

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Vergelijkbaarheidsonderzoek

Regionale rapportages

Duurzaam Veilig 2

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Vergelijkbaarheidsonderzoek

Regionale rapportages

Duurzaam Veilig 2

- eindrapport -

27 mei 2002

Projectnummer: 3383

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie
Postbus 559
2130 AN Hoofddorp
Tel. 023-554 77 00/ Fax 023-554 77 04

Samenvatting en conclusies

Aanleiding en vraagstelling onderzoek

In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat staan de hoofdlijnen voor het verkeersveiligheidsbeleid. Deze hoofdlijnen c.q. doelen en de bijbehorende maatregelen vormen gezamenlijk de agenda voor het vervolgprogramma van Duurzaam Veilig (DV) fase II. De regionale overheden hebben vervolgens het nationaal beleid omgewerkt in regionale plannen. Van deze plannen hebben zij verslag gedaan in afzonderlijke regionale rapportages.

De regionale rapportages dienen enerzijds als een nadere onderbouwing van de door V&W ingediende ICES-claim voor Duurzaam Veilig 2 en anderzijds als instrument voor de te maken bestuurlijke afspraken tussen rijk en decentrale overheden over het maatregelpakket Duurzaam Veilig 2 in de regio. Op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de decentrale koepels hebben KPMG Bureau voor Economische Argumentatie (KPMG BEA) en AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer de regionale rapportages met elkaar vergeleken.

In deze vergelijking hebben we aandacht besteed aan:

- de mate van doelbereiking door de regio's;
- het ingezette maatregelpakket;
- de kosten van de maatregelen en de daaruit voortvloeiende financiële claim;
- de benodigde menskracht en
- het draagvlak voor het maatregelpakket.

Status van dit rapport

Dit rapport geeft een tussenstand weer van het regionale proces om Duurzaam Veilig 2 vorm te geven. Het rapport is gebaseerd op de tot medio februari 2002 door ons ontvangen regionale rapportages. Bij lezing van het voorliggende rapport willen we verder nadrukkelijk wijzen op zowel de tijdsdruk waaronder de regio's hun rapportages hebben samengesteld als op het feit dat deze regionale rapportages een onderdeel vormen van een grootschaliger en langduriger proces waarmee uiteindelijk Duurzaam Veilig 2 beleidsmatig en bestuurlijk in de regio moet 'landen'.

Bereiken de regio's de doelstelling?

Het NVVP formuleert als doelstelling om in 2010 ten opzichte van 1998 een reductie te bewerkstelligen van het aantal verkeersdoden tot 750 (-30%) en van het aantal ziekenhuisgewonden tot 14.000 (-25%). Deze landelijke doelstelling is vertaald naar voorlopige regionale doelstellingen per provincie en kaderwetgebied.

We stellen vast dat alle regio's bij het samenstellen van de maatregelpakketten hebben gestreefd naar het voldoen aan de voorlopige regionale doelstelling. Daarbij lijkt in veel regio's het accent vooral te zijn gelegd op het behalen van de doelstelling voor verkeersdoden, mede om reden van kosteneffectiviteit. Het resultaat hiervan is dat de gezamenlijke inspanning van de regio's grosso modo strookt met de nationale doelstelling: de reductie van het aantal verkeersdoden overtreft de doelstelling enigszins (-31%), terwijl de reductie van het aantal ziekenhuisgewonden iets achterblijft (-21%).

Bij dit resultaat moet bedacht worden dat de verwachte autonome groei van het aantal verkeersslachtoffers in de regio's circa 15% hoger is dan de in de Verkeersveiligheidsverkenner (VVR) voor geheel Nederland veronderstelde groei. Uit de regionale rapportages blijkt dat zelfs bij deze hogere autonome groei, de regionale doelstelling in grote lijnen haalbaar is.

Ingezet maatregelpakket

Alle regio's hebben gebruik gemaakt van het instrument Verkeersveiligheidsverkenner (VVR) van de SWOV. In de VVR kunnen de regio's alleen kosten en effecten van eigen maatregelen op het gebied van infrastructuur bepalen. Om de regionale doelstelling te behalen, hebben de regio's daarom voornamelijk ingezet op infrastructurele maatregelen (90% van de totale kosten). Wel is door de regio's duidelijk aangegeven dat de infrastructurele maatregelen niet zonder educatie- en handhavingmaatregelen kunnen en dat hier nog een nadere uitwerking aan gegeven moet worden.

