio's. De klankbordgroep is drie keer bijeengekomen. Verschillende varianten voor de opzet van de tweede tranche zijn in de bijeenkomsten de revue gepasseerd. In de klankbordgroep was geen consensus voor één variant. Daarvoor verschilden de wensen en belangen te veel. Twee mogelijke varianten bleven overeind.

Variant 1: centrale rol provincies/vervoerregio's

Hierbij worden de middelen, via een nader te bepalen verdeelsleutel vooraf, verdeeld over provincies en vervoerregio's. Zij verdelen de middelen vervolgens naar inliggende medeoverheden. Dit kunnen provincies en vervoerregio's bijvoorbeeld doen via een bestaande of nieuwe regeling. Hierdoor is meer maatwerk mogelijk. Het Rijk geeft slechts een beperkt aantal voorwaarden mee namelijk:

- Er moet sprake zijn van 50% cofinanciering door medeoverheden, dat aandeel mag ook (deels) zijn opgebouwd uit aanvullende provinciale subsidies;
- Het moet om inframaatregelen gaan die onderbouwd zijn met een risicoanalyse (en aansluiten bij een uitvoeringsagenda).

In deze variant verantwoorden gemeenten richting vervoerregio's/provincies, die op hun beurt richting het Rijk verantwoorden (via een 'getrapte SiSa').

Variant 2: menukaart+

Dit is een aangevulde versie van de regeling van de eerste tranche. Medeoverheden en Vervoerregio's kunnen individueel hun aanvraag indienen bij het Rijk (één aanvraag, meerdere maatregelen). Zij kunnen cofinanciering aanvragen voor maatregelen uit een menukaart. Per maatregel wordt een maximumbedrag vastgesteld op basis van kostenkengetallen. In de tweede tranche wordt de aanvullende eis gesteld dat maatregelen een koppeling hebben met een risicoanalyse (en een uitvoeringsagenda).

Uitkomst bespreking met de koepels

Beide varianten zijn besproken met IPO, VNG en de Vervoerregio's. Uit deze gesprekken kwamen de volgende aandachtspunten naar voren:

- De verwachting is dat circa 70% van de gemeenten en alle provincies in 2021 een risicoanalyse zal hebben. Voor de uitvoeringsagenda's ligt dit percentage lager, dat gaat om circa 46% van de gemeenten (monitor startakkoord, Kennisnetwerk SPV 2021). Door op dit moment de eis te stellen dat gemeenten een uitvoeringsagenda moeten hebben om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage, worden veel (veelal kleinere) gemeenten uitgesloten. Bij een volgende (derde) tranche is het hebben van een uitvoeringsagenda wel een voorwaarde. In overleg met de VNG wordt bekeken hoe de betreffende gemeenten geholpen kunnen worden bij het opstellen van een uitvoeringsagenda.
- Aanvullend bij variant 1

Datum

18 november 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Door wie, ligt dit er al? Maw hebben we inzicht wat we op basis van de budgetten hiermee effectief kunnen realiseren?

- Verschil in regionale governance is bij variant 1 een zorgpunt. Er is een verschil in aanpak en organisatie tussen de provincies. Er zijn zorgen dat door variant 1 deze verschillen groter worden.
- Is aangegeven dat mogelijk sturing vanuit het Rijk nodig is, dan gaat het bijv. om een afwegingskader bij overschrijding. Ook zouden afspraken moeten worden gemaakt/kaders opgesteld over de wijze waarop provincies omgaan met een dubbele pet (de rol van beoordelaar en aanvrager als wegbeheerder).
- Is de capaciteit bij de provincies voor de uitvoering van deze variant een belangrijk aandachtspunt.
- Dient nog een verdeelsleutel te worden opgesteld.
- Aanvullend bij variant 2:
 - Is het molenaarsprincipe (zoals toegepast bij de eerste tranche) onwenselijk; er is een breed gedragen voorkeur voor andere (nader uit te werken) verdeelsystematiek.
 - Moet de menukaart nog een keer goed tegen het licht worden gehouden; bv missen er maatregelen? De verwachting is dat dit gaat om een beperkt aantal maatregelen. Bijvoorbeeld de fietsstraat maakte geen onderdeel uit van de menukaart, terwijl er wel de wens bij de medeoverheden is om deze op te nemen. SWOV zal worden gevraagd om een afweging te maken of bijvoorbeeld de fietsstraat een bewezen effectieve maatregel is.

