



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/345820

Bijlage(n)
1

Datum 10 december 2024
Betreft Reactie op vragen SO voorhang Ontwerpregeling
stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030

Geachte voorzitter,

Op 20 november 2024 kondigde u het schriftelijk overleg van 27 november aan, en verzocht u ons om geen onomkeerbare stappen te zetten in de Ontwerpregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030 (Kamerstuk 29 398, nr. 1132) totdat de kamerbehandeling is afgerond. Op 27 november 2024 zijn vanuit de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat door de leden van de PVV, VVD en NSC schriftelijke vragen ingediend inzake de voorhangprocedure van deze ontwerpregeling.

Onderstaand treft u de beantwoording aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

**Beantwoording schriftelijk overleg inzake de voorhangprocedure
Ontwerpregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030
(Kamerstuk 29 398, nr. 1132).**

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/345820

PVV-fractie

Vraag 1

De leden van de PVV-fractie vragen zich af wat de specifieke criteria zijn die worden gebruikt bij de beoordeling of een rijksbijdrage daadwerkelijk wordt toegekend.

De regeling bevat de specifieke criteria die worden gebruikt bij de beoordeling voor het toekennen van een rijksbijdrage. Artikel 4, tweede lid, van de regeling bepaalt dat de kosten die in aanmerking komen voor een rijksbijdrage de uitvoeringskosten (onderdeel a) en de infrastructurele kosten (onderdeel b) zijn. In artikel 6 is vervolgens bepaald dat de totale rijksbijdrage per subsidieverstrekking ten hoogste 50% van de totale kosten bedraagt, waarbij een maximum per ontvanger geldt zoals vermeld in bijlage 2 bij deze regeling. Dit maximum verschilt per ontvanger (zie ook de beantwoording op vraag 5). Een aanvrager mag zijn budgetplafond niet overschrijden. Tot slot bevat artikel 7 de voorwaarden voor een aanvraag waaraan moet worden voldaan. Zo dient een aanvraag te worden ingediend met gebruikmaking van een door de minister ter beschikking gesteld aanvraagformulier (lid 2) en dienen in het aanvraagformulier de volgende gegevens te zijn opgenomen (lid 5): (a) een overzicht van de locaties waar elke maatregel wordt gerealiseerd, (b) een beschrijving van de huidige verkeersveiligheidssituatie op elke locatie en een toelichting op de wijze waarop het nemen van de voorgestelde maatregel de verkeersveiligheid op de locatie verbetert en de kans op verkeersongevallen verkleint, (c) een overzicht met de realisatiedatum van elke maatregel, (d) dat de aanvrager een risicoanalyse heeft en (e) dat de aanvrager een uitvoeringsprogramma heeft. Op grond van artikel 8, derde lid, kan de aanvraag worden afgewezen indien de aanvrager in het verleden aanwijsbaar onvoldoende inspanning heeft gepleegd om eerder toegekende maatregelen te realiseren.

Vraag 2

De leden van de PVV-fractie vragen zich af op welke wijze de impact van de uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen wordt gemeten.

De impact van de uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen wordt bepaald met een door het SWOV ontwikkelde methode. Daarbij worden een schatting van de verkeersveiligheidseffecten afgezet tegen de kosten van de getroffen maatregelen. Deze methode is ontwikkeld en toegepast na de eerste tranche. Daaruit bleek dat de bespaarde kosten vanwege vermeden verkeersslachtoffers (verkeersdoden en (ernstig) verkeersgewonden) hoger waren dan de kosten van de maatregelen waarvoor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een rijksbijdrage heeft verstrekt. De kosteneffectiviteit (verhouding besparingen/kosten) van de maatregelen was 1,9, wat inhoudt dat elke investering van € 1.000 een besparing oplevert van € 1.900.¹ Na de tweede tranche heeft SWOV dit onderzoek volgens dezelfde methodiek herhaald. Uit dat onderzoek bleek dat de kosteneffectiviteit voor de tweede tranche maatregelen 1,5 was.² SWOV heeft aangegeven dat een mogelijke verklaring voor de daling is dat er minder (kosten)effectieve

¹ SWOV (2022), Verkeersveiligheidseffecten van '1e-tranchemaatregelen'

² SWOV (2023), Verkeersveiligheidseffecten van '2e-tranchemaatregelen'.

maatregelen aan het maatregelpakket zijn toegevoegd of dat er tijdens de eerste tranche mogelijk een onderschatting is gemaakt van de totale kosten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 3

