

## Format bestedingsplannen Aanvullende Post

Richtlijn lengte: 4 A4

### 1. Aanleiding (probleem en doel)

Beschrijf in de aanleiding wat de achtergrond van het reserveren van de middelen is aan de hand van de volgende vragen:

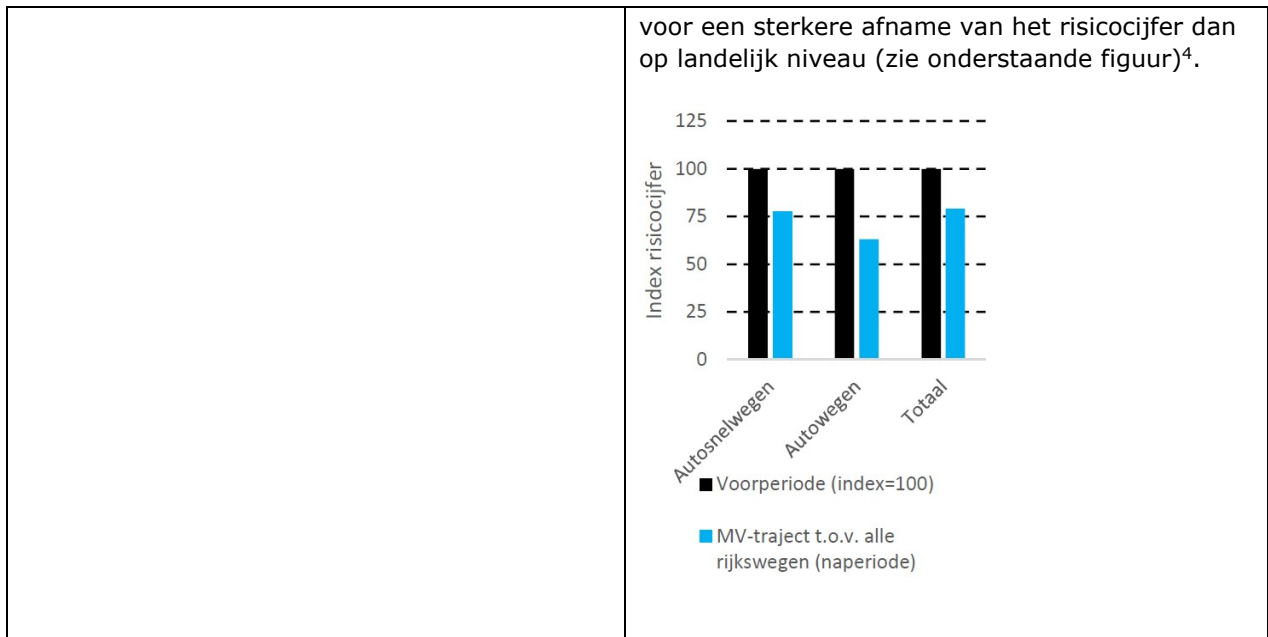
<b>1. Aanleiding (probleem en doel)</b>																				
<p>1.1 Wat is de letterlijke tekst in het <u>regeerakkoord</u> of in de communicatie richting TK (doel of maatregel)? Voeg ook de meerjarige budgettaire tabel in t/m 2022 (reeks tabbladen).</p>	<p>Voor de verkeersveiligheid van rijks N-wegen wordt 200 miljoen euro gereserveerd t/m 2026. De verwachting is dat in 2023-2024 met de realisatie van tranche 1 (totale omvang € 24,2 miljoen) kan worden gestart en in 2025-2026 met tranche 2 (totale omvang € 170,5 miljoen) Dit is onder voorbehoud van de technische uitwerking van maatregelen en planning. Voor tranche 2 kan er wel eerder gestart worden met voorbereidende werkzaamheden (zoals de genoemde technische uitwerking) Voor proces- en programmakosten is € 5,2 miljoen gereserveerd. Over de planning voor tranche 2 is naar verwachting voor de zomer van 2023 meer duidelijkheid. Dat leidt voorlopig tot het volgende aanvraagritme: Voor het jaar 2023 wordt €25 miljoen opgevraagd. Voor het jaar 2024 wordt €25 miljoen opgevraagd. Voor het jaar 2025 wordt € 75 miljoen opgevraagd Voor het jaar 2026 wordt € 75 miljoen opgevraagd</p>																			
<table border="1"><thead><tr><th></th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>Struc.</th></tr></thead><tbody><tr><td>Veiligheid rijks-N-wegen</td><td></td><td>25</td><td>25</td><td>75</td><td>75</td><td>0</td></tr></tbody></table>		2022	2023	2024	2025	2026	Struc.	Veiligheid rijks-N-wegen		25	25	75	75	0	<p>1.2 Wat is het <u>probleem</u> dat wordt beoogd op te lossen?</p> <p>Per jaar vinden op rijkswegen ongeveer 35 dodelijke ongevallen met obstakels of frontale ongevallen op enkelbaanswegen plaats (2018-2019; op een totaal van rond de 70 dodelijke ongevallen per jaar)<sup>1</sup>. Van de dodelijke verkeersslachtoffers op rijkswegen valt ca 85% op autosnelwegen. Gemeten naar het aantal voertuigkilometers is echter het risico op een dodelijk ongeval op rijk-N-wegen meer dan tweemaal zo hoog als op een autosnelweg.<sup>2</sup></p> <p>Met het treffen van infrastructurele maatregelen, zoals het veilig inrichten van bermen of het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen, wordt beoogd het ongevalsrisico en daarmee het aantal verkeersslachtoffers op deze wegen terug te dringen.</p> <p>Hier is de afgelopen jaren reeds aan gewerkt via het programma "Meer Veilig", dat zich richt op zowel autosnelwegen als N-wegen in beheer van het Rijk. De monitor "Veilig over Rijkswegen" beschrijft jaarlijks de ontwikkeling van verkeersveiligheid op het rijkswegennet en kijkt</p>					
	2022	2023	2024	2025	2026	Struc.														
Veiligheid rijks-N-wegen		25	25	75	75	0														