Datum
18 november 2021

Onze referentie
IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij
25 november 2021

Bijlage(n)
3

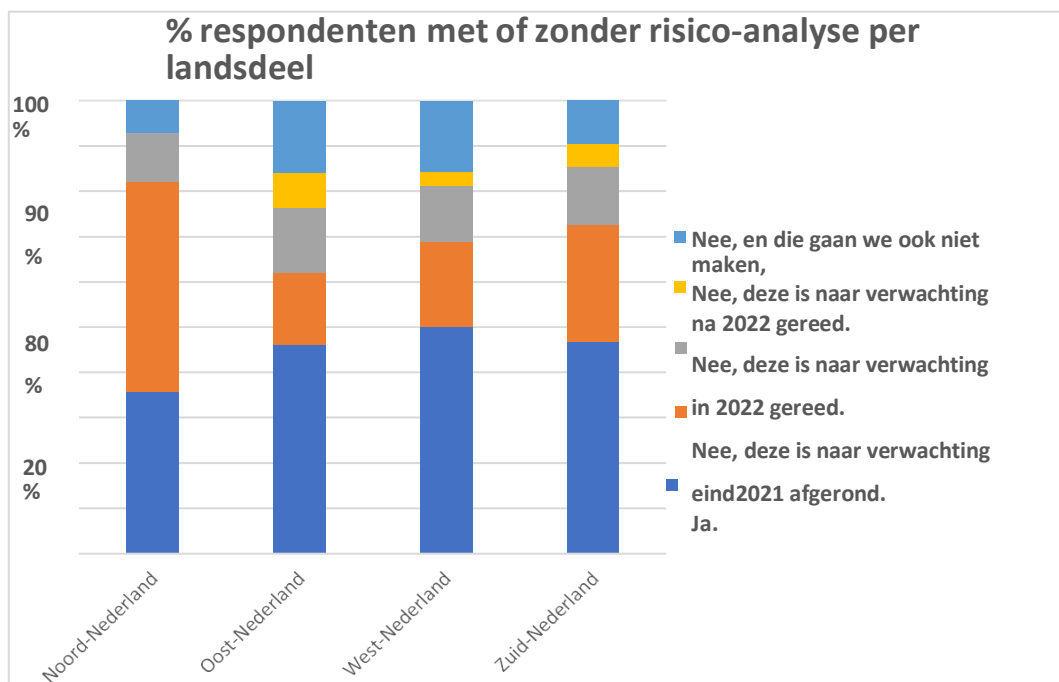
Aan
Minister

Van
DG Mobiliteit

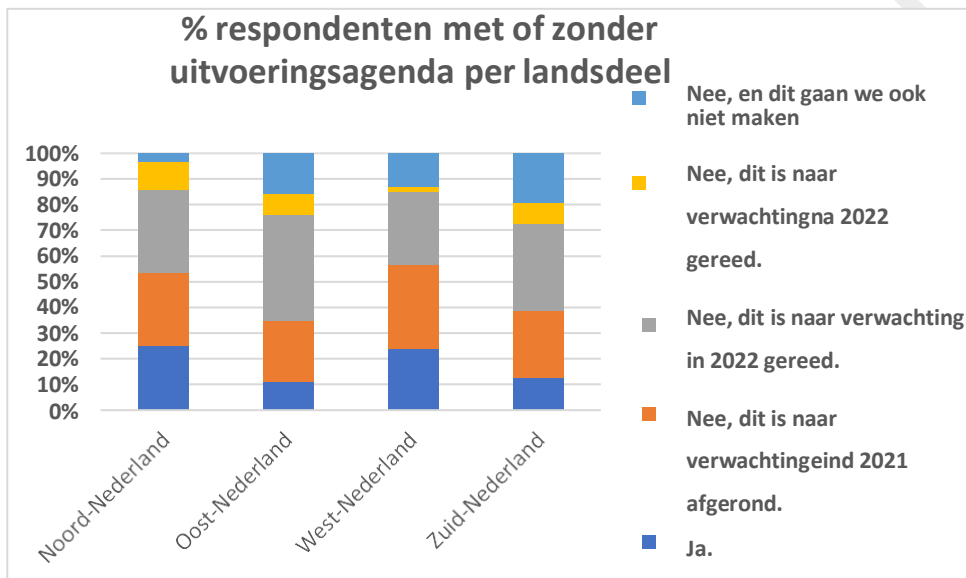
3 draineer, 1

Ter achtergrond

Uitkomst Monitor Startakkoord (Kennisnetwerk, 2021). Ten behoeve van deze monitor hebben 249 gemeenten een enquête ingevuld (N=249).



Grafiek 3.3. Percentage respondenten met of zonder risicoanalyse per



Datum

18 november 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Grafiek 3.5. Percentage respondenten met en zonder uitvoeringsagenda per landsdeel.

Bijlage 2: menukaart eerste tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid

En wat is de effectiviteit hiervan?

De volgende maatregelen komen voor de verstrekking van een rijksbijdrage in aanmerking:

Fietsinfrastructuur

- Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden.
- Saneren van onnodig geplaatste paaltjes en verticale elementen op of vlak naast fietspaden, of wanneer dit niet mogelijk is het aanbrengen van attentieverhogende markeringen.
- Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm.
- Uitvoeren van gesloten verharding van fietsstroken en –paden.
- Verbreden van fietspaden.
- Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg /erftoegangsweg.
- Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50- en 80 km/uur wegen).

30 km/uur wegen

- Aanleg van een kruispuntplateau.
- Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden.
- Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten van gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/uur-zone.
- Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats.
- Inrichten van een schoolzone met snelheidsbeïnvloedende maatregelen.

50 km/uur wegen

- Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan.
- Links afslaan verbieden door aanleg van middengeleider.
- Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom.
- Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering.
- Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur.
- Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats.

18 november 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

- 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.