De leden van de PVV-fractie vragen zich af hoe de looptijd van de regeling tot 2030 zich verhoudt tot de uiterlijke realisatiedatum van de maatregelen voor 31 december 2028.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/345820

In artikel 11 van de regeling is opgenomen dat de maatregelen waarvoor een rijksbijdrage is verstrekt, uiterlijk op 31 december 2028 zijn gerealiseerd. De regeling vervalt echter pas met ingang van 1 januari 2030. Dit heeft te maken met de SiSa-systematiek. SiSa is de manier waarop medeoverheden (provincies en gemeenten) per jaar verantwoorden over de besteding van specifieke uitkeringen.³ Medeoverheden dienen ieder jaar in juli hun verantwoordingsinformatie over het voorgaande jaar elektronisch aan het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) verstrekken. Middelen die niet, niet tijdig of niet conform regeling zijn uitgegeven, vloeien terug naar het mobiliteitsfonds van IenW. Dit betekent dat de middelen uiterlijk in 2029 terugvloeien naar IenW. Met deze terugvloeiende middelen kan de minister via een 'veegronde' nog één aanvraagtijdvak uitschrijven onder de regeling van de derde tranche.

Vraag 4

De leden van de PVV-fractie vragen zich af hoeveel aanvraagtijdvakken er zijn en hoe lang deze duren.

Hoeveel aanvraagtijdvakken er zijn, is niet in de regeling vastgelegd, zodat kan worden ingespeeld op de lokale beleidscycli. Vooralsnog is beoogd in 2025 een totaal van drie aanvraagtijdvakken uit te schrijven. Een aanvraagtijdvak en het plafond worden uiterlijk zes weken voor aanvang bekendgemaakt in de Staatscourant (artikel 5, tweede lid). De duur van openstelling wordt per aanvraagtijdvak gecommuniceerd. In de regel zal de openstelling circa zes weken bedragen waarbij rekening wordt gehouden met de recesperiodes. Indien een aanvraagtijdvak overlapt met het reces, wordt een ruimer tijdvak gehanteerd.

Vraag 5

De leden van de PVV-fractie vragen zich af hoe de budgetplafonds voor de provincies, waterschappen en gemeenten tot stand zijn gekomen en willen graag inzicht in de gebruikte criteria.

De budgetplafonds zijn gebaseerd op een verdeelsleutel. Daarbij is per medeoverheid bepaald hoeveel kilometer wegen zij in beheer hebben, vermeerderd met het aantal kilometer fietspaden en gecombineerd met het hanteren van een minimumbijdrage (drempel) ter hoogte van € 127.600. Voor de minimumbijdrage is gekozen omdat voor overheden met relatief weinig aantal kilometers wegen en fietspaden in beheer, het plafond dan te laag zou uitpakken om een effectief pakket aan maatregelen aan te vragen. Door een minimumbijdrage te hanteren kunnen deze overheden toch een zodanige rijksbijdrage aanvragen dat het de moeite loont. De verdeling van het beschikbare rijksbudget is gemaakt op basis van gegevens uit het Nationaal Wegenbestand (hierna: NWB). In het NWB zijn gegevens van alle wegen in Nederland opgenomen, waaronder het type weg en de wegbeheerder. De peildatum is 1

³ Zie ook: [Single information, Single audit \(SiSa\) | Financiën gemeenten en provincies | Rijksoverheid.nl](#)

januari 2024, de meest recente peildatum bij het bepalen van de plafonds (zoals opgenomen in bijlage 2 van de regeling).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

VVD-fractie

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/345820

Vraag 6

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de minister ervoor kan zorgen dat, zodra aanvragen zijn gedaan, het geld zo snel mogelijk bij de provincies, gemeenten en waterschappen terechtkomt zodat er zo snel mogelijk maatregelen kunnen worden getroffen. De leden van de VVD-fractie vragen wat er wordt gedaan om snelheid te maken?

De urgentie om snelheid te maken wordt zeker gevoeld. Dat laat onverlet dat het beoordelen van de aanvragen tijd kost. Daarom is in de regeling bepaald dat binnen dertien weken na sluiting van het aanvraagtijdvak de beschikking tot verlening wordt afgegeven. Als het besluit is genomen, zal het geld zo snel mogelijk beschikbaar worden gesteld.

Tegelijkertijd leert de ervaring ook dat de gewenste snelheid voor iedere medeoverheid anders is. Omdat we in heel Nederland de verkeersveiligheid willen verbeteren, wordt rekening gehouden met de gemeenten die minder capaciteit hebben.