<sup>1</sup> Kamerstuk 29398, nr. 935

<sup>2</sup> Toekomstbestendige mobiliteit, bijlage bij Kamerstuk 32 359, nr. 4

	<p>daarbij ook naar de effecten van o.a. "Meer Veilig". In de vorige Kabinetsperiode is € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de bermveiligheid van Rijks-N-wegen. Op deze aanpak kan deels worden voortgebouwd. Het budget van € 200 miljoen is echter substantieel groter en biedt daarmee ook ruimte voor het treffen andere, meer grootschalige maatregelen zoals fysieke rijrichtingscheiding.</p>
1.3 Wat is het beoogde <u>budget</u> (meerjarig)?	<p>In het Coalitieakkoord (CA) is € 200 miljoen aan budget opgenomen, met een reeks van € 50 miljoen per jaar in de periode 2023-2026. Op basis hiervan is een maatregelpakket uitgewerkt. Een deel van het budget zal nodig zijn voor proces- en programmakosten. Dit betreft naar schatting ca. 2-3% van het totaalbudget. Hier is in de aanpak € 5,3 mln voor gereserveerd. Het totaalbudget zal niet veranderen.</p>
1.4 Wat is het beoogde <u>doel</u> de maatregel? <sup>3</sup> En meer specifiek: Wat is de SMART of meetbare doelstelling?	<p>Doel van deze maatregel is het verbeteren van de verkeersveiligheid op het Rijks-N-wegennet middels het treffen van infrastructurele maatregelen. Uiteindelijk moet dit bijdragen aan het terugdringen van het slachtofferrisico en het aantal verkeersslachtoffers dat op deze wegen valt. Daarmee levert dit een bijdrage aan de algehele ambitie op gebied van verkeersveiligheid richting 2050 (0 slachtoffers).</p> <p>Het slachtofferrisico en het aantal slachtoffers zal daarbij altijd mede-afhankelijk blijven van andere factoren, zoals verkeersintensiteiten en gedrag van de weggebruiker. Wel is het mogelijk de ontwikkeling op trajecten waar maatregelen zijn uitgevoerd te vergelijken met de landelijke trend. Op die manier kan een beeld verkregen worden van doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitgevoerde maatregelen. Concreet doel van de maatregel is dan ook dat het risicocijfer op de aan te pakken Rijks-N-wegen een sterkere afname vertoont dan de ontwikkeling van het risicocijfer op landelijk niveau. In eerdere Meer Veilig-pakketten was de afname van het risicocijfer circa 25% sterker dan de landelijke trend (zie figuur hieronder).</p> <p>Het betreft een forse intensivering van de huidige aanpak die via het programma Meer Veilig en de investeringsimpuls veiligheid N-wegen (€ 25 miljoen voor Rijks-N-wegen) wordt uitgevoerd. Uit evaluaties van eerdere Meer Veilig-pakketten blijkt dat verschillende typen maatregelen, waaronder bermmaatregelen en reconstructies,</p>

<sup>3</sup> Indien het de inzet van een extra instrument/middelen bij het behalen van een bestaand beleidsdoel (bijvoorbeeld intensivering van bestaand instrument) betreft, kan worden weergegeven welk aanvullend effect met aanvullende inzet wordt beoogd.