60 km/uur wegen

- Aanleg van een kruispuntplateau.
- Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer).
- Aanleg van één rijloper met fiets(suggestie)stroken en bermen.

80 km/uur wegen

- Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding.
- Aanleggen van veilige, obstakelvrije bermen.
- Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen.
- Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op as-markering.
- Aanleg van een ongelijkvloerse fietsoversteekplaats.
- Aanleg van een fietsoversteek, via een middeneiland, alleen bij een kruispunt.
- Aanleg van een snelheidsremmende plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt.
- Aanleg van een rotonde buiten de bebouwde kom.

100 km/uur-wegen

- Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding.
- Aanleggen van veilige, obstakelvrije bermen.
- Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen.
- Aanleg van een ongelijkvloerse kruising.
- Aanleg van een ongelijkvloerse fietsoversteekplaats.
- Het volwaardig afwaarderen van een 100 km/uur weg naar een 80 km/uur weg.

Datum

18 november 2021

Onze referentie

IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij

25 november 2021

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Bijlage 3: uitkomsten eerste tranche

Datum
18 november 2021

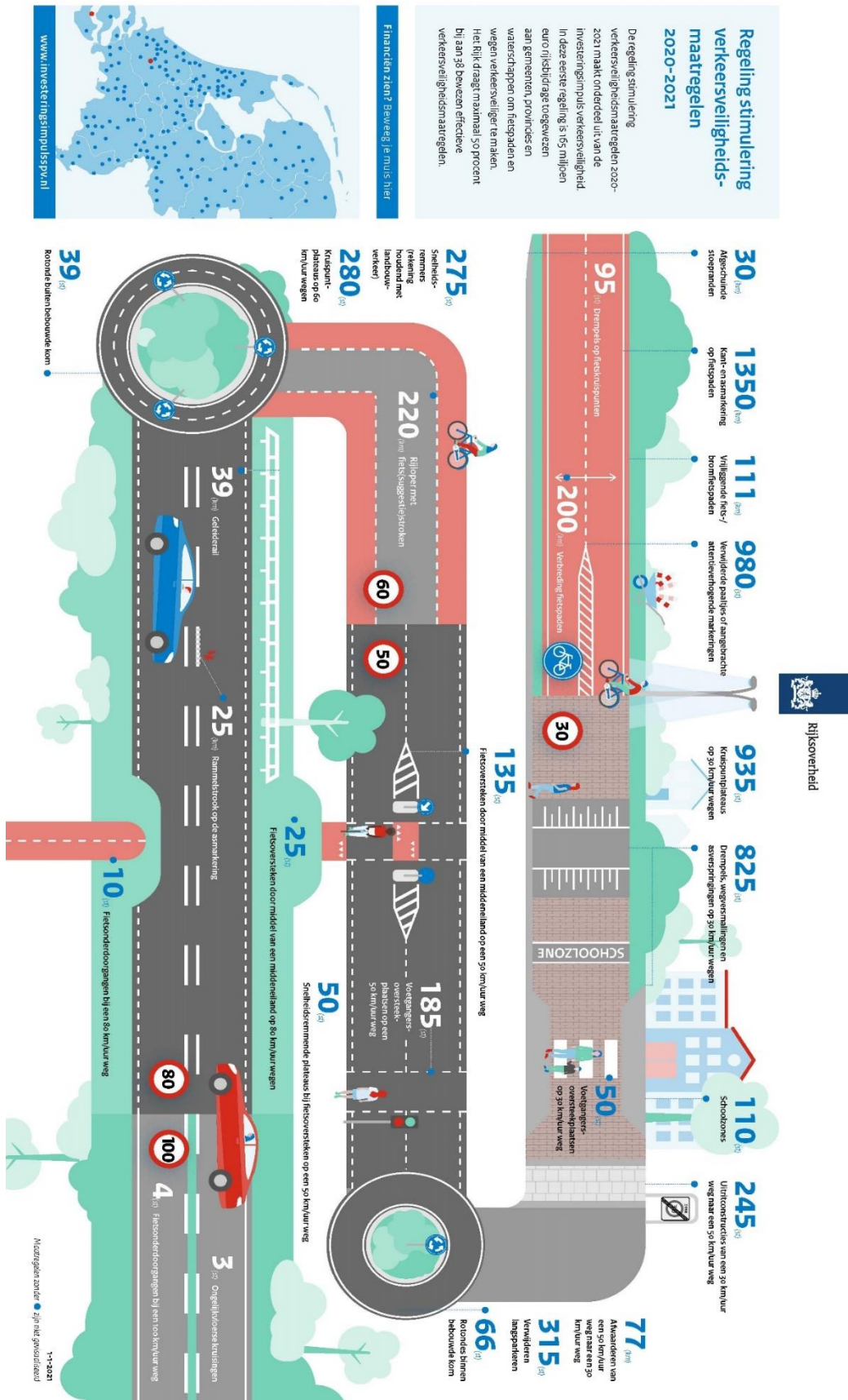
Onze referentie
IenW/BSK-2021/308891

Uiterlijk bij
25 november 2021

Bijlage(n)
3

Aan
Minister

Van
DG Mobiliteit





Aan
Van

Minister
DG Mobiliteit

nota

Opzet tweede tranche investeringsimpuls
verkeersveiligheid

TER BESLISSING

Datum

2 februari 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022/40050

Opgesteld door

Bevat persoonsgegevens

Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn

7 maart 2022

Uiterlijk bij

11 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Op gemeentelijke en provinciale wegen (onderliggend wegennet – OWN) vallen veruit de meest verkeersslachtoffers: circa 80%. Het Rijk heeft daarom een investeringsbedrag gereserveerd van € 500 mln. tot 2030 om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid op deze wegen.

