

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1039

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 maart 2023

Het vergroten van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers is en blijft een speerpunt voor dit kabinet. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zet in samenwerking met de medeoverheden en maatschappelijke partners verschillende instrumenten en middelen in om deze doelen te bereiken. Via de Investeringsimpuls verkeersveiligheid worden de medeoverheden ondersteund om (infrastructurele) verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet (wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen) te realiseren. Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de tweede tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid onder de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023.

De resultaten onderstrepen de succesvolle samenwerking tussen het Rijk en de medeoverheden in het vergroten van de verkeersveiligheid. Met de tweede tranche is door het Rijk € 75 miljoen verstrekt, verdeeld over 264 medeoverheden, waarmee de komende jaren verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet worden gerealiseerd.

Investeringsimpuls verkeersveiligheid

In 2018 lanceerde het Ministerie van IenW samen met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, provincies, gemeenten, vervoersregio's en verschillende maatschappelijke organisaties het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 «Veilig van deur tot deur». Door het Rijk is er tot 2030 via de Investeringsimpuls verkeersveiligheid € 500 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan € 450 voor medeoverheden voor het aanpakken van de gevaarlijke verkeerssituaties. Dit betreft een cofinanciering, medeoverheden dragen zelf ook minimaal 50% bij. Zo wordt er in totaal gezamenlijk met de medeoverheden, afhankelijk van eigen financiering, zo'n € 1 miljard extra beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In 2020 is de eerste tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid, onder de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021 uitgevoerd¹. Tijdens de eerste tranche hebben 207 medeoverheden een aanvraag gedaan voor bewezen effectieve infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet verbeteren.² De meest aangevraagde maatregelen onder de eerste tranche betreffen het aanleggen van drempels, wegversmallingen en verspringingen, kruispuntplateaus, vrijliggende fietspaden of het verbreden van fietspaden. Er is in de eerste tranche vanuit het Rijk in totaal € 165 miljoen rijksbijdrage toegekend.

Invulling van de tweede tranche

Ook de tweede tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid richt zich op bewezen effectieve infrastructurele maatregelen. Er zijn ten opzichte van de eerste tranche, mede op basis van de evaluatie van deze regeling, enkele wijzigingen doorgevoerd.³

De belangrijkste wijziging betrof de wijze van verdeling van de middelen. In de eerste tranche is de Rijksbijdrage verdeeld volgens het molenaarsprincipe («wie het eerst komt, wie het eerst maalt»). Naar aanleiding van de evaluatie van de eerste tranche en in goed overleg met de medeoverheden is voor de tweede tranche gekozen voor een plafondbedrag per medeoverheid. De hoogte daarvan is vastgesteld op basis van het aantal kilometer wegen in beheer van een gemeente, provincie of waterschap ten opzichte van het totaal. Hiermee is getracht de verdeling van Rijksbijdrage eerlijker te maken en alle medeoverheden, dus ook kleine gemeenten, de mogelijkheid te bieden om een aanvraag in te dienen.

Een andere wijziging was dat het hebben van een risicoanalyse voor een aanvraag voor de tweede tranche verplicht is. Deze extra voorwaarde stimuleert een risicogestuurde aanpak, één van de basisprincipes van het SPV. Ook moesten de aanvragers aangeven dat ze uiterlijk 31 december 2023 een uitvoeringagenda hebben. Het Rijk heeft vanaf de zomer van 2022 middels een ondersteunings-traject aan circa 90 medeoverheden, met name kleine gemeenten, ondersteund bij het opstellen van risicoanalyses en uitvoeringsagenda's.

Tot slot zijn in de tweede tranche enkele maatregelen toegevoegd aan de menukaart,⁴ waaronder de aanleg van een fietsstraat, een vrijliggend fietspad of een vrijliggend fiets-/bromfietspad op een 60 km/u weg en het volwaardig afwaarderen van een 80 km/u weg naar een 60 km/u weg.

Resultaten tweede tranche

Tussen 1 juli en 1 oktober 2022 konden medeoverheden een aanvraag indienen voor de tweede tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid. Voor het einde van 2022 zijn deze aanvragen zorgvuldig inhoudelijk beoordeeld door een onafhankelijke partij. Alle aanvragen die voldeden aan de juridische en inhoudelijke eisen voor een Rijksbijdrage zijn gehonoreerd. Van de € 100 miljoen die het Rijk voor de tweede tranche beschikbaar heeft gesteld, is € 75 miljoen daadwerkelijk verstrekt, verdeeld over 264 medeoverheden. Hiervan gaat ongeveer 90% naar gemeenten en 10% naar waterschappen en provincies. Er is € 25 miljoen

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 996.