## 2. Beleidsinstrument (beoogde besteding)

Beschrijf de beoogde besteding van de middelen en licht toe waarom deze beoogde wijze van besteding is gekozen (en geen andere). Geef daarbij antwoord op de volgende vragen.

<b>2. Beleidsinstrument (beoogde besteding)</b>	
<p>2.1 Wat is het gekozen <u>instrument</u>/ maatregel?</p>	<p>Er zal worden geïnvesteerd in infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen verbeteren. Daarbij zijn maatregelen onder te verdelen in drie categorieën, in lijn met de geschetste stappen in de in 2021 aan de Tweede Kamer gestuurde Kamerbrief Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen<sup>5</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het verbeteren van de <u>bermveiligheid</u> door de berm <i>vergevingsgezind</i> in te richten. Dit betekent bijvoorbeeld dat obstakels zullen worden verwijderd of afgeschermd middels geleiderails of dat bermverharding wordt aangebracht.</li> <li>- Het aanbrengen van <u>fysieke rijrichtingscheiding</u> op enkelbaans Rijks-N-wegen. Hiervoor zal in gevallen ook verbreding van het wegprofiel nodig zijn om te rijrichtingscheiding op goede wijze in te kunnen passen.</li> <li>- Het aanpakken van <u>overige, regio-specifieke knelpunten</u> op het Rijks-N-wegennet. Dit kunnen specifieke situaties zijn, zoals bijvoorbeeld gelijkvloerse kruisingen met het onderliggend wegennet.</li> </ul> <p>Op basis van het beschikbare budget (€ 200 miljoen) zijn twee tranches uitgewerkt. Met de</p>

<sup>4</sup> Kamerstuk 2021D16884, bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 935

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr.970

	<p>eerste tranche kan gestart worden in de loop van 2023. In deze tranche is geprioriteerd op snelle uitvoerbaarheid, om te waarborgen dat betreffende maatregelen ook daadwerkelijk op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is ook gekeken in hoeverre zich een hoog ongevalsrisico voordoet op deze wegen, o.a. aan de hand van de IMA. Daartoe is door RWS gekeken waar op korte termijn effectieve maatregelen getroffen kunnen worden, waar mogelijk gekoppeld aan reeds geplande werkzaamheden. De totale omvang van deze tranche bedraagt € 24,2 miljoen. Hiermee worden op een zestal Rijks-N-wegen diverse verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd (categorie 3: aanpakken van overige, regiospecifieke knelpunten die reeds in beeld waren) en op een tiental Rijks-N-wegen wordt de aanpak van obstakels in de berm en onveilige beginpunten verder uitgerold (categorie 1: verbeteren van de bermveiligheid).</p> <p>In de tweede tranche (2025 en verder) wordt het resterende budget ingezet. Binnen de tweede tranche kunnen maatregelen worden uitgevoerd die om meer voorbereidingstijd vragen. In tranche 2 is gekozen een grootschalige, integrale aanpak van een beperkt aantal trajecten, waarbij een combinatie van inzichten uit de IMA<sup>6</sup> en inzichten uit het onderzoek van Arcadis naar fysieke rijrichtingscheiding op Rijks-N-wegen<sup>7</sup> uitgangspunt vormt voor prioritering. Daarbij wordt een selectie gemaakt van risicovolle trajecten die op kosteneffectieve wijze kunnen worden aangepakt door het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding. Binnen deze optie wordt op een tweetal Rijks-N-wegen gekozen voor een grootschalige aanpak waarbij het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding het uitgangspunt is. Daarnaast wordt voor een viertal andere Rijks-N-wegen nader onderzocht welke kosteneffectieve maatregelen op deze trajecten gerealiseerd kunnen worden. Deze trajecten zijn geselecteerd op basis van prioritering in de IMA.</p>
<p>2.2 Hoe leidt inzet van het instrument tot de beoogde doelstelling (<u>doeltreffendheid</u><sup>8</sup>)? Wat is de onderliggende <u>beleidstheorie</u>? Is hiervoor een <u>empirische onderbouwing</u> aanwezig?</p>	<p>Het verbeteren van de bermveiligheid komt in de meest recente rapportages van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over dodelijke ongevallen op het</p>

6 De Integrale Mobiliteitsanalyse, waarin ook is gekeken naar de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid op Rijkswegen.