Kosten en kosteneffectiviteit van de maatregelen

De kosten die de verschillende regio's per maatregelsoort hebben opgegeven zijn doorgaans hoger dan de standaardkosten uit de maatregelwijzer Duurzaam Veilig. Deels is sprake van een generieke hogere kosteninschatting. Daarnaast is soms sprake van substantieel hogere eenheidskosten als gevolg van specifieke regionale kenmerken, bijvoorbeeld in stedelijke gebieden.

De samenstelling van het maatregelpakket is van invloed op de relatieve kosteneffectiviteit. Met name regio's die fors inzetten op de aanpak van regionale stroomwegen zijn naar verhouding duurder uit bij het behalen van hun doelstelling.

Financiële claim

Het totaal van de GDU-claim door de regio's komt neer rond de fl. 4,5 miljard en de HWN-claim rond de 2 miljard gulden. In vergelijking met de oorspronkelijke ICES-claim van het rijk is sprake van een aanmerkelijke hogere GDU-claim (4,5 versus 3,2 miljard) en een eveneens hogere HWN-claim (2 miljard versus 1,6 miljard). De totale claim komt daarmee uit op 6,5 miljard gulden, circa 30% meer dan het destijds door V&W geclaimde bedrag van circa fl. 5 miljard.

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies	1
1 Inleiding	5
2 Realisering regionale doelstelling verkeersveiligheid	7
2.1 Realisering versus doelstelling	7
2.2 Gevolgde methodiek	8
2.3 Vergelijking relatieve groei aantal slachtoffers	9
2.3.1 Weglengte, verkeersintensiteit en verkeersprestatie	9
2.3.2 Inwoners, arbeidsplaatsen en ruimtelijke ontwikkeling	11
2.4 Conclusies	12
3 Verantwoording ingezet maatregelpakket	13
3.1 Overzicht inhoud maatregelpakketten	13
3.2 Gevolgde methodiek	15
3.3 Effecten en kosten van maatregelen	16
3.4 Kosteneffectiviteit	18
3.5 Conclusies	20
4 Financiering maatregelpakket	23
4.1 Benodigde financiële middelen maatregelpakketten	23
4.1.1 Infrastructurele maatregelen	23
4.1.2 Educatie en handhaving	25
4.1.3 Financiële claim	26
4.2 Beschikbare gelden	28
4.3 Conclusies	28
5 Beschikbare menskracht	31
5.1 Decentrale overheden	31
5.2 Overige organisaties	31
5.3 Conclusies	32
6 Draagvlak voor de regionale plannen	33
6.1 Aard van de consultatie	33
6.2 Aard van het commitment voor de plannen	33
6.3 Conclusies	35
7 Epiloog	37

Bijlagen	39
A Overzicht regionale rapportages	41
B Bijlage hoofdstuk 2	43
C Bijlage hoofdstuk 3	45
D Bijlage hoofdstuk 4	53

Het genoemde bedrag (fl. 6,5 mld) moet met een zekere bandbreedte gehanteerd worden. Zo zal het soms mogelijk zijn om de uitvoering van infrastructurele DV2-projecten te laten samenvallen met andere werkzaamheden (bijvoorbeeld in het kader van regulier wegonderhoud of rioleringswerkzaamheden). Dit zal kunnen leiden tot inverdieneffecten. Daarnaast is bij de HWN-claim niet duidelijk in hoeverre de opgevoerde bedragen uitsluitend betrekking hebben op maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid of dat sprake is van een gecombineerde bereikbaarheid/veiligheids-claim.

Een factor die het claimbedrag omhoog kan stuwen is onder meer een mogelijke verdere stijging van de infrastructuurkosten. Ook hebben nog niet alle regio's de kosten van educatie en handhaving opgenomen in de financiële claim. Ten slotte hebben nog niet alle regio's rekening gehouden met projecten op rijkswegen.

Eigen bijdrage

De meeste regio's geven aan geen uitspraak te kunnen doen over de beschikbaarheid van de benodigde gelden uit de regio zelf. Dit is heel wel verklaarbaar. Zo zullen bijvoorbeeld de gemeenten, die een groot deel van de maatregelen met bijbehorende kosten voor hun rekening moeten nemen, slechts geneigd zijn om middelen uit te trekken als bestuurlijke overeenstemming bestaat over het regionale maatregelpakket en vervolgens een doorvertaling is gemaakt naar de gemeentelijke planvorming.