Vraag 7

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de minister in gesprek is met de beheerders van het onderliggend wegennet over verkeersveiligheid in het algemeen. En hoe wordt ook over de toekomst gesproken, gezien het feit dat de wegen steeds drukker en voller worden? Welk beeld van de toekomst heeft de minister bij de verkeersveiligheidsmaatregelen die moeten worden getroffen op het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet?

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's werken samen met maatschappelijke partijen onder de vlag van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). In het SPV staat de aanpak beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren en is afgesproken dat eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid. Het SPV kent een governancestructuur met onder andere een kerngroep en een stuurgroep, waar de wegbeheerders (VNG, IPO) en IenW en JenV respectievelijk minimaal 8 en 4 keer per jaar met elkaar in gesprek zijn over verkeersveiligheid. Met deze structuur vindt op regionaal en landelijk niveau een integrale afweging plaats op basis van een gedeelde risicoanalyse. Daarbij is ook aandacht voor het veranderende verkeer, de toenemende verkeersdrukten en andere maatschappelijke trends die de verkeersveiligheid beïnvloeden en bijdragen aan de negatieve ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers.

In het document *Kostenkengetallen menukaart regeling stimulerende verkeersveiligheidsmaatregelen (2025-2030)* zijn de bewezen effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen opgenomen waarvoor de beheerders van het onderliggend wegennet een rijksbijdrage kunnen aanvragen.⁴ De maatregelen zijn voorzien van een omschrijving, waarbij ook de uitgangspunten en resultaten zijn weergegeven. De menukaart voor de derde tranche heeft ook op inhoud een update gehad, na evaluatie met de medeoverheden, zodat deze nog beter aansluit

⁴ Raadpleegbaar via: [Derde tranche | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid \(investeringsimpulssp.nl\)](https://www.investeringsimpuls.nl/verkeersveiligheid)

bij de wensen en meest recente inzichten op het gebied van verkeersveiligheid. Voorliggende regeling en menukaart bevatten geen verkeersveiligheidsmaatregelen die getroffen kunnen worden op het hoofdwegennet omdat deze regeling bedoeld is voor provincies, gemeenten en waterschappen. Op het hoofdwegennet wordt geïnvesteerd in verkeersveiligheid door middel van het programma 'Meer Veilig' en de beschikbare € 200 miljoen voor Rijks-N-wegen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/345820

Vraag 8

De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe het besluit om de realisatiedatum niet op te rekken van 31 december 2028 naar 31 december 2029 zich verhoudt tot de uitdagingen op de infrastructurele portefeuille, zoals het gebrek aan personele capaciteit.

Zie antwoord op vraag 3.

Uit de gesprekken die het ministerie met de medeoverheden heeft gevoerd in aanloop naar de derde tranche, blijkt een grote bereidwilligheid en ambitie om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met het realiseren van verkeersveiligheidsmaatregelen. De uitdagingen die de leden van de VVD-fractie schetsen ten aanzien van de infrastructurele portefeuille, zoals het gebrek aan personele capaciteit, herkent het ministerie echter wel. Dit is ook gebleken uit de evaluatie van de tweede tranche door adviesbureau Goudappel: (een gebrek aan) personeelscapaciteit is één van de redenen geweest voor medeoverheden om geen aanvraag te doen. Naar aanleiding daarvan zijn een aantal verbeteringen doorgevoerd in de ontwerpregeling, zoals bijvoorbeeld het vereenvoudigen van het aanvraagformulier en de verantwoordingsinformatie; het werken met meerdere aanvraagtijdvakken; en de indexatie van de kostenkengetallen (menukaart) naar 2026.

Vraag 9

De leden van de VVD-fractie vragen zich af in hoeverre de minister commitment heeft gekregen van decentrale overheden dat zij in de positie zijn de overige 50% van de kosten ter verbetering van de verkeersveiligheid te kunnen dekken, mede gelet op de bredere financiële uitdagingen waar decentrale overheden mee moeten dealen.

Het commitment van de decentrale overheden om de overige 50% van de kosten ter verbetering van de verkeersveiligheid te dekken, is overeengekomen tijdens het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid op 11 december 2019. Hierover is uw Kamer per brief geïnformeerd op 25 mei 2020.⁵ Het Rijk en vertegenwoordigers van het Interprovinciaal Overleg (hierna: IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG) en de vervoerregio's (Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam) hebben afgesproken om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, waarbij het Rijk voor maximaal 50% bijdraagt aan projecten van de medeoverheden om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op provinciale en gemeentelijke wegen aan te pakken. Doordat het Rijk de investering van de medeoverheden verdubbelt, wordt er in totaal ruim € 1 miljard euro extra geïnvesteerd in de verkeersveiligheid in de periode 2020–2030. Ook stellen veel provincies nog een aanvullend budget beschikbaar om de investeringen in de verkeersveiligheid verder aan te jagen.