7 Arcadis, Rapport Middenrijrichtingscheiding op enkelbaans rijkswegen, bijlage bij Kamerstuk 29398-970

8 De mate waarin de beleidsdoelstelling dankzij de inzet van de onderzochte beleidsinstrumenten wordt gerealiseerd (definitie RPE, ook effectiviteit genoemd)

	<p>Rijkswegennet<sup>9</sup> terug als belangrijkste aanbeveling om de verkeersveiligheid op het Rijkswegennet te verbeteren. Een groot deel van de ongevallen met dodelijke afloop vindt plaats met obstakels in de bermen (gemiddeld 25 van de 70 ongevallen met dodelijke afloop over de periode 2015-2017).</p> <p>Ook het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding wordt genoemd als belangrijke aanbeveling, met name om frontale ongevallen te voorkomen. Er vinden jaarlijks gemiddeld 8 frontale ongevallen met dodelijke afloop plaats (periode 2015-2017).</p> <p>De categorie overige, regiospecifieke knelpunten is opgenomen om binnen de investeringsimpuls van € 200 mln ook ruimte te houden voor andersoortige infrastructurele maatregelen, die op basis van risico-analyses vanuit de verschillende RWS-regio's kunnen bijdragen aan het terugdringen van het risico op ernstige ongevallen op specifieke locaties.</p>
<p>2.3 Hoe <u>doelmatig</u><sup>10</sup> is de wijze van de besteding (de verhouding tussen kosten en effecten)? Is hiervoor een <u>empirische onderbouwing</u> aanwezig?</p>	<p>De totale maatschappelijke kosten van verkeersongevallen bedragen ca. €17 miljard per jaar. In de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) is gekeken naar de maatschappelijke kosten als gevolg van verkeersongevallen op het Rijkswegennet. Afgezet tegen gereden kilometers (maatschappelijke kosten per miljardvoertuigkilometer) bestaat de top 15 wegverbindingen met de hoogste maatschappelijke kosten van slachtofferongevallen, uit Rijks-N-wegen.</p> <p>De inschatting van de monetaire waardering van het voorkomen van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden is onlangs geactualiseerd. De schattingen voor Nederland zijn ongeveer drie keer hoger dan de tot voor kort gebruikte schattingen.<sup>11</sup></p> <p>De kosteneffectiviteit van individuele maatregelen en van het maatregelenpakket als geheel kunnen op basis hiervan op een later moment worden doorgerekend. Voor de maatregel fysieke rijrichtingscheiding is de kosteneffectiviteit reeds doorgerekend in het rapport van Arcadis.</p>
<p>2.4 Hoe past inzet van het instrument in de <u>instrumentmix</u>? Zijn deze onderling consistent?</p>	<p>De mate van verkeersveiligheid is altijd een combinatie van infrastructuur, voertuigen en menselijk gedrag. Op de ontwikkeling van</p>

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 935

<sup>10</sup> De relatie tussen de effecten van het beleid en de kosten van het beleid (definitie RPE, ook efficiëntie genoemd).