Personele capaciteit

De personele capaciteit van de decentrale overheden kan een knelpunt vormen voor uitvoering van de maatregelpakketten. Daarnaast kan de feitelijke inzet van met name de aannemerij en politie bij de uitvoering van de maatregelen ook een obstakel vormen.

Hierbij willen we overigens opmerken dat het – potentiële – capaciteitsknelpunt niet uniek is voor de uitvoering van Duurzaam Veilig, maar zich in breder verband manifesteert. Op dit moment kampen veel decentrale overheden al met een tekort aan menskracht door de krapte op de arbeidsmarkt.

Het consultatieproces

De ingestuurde regionale rapportages zijn tot stand gekomen op basis van een ambtelijk consultatieproces dat breed is opgezet. Naast vertegenwoordigers van de verschillende decentrale overheden (provincie, stadsgewest, gemeenten en waterschappen) zijn in nagenoeg alle regio's ook Rijkswaterstaat, politie en OM betrokken geweest. In een aantal regio's zijn daarnaast nog organisaties uit het maatschappelijk middenveld en het onderwijs vertegenwoordigd geweest.

Draagvlak voor het maatregelpakket

De verwachting is dat op afzienbare termijn alle regionale rapportages bestuurlijk zullen zijn vastgesteld. Daarmee is formeel sprake van bestuurlijk commitment op regionaal niveau.

Het proces van beleidsvorming en bestuurlijke accordering *binnen* de regio's houdt echter niet op na de inzending van de regionale rapportages. In die zin vormen de regionale rapportages een bouwsteen, een tussenproduct binnen het proces. Zo is in de meeste regio's voorzien dat een verdere terugkoppeling en uitwerking van de maatregelen zal gebeuren in het kader van de provinciale respectievelijk regionale verkeers- en vervoerplannen en/of in een meerjarenplan verkeersveiligheid. Vervolgens zullen gemeenten dit weer oppakken in hun gemeentelijke verkeers(veiligheid)plannen.

Gegeven de beperkte tijdspanne waarin de regio's hun rapportage moesten opleveren, zijn de resultaten van de regionale rapportages daarom op de keper beschouwd conform verwachting. Er is een behoorlijke aanzet gegeven voor een beleidsmatig en bestuurlijk proces, dat een langere doorlooptijd nodig heeft om tot een afgerond geheel te komen.

Conclusies

Ondanks de beperkte beschikbare tijd zijn de regio's er in geslaagd een maatregelpakket samen te stellen om de regionale doelstelling van Duurzaam Veilig te kunnen realiseren. De regio's hebben in de vorm van regionale rapportages verslag gedaan van de inhoud van de maatregelpakketten en de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen. Deze rapportages zijn redelijk qua structuur en werkwijze goed vergelijkbaar door het gevolgde protocol en de toepassing van het instrument Verkeersveiligheidsverkenner.

Met behulp van de regionale maatregelpakketten blijkt de reductiedoelstelling van het NVVP, met name voor verkeersdoden, gerealiseerd te kunnen worden. Dit ondanks een ongunstiger Ausgangssituatie dan ten tijde van het formuleren van de doelstellingen. De doelstelling van het aantal ziekenhuisgewonden wordt niet helemaal gehaald, mede als gevolg van de – negatieve – weerslag die dit zou hebben op de kosteneffectiviteit van het geïntensiveerde maatregelpakket.

De met de regionale maatregelpakketten samenhangende financiële claim is circa 30% hoger dan geraamd in de ICES-claim van V&W voor Duurzaam Veilig 2. Belangrijke oorzaken hiervan zijn de eerder genoemde tegenvallende autonome ontwikkeling (het te dichten gat is groter), verschillen in de samenstelling van het maatregelpakket per regio en het feit dat de door de regio's opgevoerde maatregelkosten meestal hoger zijn dan verondersteld in de Maatregelwijzer.

1 Inleiding

Aanleiding

In het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat staan de hoofdlijnen voor het verkeersveiligheidsbeleid. Deze hoofdlijnen en de bijbehorende maatregelen vormen gezamenlijk de agenda voor het vervolgprogramma van Duurzaam Veilig (DV) fase II. De 19 regionale overheden vertalen vervolgens het nationaal beleid in regionale plannen op basis van voorlopige regionale doelstellingen voor de reductie van doden en ziekenhuisgewonden.