De beschikbare middelen worden - op basis van 50% cofinanciering - in verschillende tranches uitgekeerd naar de provincies, gemeenten en waterschappen. Zij voeren de maatregelen uit, niet RWS. Op dit moment wordt gewerkt aan de opzet van de tweede tranche. Met deze nota informeren wij u hierover. Over de opzet van de tweede tranche heeft het afgelopen jaar intensief overleg plaatsgevonden met de medeoverheden, met verschillende (bestuurlijke) tussenbesluiten. Een besluit wordt gevraagd over de hoogte van het plafond van de regeling. Daarnaast wordt voorgesteld om een werkbezoek in het kader van de investeringsimpuls verkeersveiligheid medio april te plannen.

Op 17 maart staat een kennismakingsgesprek gepland met de IPO, VNG, vervoerregio's en de Unie van Waterschappen over verkeersveiligheid. Dan staat onder meer besluitvorming over de tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid op de agenda. Ten behoeve van dat overleg ontvangt u een separate nota.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

1. De opzet van de tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid te bevestigen.
2. In te stemmen met een plafond van € 100 mln. (inclusief BTW) voor de tweede tranche.
3. In te stemmen met een werkbezoek in het kader van de investeringsimpuls verkeersveiligheid medio april.

Toelichting

1. Voorgestelde opzet van de tweede tranche

De eerste tranche 2020/2021 was succesvol. Meer dan 200 medeoverheden kunnen, dankzij de rijksbijdrage (van maximaal 50%) concrete en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen nemen en daarmee de verkeersveiligheid verbeteren.

De afgelopen periode heeft intensief overleg plaatsgevonden met de medeoverheden over de opzet van de tweede tranche. De voorkeur gaat uit naar

een vergelijkbare inhoudelijke opzet als de eerste tranche. Centraal daarbij staat een zogeheten menukaart. De menukaart is in 2020 ten behoeve van de eerste tranche opgesteld in samenwerking met SWOV en CROW (Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid) en bevat maatregelen die de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's aanpakken. De maatregelen hebben betrekking op:

- Fietsinfrastructuur, waaronder het verbreden van fietspaden
- 30 km/u wegen, waaronder de aanleg van drempels, oversteekplaatsen, het inrichten van schoolzones
- 50 km/u wegen, waaronder de aanleg van rotondes en fietsoversteken
- 60 km/u wegen, waaronder de aanleg van kruispuntplateaus
- 80 km/u wegen, waaronder de aanleg van veilige bermen en rotondes buiten de bebouwde kom
- 100 km/u wegen, waaronder de aanleg van een ongelijkvloerse kruising.

De menukaart van de eerste tranche is tegen het licht gehouden. Medeoverheden hebben kunnen aangeven of er maatregelen missen. Dit heeft ertoe geleid dat een aantal maatregelen wordt toegevoegd, zoals fietsstraten en de aanleg van vrijliggende fietspaden langs 60km/h wegen.

Datum

2 februari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

11 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Specifiek is stilgestaan bij de vraag of de aanpassing van een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 km/h (GOW50) naar een gebiedsontsluitingsweg van 30 km/h (GOW30) onderdeel zou moeten uitmaken van de menukaart, mede vanwege het feit dat 30km/h in de bebouwde kom in het coalitieakkoord wordt benoemd. Geconcludeerd is dat dit te vroeg komt, op dit moment zijn er nog geen richtlijnen voor de inrichting voor een GOW30. Deze worden op zijn vroegst eind van het jaar verwacht. Wel kunnen overheden, daarop vooruitlopend, een rijksbijdrage aanvragen voor maatregelen die bijdragen aan de goede inrichting van 30km/h wegen, zoals de aanleg van drempels en veilige oversteekplaatsen. Ook het inrichten van schoolzones, een onderwerp dat recentelijk naar voren kwam tijdens het hoofdlijnen debat met de Tweede Kamer, maakt onderdeel uit van de menukaart. Tevens was tijdens het hoofdlijnen debat aandacht voor N-wegen. Provincies kunnen voor hun N-wegen een beroep doen op de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Rijkswegen vallen niet onder de scope van de investeringsimpuls. Over de inzet van de € 200 mln. voor Rijks N-wegen, zoals opgenomen in het coalitieakkoord, wordt u separaat geïnformeerd. Hiertoe worden nu verschillende opties uitgewerkt. Deze kunnen naar verwachting in april/mei aan u worden voorgelegd ter besluitvorming.