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 975

	<p>verkeersveiligheid is dan ook op verschillende wijzen te sturen. Daarbij heeft IenW vanuit haar specifieke rol als wegbeheerder de verantwoordelijkheid voor een verkeersveilige inrichting van het Rijkswegennet.</p>
<p>2.5 Zijn er <u>alternatieve instrumenten</u> of maatregelen om het doel te bereiken? Waarom is hier niet voor gekozen?</p>	<p>De middelen voor het verbeteren van verkeersveiligheid Rijks-N-wegen zijn gericht op het verbeteren van de specifieke, infrastructurele kenmerken van deze wegen. Hiervoor zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen verkleinen de kans op een ongeval en beïnvloeden de ernst van de afloop van een ongeval in positieve zin. De oorzaak van ongevallen kan in allerlei factoren liggen (naast staat van de infrastructuur ook het voertuig of het menselijk gedrag). Ook op deze laatste twee aspecten worden meer generiek instrumenten ingezet, zoals bijvoorbeeld gedragscampagnes over verkeersveiligheid en voertuigregelgeving.</p>
<p>2.6 Hoe ziet de <u>specifieke besteding</u> van de middelen eruit? Hoe verhoudt zich dit tot het kasritme in het RA?</p>	<p>De middelen zullen voornamelijk worden ingezet voor het uitvoeren van de infrastructurele maatregelen zoals genoemd onder 2.1. Het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding is daarbij de meest complexe en kostbare maatregel waar naar verwachting het grootste deel van het budget op zal worden ingezet.</p> <p>Een deel van de middelen zal benodigd zijn voor proces- en programmakosten; bijvoorbeeld voor het opzetten van een centraal team dat verantwoordelijk wordt voor het voorbereiden en uitvoeren van noodzakelijke aanbestedingen, evenals monitoring en evaluatie van de uitvoering. Het betreft hier naar schatting ca. 2-3 % van het totaalbudget. Hiervoor is binnen de aanpak € 5,3 gereserveerd.</p> <p>In de eerste tranche zal naar verwachting € 24,2 miljoen worden ingezet voor het realiseren van maatregelen. Het tot uitvoering brengen van infrastructurele maatregelen kent de nodige voorbereidingstijd en is mede afhankelijk van beschikbare capaciteit in de uitvoering. Voor het eerste jaar is daarom nadrukkelijk gekeken naar de uitvoerbaarheid/maakbaarheid van de maatregelen op korte termijn. Voor de tweede tranche maatregelen is de exacte planning afhankelijk van de technische uitwerking van het maatregelenpakket en de capaciteit bij RWS</p>
<p>2.7 Wat is de <u>p</u>, wat is de <u>q</u>?</p>	<p>Een exacte onderverdeling en <u>p maal q</u> van de middelen is op dit moment nog niet te geven. Op basis van de uitgewerkte aanpak zullen de</p>

	<p>middelen besteed worden aan de volgende maatregelen:</p> <p>Tranche 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- diverse verkeersveiligheidsmaatregelen op een zestal Rijks-N-wegen (categorie 3: aanpakken van overige</li> <li>- aanpak van obstakels in de bermen en onveilige beginpunten op een tiental Rijks-N-wegen</li> <li>- 10% onvoorziene kosten</li> <li>- Totale omvang tranche 1: € 24,2 mln</li> </ul> <p>Tranche 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fysieke rijrichtingscheiding en evt. aanvullende maatregelen op een twetal Rijks-N-wegen (€ 134 mln)</li> <li>- Nadere analyse kosteneffectieve maatregelen op viertal Rijks-N-wegen (€ 21 mln)</li> <li>- 10% onvoorziene kosten (€15,5 mln)</li> <li>- Totale omvang tranche 2: € 170,5 mln</li> </ul> <p>Proces- en programmakosten: € 5,3 mln</p>
<p>2.8 Is het een optie om het beleid eerst in een kleinschalig experiment te testen alvorens over te gaan tot bredere uitrol?</p>	<p>Het betreft geen nieuwe maatregel die nog getest moet worden, maar een forse intensivering t.o.v. de huidige budgetten voor de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Onder 1.4 is een beeld geschetst van de effecten van eerdere maatregelpakketten (Meer Veilig) gericht op N-wegen en A-wegen</p>
<p>2.9 Hoe vindt de <u>uitvoering</u> plaats? Ga daarbij in op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Welke partijen zijn er betrokken?</li> <li>o Welke verantwoordelijkheid heeft iedere partij?</li> <li>o Welke kosten draagt iedere partij?</li> <li>o Wat zijn hierbij de belangrijkste risico's bij uitvoering?</li> </ul>	<p>IenW/DGMO verstrekt opdracht en budget aan RWS voor uitvoering van de maatregelen en proces- en programmakosten.</p> <p>RWS is verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen en rapportage over de voortgang (monitoring en evaluatie van de uitvoering).</p> <p>Grootste risico bij de uitvoering betreft de uitvoeringscapaciteit en inpasbaarheid in de huidige programmering van RWS. Het betreft een forse intensivering ten opzichte van de huidige budgetten voor verkeersveiligheid op Rijkswegen. Dit vraagt om capaciteit in zowel de voorbereiding als de uitvoering en afstemming met bestaande programmering van projecten. Door te werken met een centrale programma-organisatie kan dit risico deels ondervangen worden.</p>