In het kader van Duurzaam Veilig fase II hebben de 19 regio's de verkeersveiligheidsplannen in regionale rapportages verwerkt. In deze regionale plannen wordt aandacht besteed aan onder meer:

- het beoogde maatregelenpakket;
- de verwachte reductie van slachtoffers;
- de kosten van de maatregelen;
- de benodigde menskracht en
- het draagvlak voor het maatregelenpakket.

Omwille van de mogelijkheid tot vergelijking de centrale overheid zijn de rapportages volgens een uniform stramien opgezet.

Vergelijking regionale rapportages

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben AGV en KPMG BEA de volgende onderzoeksopdracht uitgevoerd:

- ontwikkel een protocol om de 19 regionale rapportages te kunnen vergelijken;
- vergelijk de 19 rapportages aan de hand van het protocol;
- schrijf een eindrapport over de uitgevoerde vergelijking.

Het onderzoek is begeleid door de werkgroep 'Regionaal Proces', waarin rijk (V&W), decentrale overheden (IPO, VNG, SKVV, UvW) en de SWOV vertegenwoordigd waren.

Status van dit rapport

Dit rapport geeft een tussenstand weer van het regionale proces om Duurzaam Veilig 2 vorm te geven. Het rapport is gebaseerd op de tot circa medio februari 2002 door ons ontvangen regionale rapportages. Verschillende regio's hebben daarna nog aanvullingen en aanpassingen gepleegd aan hun rapportages. Deze toevoegingen zijn door ons niet meer verwerkt om-

wille van de tijd¹. Wel hebben we bilateraal met regio's contact opgenomen waar sprake was van onduidelijkheden. Bij lezing van het voorliggende rapport willen verder we nadrukkelijk wijzen op zowel de tijdsdruk waaronder de regio's hun rapportages hebben samengesteld als op het feit dat deze regionale rapportages een onderdeel vormen van een grootschaliger en langduriger proces waarmee uiteindelijk Duurzaam Veilig 2 beleidsmatig en bestuurlijk in de regio moet 'landen'.

Leeswijzer

In hoofdstuk twee belichten we de mate waarin de regio's hun voorlopige regionale doelstellingen denken te realiseren en de daarbij door hen gevolgde methodiek. Daarnaast vergelijken we de relatieve groei van de automobiliteit, inwoners en arbeidsplaatsen. In hoofdstuk drie gaan we in op de verantwoording van de ingediende maatregelpakketten. Aan bod komen de inhoud, de gevolgde methodiek, kosten en effecten van de maatregelen. Hoofdstuk vier geeft een overzicht van de financiële claims en de beschikbaarheid van financiële middelen in de regio's. Hoofdstuk vijf gaat in op de beschikbare menskracht in de regio's voor het uitvoeren van de maatregelpakketten. In hoofdstuk zes bespreken we het draagvlak voor de regionale plannen, waarbij we ingaan op de randvoorwaarden die de regio's aangeven. In hoofdstuk zeven sluiten we af met een aantal eigen observaties naar aanleiding van de eerdere bevindingen.

¹ Daarnaast zijn bij een controle op hoofdlijnen van de geactualiseerde rapportages geen grootschalige inhoudelijke veranderingen geconstateerd ten opzichte van de eerste versie van de rapportages.