⁵ Kamerstukken II 2019/20, 29398, nr. 827.

NSC-fractie

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2024/345820

Vraag 10

De leden van de NSC-fractie vragen of bij de vorige tranches alle aanvragers tot hun plafond gebruik hebben gemaakt van de cofinanciering van de Regeling. Zo nee, vragen deze leden welke verklaring de minister daarvoor heeft en welke acties hij onderneemt om hier verandering in aan te brengen.

In de notitie 'resultaten regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen' bij de Kamerbrief over de tweede tranche Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023 zijn de resultaten van de tweede tranche van de investeringsimpuls met uw Kamer gedeeld.⁶ Daarbij is ook een overzicht opgenomen van de medeoverheden die een rijksbijdrage hebben ontvangen voor de tweede tranche.

Samengevat is van de € 100 miljoen die het Rijk voor de tweede tranche beschikbaar had gesteld, € 75 miljoen verdeeld over 264 medeoverheden (57 aanvragen meer dan bij de eerste tranche). Samen met de geïnvesteerde € 165 miljoen van de eerste tranche (verdeeld over 206 medeoverheden), komt het erop neer dat 84% van het totaal aantal wegbeheerders via de investeringsimpuls extra heeft geïnvesteerd in de verkeersveiligheid. De resterende middelen zijn bij de derde tranche geplust. In de Kamerbrief van 28 maart jl. en de als bijlage aan uw Kamer verzonden evaluatie van adviesbureau Goudappel zijn de overwegingen van medeoverheden achterhaald om geen aanvraag te doen.⁷ Gebleken is dat de redenen van medeoverheden om geen aanvraag te doen sterk uiteenlopen. Vooral (een gebrek aan) personeelscapaciteit, de financieringsconstructie, een gebrek aan plannen en de duur en het moment van openstelling van het aanvraagloket rond de zomer speelden daarbij een rol.

In de Kamerbrief zijn verschillende verbeteringen aangekondigd voor de investeringsimpuls, die zijn doorgevoerd in de ontwerpregeling, met als doel om een aanvraag voor de beschikbare rijksbijdrage zo laagdrempelig en aantrekkelijk te maken. Zo is de financiële ruimte binnen de derde tranche verruimd, wordt er gewerkt met meerdere aanvraagtijdvakken en kent de regeling een langere looptijd. Door deze wijzigingen ontstaat er meer ruimte voor medeoverheden om te kiezen voor grotere maatregelen, zoals een fietstunnel en een rotonde, en geeft het medeoverheden de mogelijkheid om een aanvraagtijdvak te kiezen dat goed aansluit bij de lokale beleidscyclus. Verder is voor het plafondbedrag het aantal kilometer wegen in beheer vermeerderd met het aantal kilometer fietspad. Tot slot is bij de verdeling een minimumbijdrage (drempel) gehanteerd ter hoogte van € 127.600 om het ook voor kleinere gemeenten mogelijk wordt om een minimaal pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen.

Vraag 11

De leden van de NSC-fractie vragen hoe uitvoering is gegeven aan de aanbeveling van het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) om de menukaart met maatregelen bij de derde tranche zoveel mogelijk te richten op de meest kosteneffectieve maatregelen.

⁶ Kamerstukken II 2022/23, 29398, nr. 1039.

⁷ Kamerstukken II 2022/23, 29398, nr. 1100.

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief, zet het ministerie met de derde tranche een volgende stap in het vergroten van de effectiviteit van de investeringsimpuls.⁸ Als gevolg hiervan zijn overeenkomstig de aanbeveling van de SWOV enkele minder kosteneffectieve maatregelen uit de menukaart verwijderd. De verwijderde maatregelen zijn: het verwijderen van oneffenheden door opdruk van boomwortels, het vullen van gaten en scheuren, het fysiek opheffen van een fietsoversteek, de aanleg van een veilige voetgangersoversteekplaats; een geregelde oversteekplaats (GOP) op een GOW 50; een voetgangersoversteekplaats (VOP) op een GOW 50 en de aanleg van een zebepad.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/345820

⁸ Kamerstukken II 2022/23, 29398, nr. 1100.