Anders dan bij de eerste tranche moet in deze tweede tranche bij de aanvraag een risicoanalyse¹ aanwezig zijn en (zicht op) een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid². Hiermee wordt de risico-gestuurde aanpak, dat een essentieel uitgangspunt is van het verkeersveiligheidsbeleid, een stap verder gebracht. Circa 70% van de gemeenten en alle 12 provincies hebben een risicoanalyse. Voor de uitvoeringsagenda's ligt dit percentage lager, dat gaat om circa 46% van de gemeenten en alle 12 provincies (bron: Kennisnetwerk SPV 2021). Om gemeenten die nog niet zover zijn toch in de gelegenheid te stellen om een aanvraag te doen, is het hebben van een uitvoeringsagenda bij de aanvraag van

¹ Analyse van de wegbeheerder van risico's in het verkeerssysteem die moeten worden aangepakt om onveilige situaties te voorkomen

² Meer generiek beleidsdocument van gemeenten en provincies met maatregelen op het terrein van infrastructuur, gedrag en handhaving gericht op verbeteren van de verkeersveiligheid.

de tweede tranche nog niet verplicht. Wel moeten medeoverheden dan een planning aanleveren wanneer zij verwachten een uitvoeringsagenda te hebben. In overleg met de VNG wordt bekeken hoe de gemeenten die dat willen in 2022 geholpen kunnen worden bij het opstellen van risicoanalyses en uitvoeringsagenda's.

Een tweede belangrijke wijziging betreft de wijze waarop de middelen worden verdeeld. Bij de eerste tranche is gewerkt met het molenaarsprincipe ("wie het eerst komt, wie het eerst maalt"). IPO en VNG hebben aangegeven een andere verdelingsmethodiek te willen hanteren (zie ook krachtenveld). Om deze reden zijn andere opties dan het molenaarsprincipe in kaart gebracht. Een verdeling op basis van wegen in beheer kan op draagvlak rekenen. Bij deze verdeelsleutel wordt, aan de hand van CBS-gegevens over het aantal kilometer wegen in beheer, per medeoverheid bepaald wat de maximale rijksbijdrage is waar aanspraak op gemaakt kan worden. Dit geeft aan de voorkant duidelijkheid aan de medeoverheden. Betrouwbare data op het gebied van fietsinfrastructuur ontbreekt en wordt daarom niet meegenomen in het bepalen van de verdeelsleutel.

2. Plafond van de regeling

Het gereserveerde geld voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 500 mln.) is verdeeld over 10 jaar (€ 50 mln. per jaar inclusief uitvoeringskosten IenW). Concreet betekent dit dat voor 2022 € 50 mln. is gereserveerd en voor 2023 ook € 50 mln.

De opgave op het gebied van verkeersveiligheid bij de medeoverheden is groot. U wordt dan ook geadviseerd een regeling op te stellen met een plafond van € 100 mln. (2x € 50 mln.) In 2022 kan dan de juridische verplichting aangegaan worden voor dit bedrag. Om de druk op de kasmiddelen te verzachten, vindt de daadwerkelijke uitkering plaats in 2022 (€ 50 mln.) en in 2023 (€ 50 mln.).

Ook bij de eerste tranche was gekozen voor een regeling van € 100 mln., met uitbetaling in 2020 en 2021. In het kader van ondersteuning van de economie in de coronacrisis, is daarbij een versnelling uitgevoerd (€ 65 mln. uit de jaren 2024 en 2025 naar 2020). In totaal is bij de eerste tranche voor € 165 mln. aan rijksbijdrage verleend.

Als het plafond van € 100 mln. niet wordt bereikt, bijvoorbeeld doordat minder medeoverheden een aanvraag indienen of voor minder maatregelen, kan het resterende bedrag toegevoegd worden aan de volgende tranche, die gepland staat voor 2024. Mocht er substantieel budget overblijven dan kan het nogmaals openstellen van de regeling een optie zijn.

3. Werkbezoek

Voorgesteld wordt dat u medio april (na verzending van de concept-regeling aan de Tweede Kamer) een werkbezoek in het kader van de investeringsimpuls verkeersveiligheid aflegt.

Proces

Streven is om op 1 juli 2022 de tweede tranche open te stellen voor de medeoverheden via een ministeriele regeling. De volgende stappen worden de komende tijd gezet:

Datum

2 februari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

11 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

Van

DO

Per medeoverheid: is dat per gemeente/provincie/waterschap of per overheidslaag?

- Begin maart: concept-regeling gereed en start formele consultatie IPO, VNG, Vervoerregio's en Unie van Waterschappen.
- 17 maart: kennismakingsgesprek met de koepels waarbij ook de opzet van de tweede tranche besproken wordt. Over eventuele nog openstaande punten een knoop doorhakken.
- Eind maart/begin april: u ontvangt de concept-regeling, ter goedkeuring en verzending naar de Tweede Kamer.
- Begin april: start voorhangprocedure Kamer
- 20 april: Commissiedebat Verkeersveiligheid
- Half mei: einde voorhangprocedure
- Juni: publicatie in de Staatscourant (afhankelijk van de uitkomst voorhangprocedure)
- 1 juli: regeling wordt opengesteld.
- 15 september – oktober: beoordeling aanvragen.
- November: verzenden van de beschikkingen.