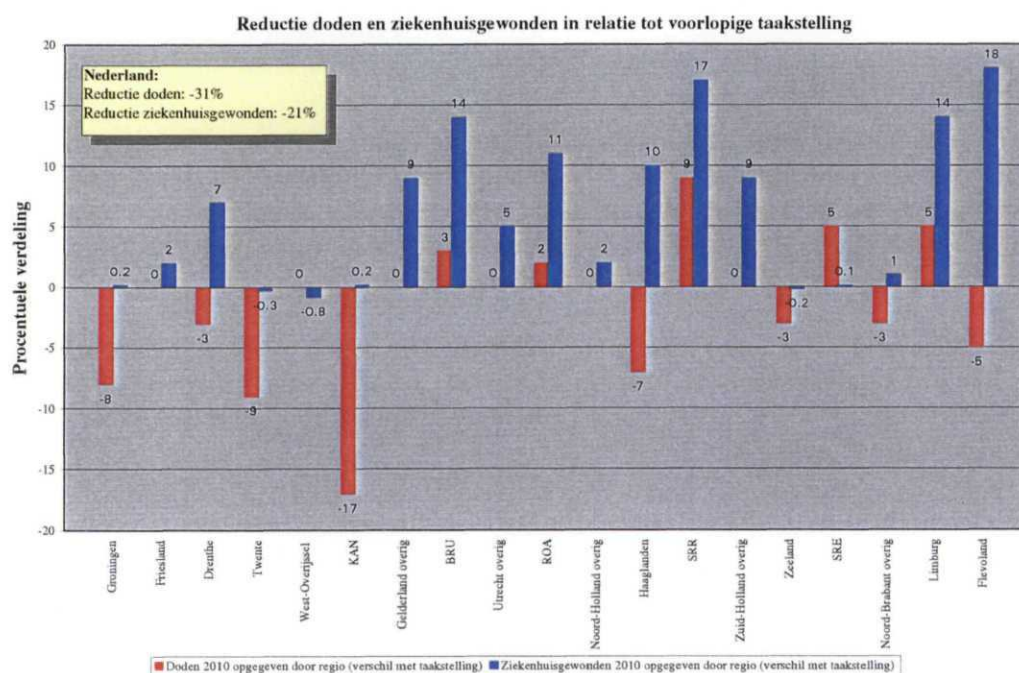
2 Realisering regionale doelstelling verkeersveiligheid

In de eindrapportage van de Taskforce² zijn de voorlopige doelstellingen voor de reductie van doden en ziekenhuisgewonden in het verkeer per provincie en kaderwetgebied aangegeven. In dit hoofdstuk beschrijven we de mate waarin de regio's voldoen aan deze regionale doelstellingen. Vervolgens besteden we aandacht aan de methodiek die de regio's hebben gevolgd bij hun analyses en invulling van het maatregelpakket. Ten slotte belichten we een aantal achterliggende factoren die betrekking hebben op de regionale verschillen in de groei van het aantal verkeersslachtoffers.

2.1 Realisering versus doelstelling

De regio's hebben maatregelenpakketten samengesteld om de voorlopige doelstellingen³ te kunnen realiseren. Onderstaande grafiek 2.1 geeft de procentuele afwijking per regio aan ten opzichte van de voorlopige doelstellingen van de Taskforce-rapportage (weergegeven als de middenlijn).⁴ De brongegevens van de grafiek zijn vermeld in de bijlage van dit rapport.

Grafiek 2.1. Verwachte reductie doden en ziekenhuisgewonden t.o.v. doelstelling



² Eindrapportage taskforce methodiek doorvertaling doelstellingen verkeersveiligheid, 30 mei 2001.

³ Waar in deze rapportage verder gesproken wordt over de regionale doelstellingen wordt bedoeld de *voorlopige* regionale doelstellingen.

⁴ Een negatieve score betekent een verdergaande besparing van slachtoffers ten opzichte van de doelstellingen.

De landelijke doelstelling vloeit voort uit het NVVP, namelijk 750 doden (-30%) en 14.000 ziekenhuisgewonden (-25%) in 2010. Na het invoeren van de maatregelpakketten van de regio's komt het aantal doden uit op 743 (-31%) en het aantal ziekenhuisgewonden op 14848 (-21%). Alle regio's scoren wat betreft de reductie van doden goed, de afwijkingen liggen in een range van -17% tot +9%. Voor het aantal ziekenhuisgewonden komen vooral provincies Gelderland overig, Zuid-Holland overig, Limburg, Flevoland en de kaderwetgebieden BRU, ROA, Haaglanden en SRR hoger uit (tussen de 9% en 18%).

Deze verschillen in ziekenhuisgewonden ten opzichte van de voorlopige doelstelling kunnen worden verklaard, doordat de regio's gebruik hebben gemaakt van de door de SWOV ontwikkelde VVR⁵. Binnen de VVR worden de effecten van maatregelen berekend. Daarbij wordt uitgegaan van een vaste verhouding (factor 0,71) tussen de effectiviteit van de maatregelen in het voorkómen van doden en ziekenhuisgewonden. Van deze factor wordt gebruik gemaakt aangezien geen nadere cijfers hierover bekend zijn. Hierdoor is het voor een regio niet mogelijk om specifieke maatregelen in te zetten die naar verhouding meer ziekenhuisgewonden reduceren. De verhouding tussen doden en ziekenhuisgewonden in de basissituatie (1997-1999) bepaalt daardoor in hoeverre de voorlopige doelstelling van een regio zowel qua doden als ziekenhuisgewonden haalbaar is.