### 1.3 Evaluatie (ex post)

Beschrijf hoe vastgesteld gaat worden of de beoogde doelen gehaald worden en geef daarbij antwoord op de volgende vragen

<b>3. Evaluatie (ex post)</b>	
<p>3.1 Welke <u>gegevens</u> zijn er nodig om te evalueren of de doelstelling is behaald? Ga specifiek in op beschikbaarheid en kwaliteit van de gegevens</p>	<p>Voor de monitoring van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen zijn ongevals- en mobiliteitsgegevens benodigd. Deze komen jaarlijks beschikbaar en worden momenteel bijvoorbeeld al gebruikt bij het opstellen van de jaarlijkse monitor Veilig over Rijkswegen. Daarnaast kan gebruik gemaakt worden van de jaarlijks SWOV-rapportage over dodelijke ongevallen op het Rijkswegennet. Ook wordt in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) periodiek gekeken naar de ontwikkeling van verkeersveiligheid op het Rijkswegennet. Daarmee zijn er voldoende gegevens voorhanden om de ontwikkeling van verkeersveiligheid op het Rijks-N-wegennet adequaat te monitoren.</p>
<p>3.2 Hoe wordt doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid <u>gemeten</u>? Welke <u>onderzoekopzet</u> wordt hiervoor gehanteerd?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Wanneer wordt er gemeten (nul, tussentijds, eindmeting)?</li><li>○ Hoe wordt gerapporteerd over de (tussentijdse) uitkomsten?</li><li>○ Zijn er herijkingmomenten? wat zijn hiervan de gevolgen voor het te behalen doel en de meetbare doelstellingen?</li></ul>	<p>De ontwikkeling van verkeersveiligheid op het Rijkswegennet wordt jaarlijks gemonitord met de monitor Veilig over Rijkswegen. In deze monitor wordt bijvoorbeeld ook gerapporteerd over de ontwikkeling van verkeersveiligheid op trajecten waar eerder in het kader van investeringen vanuit het programma "Meer Veilig" is gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Voorstel is om binnen deze monitor ook specifieke analyses uit te voeren naar de trajecten die in het kader van de beschikbare € 200 mln worden aangepakt. De monitor wordt jaarlijks gepubliceerd.</p> <p>Naast de monitoring van de verkeersveiligheid zal ook de voortgang van de maatregelen zelf worden gemonitord middels een jaarlijkse voortgangsrapportage. Dat biedt mogelijkheid om jaarlijks bij te sturen op planning, scope en financiën van individuele maatregelen, wanneer de situatie daar aanleiding toe geeft.</p>
<p>3.3 In hoeverre is het <u>doelbereik</u><sup>12</sup>, <u>doeltreffendheid</u> en <u>doelmatigheid vast te stellen</u>? Zijn er bijvoorbeeld nog andere instrumenten of externe effecten die effect hebben op het resultaat?</p>	<p>De ontwikkeling van de verkeersveiligheid is, zoals ook benoemd onder 2.4 en 2.5, afhankelijk van verschillende factoren. Wel is het mogelijk de ontwikkeling op trajecten waar maatregelen zijn uitgevoerd te vergelijken met de landelijke trend. Op die manier kan een beeld verkregen worden van doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitgevoerde maatregelen.</p>

<sup>12</sup> De mate waarin de beleidsdoelstelling wordt gerealiseerd (niet gerelateerd aan de onderzochte beleidsinstrumenten).



<p>3.4 Wie is <u>verantwoordelijk</u> voor de evaluatie binnen het departement?</p>	<p>DGMo, directie Wegen en Verkeersveiligheid, in samenwerking met Rijkswaterstaat</p>
<p>3.5 Hoe verhoudt deze evaluatie zich tot de <u>evaluatieplanning</u> en tot de cyclus van <u>beleidsdoorlichtingen</u> (in welk jaar vindt de beleidsdoorlichting plaats)?</p>	<p>De eerstvolgende beleidsdoorlichting van Wegen en Verkeersveiligheid is voorzien in 2023. Net als in voorgaande editie zal het programma "Meer Veilig" hierin opgenomen worden. Dit moment komt voor een evaluatie van de besteding van de nu beschikbare € 200 miljoen te vroeg. Een volgend moment doet zich ca. 6-7 jaar later voor. Dan zullen de eerste effecten van uitgevoerde maatregelen zichtbaar zijn.</p>