Datum

2 februari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

11 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Risico vertraging proces

Om openstelling van de regeling per 1 juli te kunnen halen, is het noodzakelijk dat eventuele nog openstaande punten met de koepels snel worden opgelost, gelet op de noodzakelijke interne en externe consultatierondes. Mocht dit niet lukken, kan dit bekeken worden dat de openstellingsdatum verschuift naar 1 oktober 2022.

Zijn die er nog?

Financiële/juridische overwegingen

Zie hierboven over het voorgestelde plafond van de regeling. Om het geld uit te kunnen keren naar de medeoverheden wordt een ministeriële regeling (specifieke uitkering) voor gemeenten/provincies en een subsidie voor waterschappen opgesteld. U ontvangt eind maart/begin april de concept-regeling, ter goedkeuring en verzending naar de Tweede Kamer.

Krachtenveld

De afgelopen periode heeft intensief overleg plaatsgevonden met IPO, VNG en de Vervoerregio's. Op hoofdlijnen bestaat (ambtelijk) overeenstemming over de opzet van de tweede tranche. Belangrijkste aandachtspunt betreft nog de wijze waarop de middelen worden verdeeld (de verdeelsleutel). Ambtelijk is hierover overeenstemming maar partijen moeten dit nog wel bestuurlijk afstemmen. De opzet van de tweede tranche staat geagendeerd op de agenda voor het kennismakingsgesprek van 17 maart a.s..

IPO: belangrijkste aandachtspunt voor het IPO is de verdeelsleutel. IPO is tegen het molenaarsprincipe. Ambtelijk kan IPO instemmen met een verdeling op basis van wegen in beheer. Tevens hecht IPO aan een koppeling met de risicoanalyses en uitvoeringsagenda's. Een variant van de tweede tranche waarbij de provincies een centrale rol zouden krijgen bij het verdelen van de middelen, kon niet op steun rekenen vanwege verschillen in de regionale *governance* en zorgen over de capaciteit bij de provincies.

VNG: VNG is geen voorstander van het molenaarsprincipe omdat hiermee kleinere gemeenten benadeeld worden. Deze kleinere gemeenten hebben mogelijk meer tijd nodig voor de aanvraag dan met het molenaarsprincipe ("wie het eerst komt, wie het eerst maalt") kan worden geboden. Om deze reden gaat de voorkeur uit naar een verdeelsleutel op basis van wegen in beheer. Tevens zouden gemeenten

gesteund moeten worden bij het opstellen van risicoanalyses en uitvoeringsagenda's. Hierover is IenW (ambtelijk) in overleg met de VNG. Van eind 2019 tot medio 2021 zijn expertteams (door IenW-gesubsidieerd) al actief geweest om medeoverheden te ondersteunen met de risicogestuurde aanpak.

Vervoerregio's (regio Amsterdam - VRA en regio Rotterdam -Den Haag - MRDH): beide Vervoerregio's stellen zich constructief op. Voorkeur gaat uit naar het molenaarsprincipe maar een verdeelsleutel op basis van wegen in beheer is ook bespreekbaar. Voor de vervoerregio's is het van belang dat zij, analoog aan de eerste tranche, ten behoeve van hun inliggende gemeenten de aanvraag kunnen indienen. Dit wordt bij de tweede tranche juridisch geregeld.

Unie van Waterschappen: vijf Waterschappen zijn wegbeheerder en komen daarom in aanmerking voor een rijksbijdrage. De Waterschappen zijn niet actief betrokken bij de vormgeving van de tweede tranche.

Communicatie

Voorgesteld wordt dat u medio april een werkbezoek aflegt in het kader van de investeringsimpuls verkeersveiligheid.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

2 februari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

11 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|------------|--------------------------|--|
| 1 | Menukaart eerste tranche | Ter informatie: maatregelen waarvoor bij de eerste tranche een rijksbijdrage kon worden aangevraagd (maximaal 50%) |
| 2 | Infographic | Ter informatie: overzicht van de beschikte maatregelen van de eerste tranche |

Bijlage 1: menukaart eerste tranche (hier worden nog enkele maatregelen aan toegevoegd)

Datum

2 februari 2022

Onze referentie

Fietsinfrastructuur

- Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden.
- Saneren van onnodig geplaatste paaltjes en verticale elementen op of vlak naast fietspaden, of wanneer dit niet mogelijk is het aanbrengen van attentieverhogende markeringen.
- Saneren van verticale stoepranden en hoogteverschillen tussen verharding en berm.
- Uitvoeren van gesloten verharding van fietsstroken en -paden.
- Verbreden van fietspaden.
- Aanleg van een drempel op fietskruispunt gebiedsontsluitingsweg /erftoegangsweg.
- Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspad (op 50- en 80 km/uur wegen).

Uiterlijk bij

11 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

Van

DG Mobiliteit

30 km/uur wegen

- Aanleg van een kruispuntplateau.
- Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden.
- Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten van gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/uur-zone.
- Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats.
- Inrichten van een schoolzone met snelheidsbeïnvloedende maatregelen.