2.2 Gevolgde methodiek

Uit de negentien ingeleverde rapportages blijkt dat alle regio's gebruik hebben gemaakt van de door de SWOV ontwikkelde VVR. Met behulp van deze methodiek zijn de maatregelpakketten doorgerekend, waarop uiteindelijk de reductie van het aantal doden en ziekenhuisgewonden is gebaseerd. Hierdoor hebben alle regio's dezelfde werkwijze gehanteerd, waardoor ze op dit onderdeel onderling goed vergelijkbaar zijn.

Op onderdelen zijn echter wel verschillen zichtbaar. Dit betreft de aannames van de uitgangssituatie van de verkeersonveiligheid met betrekking tot de uitsplitsing van de slachtoffers over de verschillende wegtypen en de gehanteerde kosten door de regio's voor de verschillende infrastructurele maatregelen.

Om de onveiligheid in de uitgangssituatie in beeld te brengen is door alle regio's gebruik gemaakt van de cijfers van AVV-BG⁶. De toedeling van de ongevallencijfers naar het toekomstig wegennet is door een aantal regio's gebeurd op basis van een hypothetisch gecategoriseerd wegennet. De reden die de regio's hiervoor opgeven is dat binnen het tijdsbestek van het project het niet mogelijk is geweest om een volledige vertaalslag te maken.⁷

Aan verschillen in de kosten van maatregelen besteden we nader aandacht in hoofdstuk 3.3.

⁵ VVR: Verkeersveiligheidsverkenner

⁶ AVV-BG staat voor Adviesdienst Verkeer en Vervoer, hoofdafdeling BasisGegevens

⁷ Er heeft door KPMG BEA / AGV geen controle plaatsgevonden in hoeverre de uitgangssituatie qua aantal ongevallen en de locaties van de ongevallen overeenstemt met de cijfers van AVV-BG.

2.3 Vergelijking relatieve groei aantal slachtoffers

De door de regio's te behalen doelstelling wordt mede beïnvloed door de verwachte autonome groei van het aantal verkeersslachtoffers. Hoe hoger de autonome groei in een regio, des te zwaarder het maatregelpakket moet worden om de regionale doelstelling te kunnen behalen.

De relatieve groei van het aantal slachtoffers wordt vervolgens weer bepaald door verschillende factoren, waaronder de verandering van weglengtes, verkeersintensiteiten en verkeersprestatie, inwoners, arbeidsplaatsen en ruimtelijke ontwikkelingen. Onderstaand gaan we kort in op deze factoren.

2.3.1 Weglengte, verkeersintensiteit en verkeersprestatie

Effecten van categorising

Als effect van categorisering van het wegennet op de intensiteit, hebben alle regio's de VVR-defaultwaarden als uitgangspunt gehanteerd. Vervolgens hebben zij op verschillende overgangen van RONA wegtype naar Duurzaam Veilig wegtype procentuele wijzigingen doorgevoerd. Over het algemeen wijken deze enkele procenten (5-10%) af van de defaultwaarden. De motivatie van deze afwijking is niet terug te vinden in de rapportages, echter deze kan natuurlijk zijn grondslag vinden in het categoriseringsplan van de regio. Alle regio's hebben wel de lijst met wegtypen aangehouden, waardoor de regio's op dit punt goed vergelijkbaar zijn.