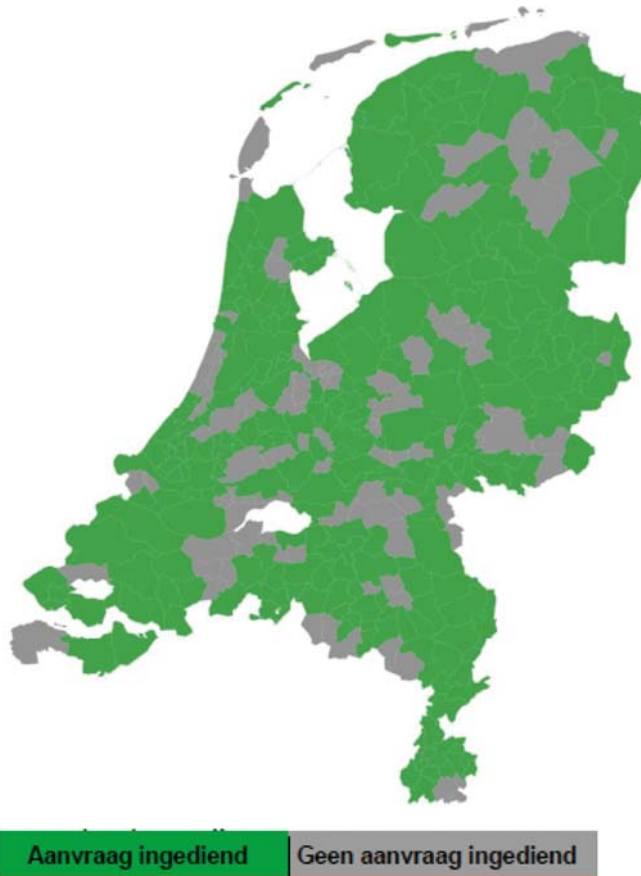
² Bewezen effectief door Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

³ Kamerstuk 29 398, nr. 996.

⁴ De menukaart bevat 40 bewezen effectieve infrastructurele maatregelen die in aanmerking komen voor de verstrekking van een rijksbijdrage.

overgebleven, wat voornamelijk wordt verklaard door een aantal medeoverheden die geen aanvraag hebben ingediend of niet het plafondbedrag heeft benut. De resterende middelen worden bij de volgende tranche(s) beschikbaar gesteld.

Van de 365 medeoverheden die in aanmerking komen voor deze regeling hebben 264 een aanvraag ingediend. Alle aanvragen hebben ook een Rijksbijdrage ontvangen van maximaal 50%. Dit zijn 57 aanvragen meer dan bij de eerste tranche. Op basis van de totaal aangevraagde en toegekende middelen uit de eerste en de tweede tranche kan worden geconcludeerd dat 84% van het totaal aantal wegbeheerders extra geïnvesteerd heeft in de verkeersveiligheid.⁵ Het Ministerie van IenW blijft samen met haar partners inzetten op het vergroten van dit bereik. De figuur hierna toont welke gemeenten een Rijksbijdrage hebben aangevraagd en ontvangen.



Verder hebben drie van de vijf waterschappen⁶ en alle twaalf provincies een aanvraag ingediend en een Rijksbijdrage ontvangen.

De medeoverheden hebben veelal een Rijksbijdrage aangevraagd voor maatregelen binnen de bebouwde kom. Dit zijn met name maatregelen die de snelheid remmen zoals kruispuntplateaus, drempels en het volwaardig afwaarderen van een 50 km/u weg naar een 30 km/u weg. De

⁵ Arcadis, Notitie resultaten regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023, meegestuurd als bijlage 4.

⁶ Van de 21 waterschappen, kwamen er 5 in aanmerking voor de Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2022–2023.

aangevraagde maatregelen die het meeste aantal kilometers weglengte beslaan, zijn met name gericht op het fietsverkeer, zoals het aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden, het aanleggen van een vrijliggend fietspad, het verbreden van fietspaden en het vervangen van de verharding van een fietspad van tegels naar asfalt. In bijlage 2 en 3 worden de meest aangevraagde maatregelen per aantal stuks en aantal kilometers weergegeven.

Alle medeoverheden die financiering uit de tweede tranche hebben ontvangen, hebben tot en met december 2027 de tijd om deze uit te voeren. Voor de eerste tranche hadden de medeoverheden voor een groot deel van de toegekende maatregelen tot december 2022 de tijd om deze uit te voeren. De rest van de toegekende maatregelen van de eerste tranche kunnen tot december 2026 worden uitgevoerd.

Vervolg

De komende periode wordt de tweede tranche geëvalueerd. Hierin wordt onder andere gekeken naar de menukaart, of er nieuwe maatregelen moeten worden toegevoegd of maatregelen die niet worden aangevraagd eraf worden gehaald. Daarnaast wordt gekeken of er verbeteringen in het aanvraagproces mogelijk zijn. Samen met onze partners Vereniging van gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) wordt uitgezocht waarom sommige gemeenten en waterschappen geen aanvraag hebben ingediend. Op basis van de ervaringen, de resultaten van de eerste en tweede tranche en de uitkomsten van de evaluatie wordt de invulling van de derde tranche nader uitgewerkt. Daarnaast worden momenteel de kaders voor de inzet voor de vernieuwende maatregelen gericht op fietsveiligheid nader uitgewerkt.⁷ De Kamer wordt over deze trajecten eind 2023 geïnformeerd.

Tot slot

De Investeringsimpuls verkeersveiligheid draagt bij aan het realiseren van concrete infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen door de gemeenten, provincies en waterschappen op het onderliggende wegennet. Onze gezamenlijke inzet blijft onverminderd gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1028.