50 km/uur wegen

- Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan.
- Links afslaan verbieden door aanleg van middengeleider.
- Aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom.
- Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering.
- Het volwaardig afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur.
- Aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats.
- Aanleg van een fietsoversteek, via een middeiland, 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.

60 km/uur wegen

- Aanleg van een kruispuntplateau.
- Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden (rekening houdend met landbouwverkeer).
- Aanleg van één rijloper met fiets(suggestie)stroken en bermen.

80 km/uur wegen

- Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding.
- Aanleggen van veilige, obstakelvrije bermen.
- Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen.
- Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op as-markering.
- Aanleg van een ongelijkvloerse fietsoversteekplaats.

- Aanleg van een fietsoversteek, via een middeneiland, alleen bij een kruispunt.
- Aanleg van een snelheidsremmende plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt.
- Aanleg van een rotonde buiten de bebouwde kom.

100 km/uur-wegen

- Aanbrengen van een fysieke rijrichtingscheiding.
- Aanleggen van veilige, obstakelvrije bermen.
- Aanleg van een parallelweg voor het ontsluiten van percelen.
- Aanleg van een ongelijkvloerse kruising.
- Aanleg van een ongelijkvloerse fietsoversteekplaats.
- Het volwaardig afwaarderen van een 100 km/uur weg naar een 80 km/uur weg.

Datum

2 februari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

11 februari 2022

Bijlage(n)

2

Aan

Minister

Van

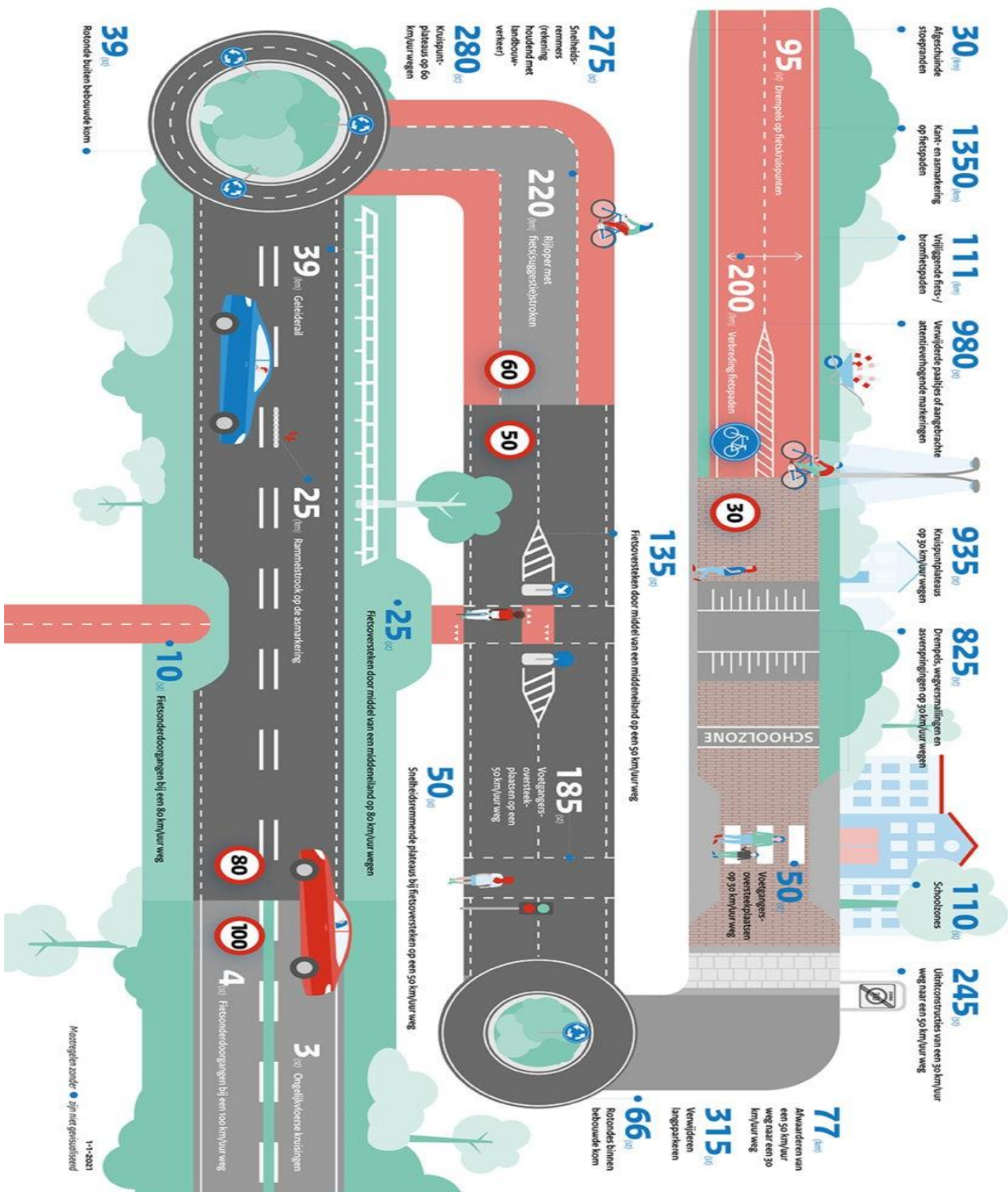
DG Mobiliteit

Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021

De regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 maakt onderdeel uit van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. In deze eerste regeling is 165 miljoen euro rijksbijdrage toegewezen aan gemeenten, provincies en waterschappen om fietspaden en wegen verkeersveiligder te maken. Het Rijk draagt maximaal 50 procent bij aan 38 bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.