Weglengte

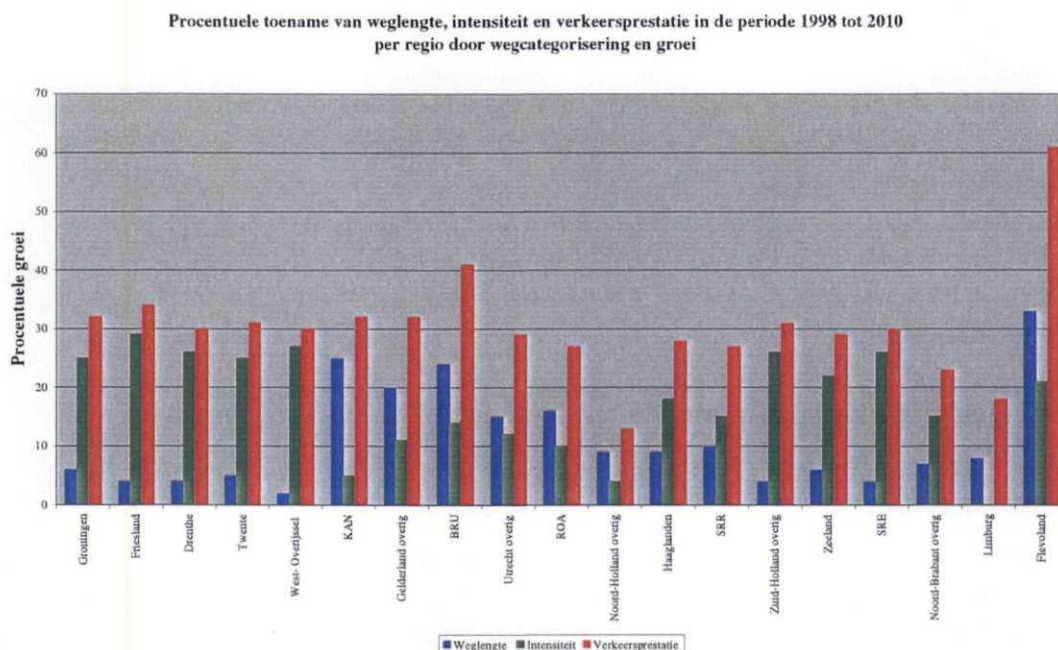
De regio's hebben de groei van de weglengtes aangegeven per Duurzaam Veilig wegtype en per wegbeheerder. Opvallende regio's hierbij zijn de provincies Friesland, Gelderland overig, Flevoland en de kaderwetgebieden Twente, KAN, BRU, ROA en Haaglanden. Op sommige wegtypes komt een groei van weglengte naar voren van meer dan 100% ten opzichte van de huidige situatie.

Intensiteit en verkeersprestatie

Voor het bepalen van de groei van de verkeersintensiteit (aantal voertuigen) en verkeersprestatie (aantal voertuigkilometers) hebben de regio's vooral gebruik gemaakt van bestaande verkeersmodellen. De door de SWOV in de VVR opgenomen defaultwaarden voor de ontwikkeling van intensiteit zijn door de meeste regio's aangepast. Het blijkt dat bepaalde re-

gio's beduidend hogere waarden voor etmaalintensiteiten hebben opgenomen dan andere. In grafiek 2.2 komt de groei van de weglengte, intensiteit en de verkeersprestatie per regio's over het totaal gezien naar voren. De brongegevens van de grafiek staan in bijlage B.

Grafiek 2.2. Groei weglengte, intensiteit en verkeersprestatie in 2010 per regio



Opvallend in grafiek 2.2 is dat duidelijk afwijkende verschillen zijn in de procentuele toenames van weglengte en intensiteit. Als bijvoorbeeld wordt gekeken naar de stedelijke regio's ligt de procentuele groei van weglengte beduidend hoger dan in de rest van Nederland. Dit kan worden verklaard uit het feit dat in de stedelijke gebieden een verdergaande verstedelijking plaatsvindt door onder anderen VINEX-locaties. Het uitbreiden van de weglengte is hier vanzelfsprekend.

In de meer landelijke gebieden blijkt het omgekeerde het geval te zijn. Hier groeit vooral de intensiteit en niet de weglengte (conform landelijke trend), omdat op dit wegennet nog capaciteit beschikbaar is. De meeste niet-verstedelijkte regio's laten een relatief forse groei zien van intensiteit en verkeersprestatie. Opvallende uitzonderingen hierop zijn Noord-Holland overig en Gelderland overig.⁸

⁸ Opmerkelijk is dat de provincie Zuid-Holland overig de groei van de intensiteiten heeft gebaseerd op het provinciaal verkeersmodel Noord-Holland, dat is gespecificeerd op het ROA gebied en het regionaal verkeersmodel van SRR. Beide modellen zijn gefocust op stedelijke agglomeraties, terwijl de provincie Zuid-Holland overig voor het grootste deel bestaat uit middelgrote en kleine gemeente en het "Groene Hart".