www.investeringsimpulspx.nl



1-1-2021
Maatregelen zonder * zijn niet getoetst



Aan
Van

M
HBJZ

nota

Beslisnota voorhang ontwerpregeling stimulering
verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023

TER BESLISSING

Datum

29 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/73986

Opgesteld door

Bevat persoonsgegevens

Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken

Beslistermijn

Uiterlijk 15 april 2022

Uiterlijk bij

7 april 2022

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Op gemeentelijke en provinciale wegen (onderliggend wegennet – OWN) vallen veruit de meeste verkeersslachtoffers: circa 80%. Het Rijk heeft daarom een investeringsbedrag gereserveerd van € 500 mln. tot 2030 om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid op deze wegen. De beschikbare middelen worden in verschillende tranches uitgekeerd naar de provincies, gemeenten en waterschappen. Zij voeren de maatregelen uit, niet Rijkswaterstaat. Met deze ontwerpregeling wordt de tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid (2022-2023) van € 100 miljoen beschikbaar gesteld (*bijlage 1*). Op grond van artikel 7, vierde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds moet de ontwerpregeling worden voorgehangen bij de Tweede Kamer. De betrokken brief is ter ondertekening bijgevoegd (*bijlage 2*).

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

1. in te stemmen met de ontwerpregeling;
2. akkoord te gaan met verzending aan de Tweede Kamer en daartoe de brief aan de Kamer te ondertekenen.

Beslistermijn

Op korte termijn, uiterlijk 15 april a.s. i.v.m. de voorhangprocedure bij de Tweede Kamer. De regeling moet uiterlijk eind juni 2022 in de Staatscourant worden gepubliceerd om op 1 juli in werking te kunnen treden.

Kernpunten

1. Met deze ontwerpregeling wordt de tweede tranche van € 100 miljoen uit de rijksbijdrage investeringsimpuls verkeersveiligheid beschikbaar gesteld. Vanaf 1 juli 2022 kunnen gemeenten, provincies en waterschappen een aanvraag indienen voor een rijksbijdrage (op basis van 50% cofinanciering) voor infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.
2. Voor een rijksbijdrage komen alleen maatregelen in aanmerking die zijn opgenomen op de zogeheten menukaart in bijlage 1 bij de regeling, conform de eerste tranche. De menukaart bevat bewezen effectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Ten opzichte van de menukaart van de eerste tranche zijn enkele maatregelen toegevoegd, zoals de aanleg van fietsstraten.
4. De maximale rijksbijdrage waar een individuele gemeente, provincie of waterschap aanspraak op kan maken, wordt bepaald aan de hand van het aantal

kilometer wegen in beheer. In bijlage 2 bij de regeling is een overzicht opgenomen met wat elke gemeente, provincie of waterschap maximaal kan ontvangen gelet op het aantal kilometers wegen die zij in beheer hebben.

3. In de regeling wordt een koppeling gemaakt met de risicoanalyses en uitvoeringsagenda's verkeersveiligheid van de medeoverheden. Bij de aanvraag moet worden aangegeven dat er een risicoanalyse aanwezig is. Voor de uitvoeringsagenda's verkeersveiligheid geldt dat, indien deze er nog niet is, kan worden aangegeven wat de planning is¹. Hiermee wordt de risicogestuurde aanpak, dat een essentieel uitgangspunt is van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), een stap verder gebracht.

5. De regeling is voorgelegd aan IPO, VNG, de Waterschappen en de Vervoerregio's. Op basis daarvan zijn de regeling en toelichting op onderdelen aangescherpt.

6. Het ontwerp van de regeling moet overeenkomstig artikel 7, vierde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds worden voorgehangen bij de Tweede Kamer. De voorhangperiode is beoogd van 15 april tot 26 mei.

Datum

29 maart 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/73986

Uiterlijk bij

7 april 2022

Bijlage(n)

2

Aan

M

Van

HBJZ

Toelichting

De komende periode wordt, in samenspraak met de koepels, de communicatie rond de regeling vormgegeven zodat zo veel mogelijk overheden op de hoogte zijn en een aanvraag gaan indienen. Gewerkt wordt aan een werkbezoek in het kader van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Hierover ontvangt u op korte termijn nadere informatie.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|------------|--|------------|
| 1 | Ontwerpregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 | |
| 2 | Brief aan Tweede Kamer i.v.m. starten voorhangprocedure | |
| 3 | Beslisnota 2 februari 2022 | |
| 4 | Beslisnota 18 november 2021 | |

¹ Op dit moment beschikt minder dan 50% van de gemeenten over een dergelijke uitvoeringsagenda.