Wat betreft de verkeersprestatie ontlopen de regio's elkaar verhoudingsgewijs niet veel. Een opvallende uitschieter is de provincie Flevoland. We kunnen dit verklaren doordat in deze provincie zowel nog veel wegen worden aangelegd als dat de intensiteit fors stijgt.

Uit onderzoek naar de verschillen in groei van de verkeersprestatie in 2010 tussen Nederland en de som van de regio's blijkt dat de som van de regio's in totaal 5% meer groei oplevert dan voor Nederland als totaal is opgenomen in de VVR. Samen met de 27% hogere verkeersprestatie in het basisjaar 1998⁹ is er in 2010 voor de som van de regio's 32% meer verkeer dan voor Nederland als totaal eerder door de SWOV is berekend. Deze hogere autonome verkeersgroei resulteert in 14% meer doden en 17% meer opgehoogde ziekenhuisgewonden in 2010. Positief is dat, ondanks deze stijging, de regio's gezamenlijk met de ingediende maatregelpakketten wel de voorlopige landelijke doelstelling halen.

2.3.2 Inwoners, arbeidsplaatsen en ruimtelijke ontwikkeling

Om de groei van de verkeersprestatie verder te kunnen verklaren is de regio's gevraagd nadere informatie te geven over inwoners, arbeidsplaatsen en ruimtelijke ordening. Een volledige vergelijking van de ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen hebben wij niet kunnen uitvoeren. Dit heeft te maken met enerzijds verschillen in begin- en eindjaren van de door de regio's opgegeven groeipercentages. Derhalve is gekozen om afzonderlijk naar de verschillende groeipercentages te kijken. Daarnaast hebben ook niet alle regio's de betreffende gegevens aangeleverd.¹⁰

Inwoners

Vooraf in de regio's KAN, gehele provincie Utrecht (inclusief BRU), het ROA en de provincie Flevoland wordt uitgegaan van een verhoudingsgewijs hoge groei. De provincie Flevoland geeft het hoogste groeipercentage op, namelijk 43% (1998-2010). Aan de andere kant van het spectrum zitten de gehele provincie Zuid-Holland (inclusief Haaglanden en SRR) (rond de 3% groei tussen 2000-2010) samen met Twente, West-Overijssel en de provincie Zeeland.

⁹ Voornamelijk veroorzaakt door te hoge intensiteitwaarden op o.a. plattelandswegen.

¹⁰ De volgende regio's hebben over beide indicatoren geen informatie verstrekt: de provincies Noord-Holland overig, Noord-Brabant overig, kaderwetgebieden BRU (alleen per gemeente) en SRE. Voor de ontwikkeling van het aantal inwoners hanteert de provincie Limburg drie scenario's. Uit de rapportage is niet duidelijk naar voren gekomen van welk scenario is uitgegaan. De provincies Zeeland en Flevoland hebben geen groei opgegeven voor de arbeidsplaatsen.

Arbeidsplaatsen

Hoge groeipercentages worden vooral opgegeven door de regio's KAN (25% tov 1994), provincies Drenthe (32% tov 1994), Gelderland overig (56% tov 1987), Utrecht overig (47% tov 1998), Zuid-Holland overig (19% tov 1998), ROA (43% tov 1991) en Haaglanden (23% tov 1998).

De provincies Groningen en Friesland hanteren een groei van respectievelijk 17% en 16% (tov 1998) op. De overige regio's veronderstellen een groei van slechts enkele procenten.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Niet alle regio's hebben even duidelijk aangegeven wat op dit punt de uitgangspunten zijn geweest. Meestal wordt verwezen naar regionale ruimtelijke plannen, waarin is aangegeven op welke locatie in de regio uitbreidingen gepland staan.

Samenvattend kan worden gesteld dat de verschillende regio's, al dan niet op een eenduidige wijze, hun groei van het verkeer, wegennet, inwoners en arbeidsplaatsen hebben opgegeven. Uit de vergelijking van de verschillende gegevens blijkt dat de groei van de verkeersprestatie altijd in relatie staat tot overige ontwikkelingen als VINEX-locaties, groei van het aantal inwoners, uitbreiding kantoorlocaties.

2.4 Conclusies

Grosso modo kunnen de regio's de doelstelling uit het NVVP halen. Voor wat betreft het aantal doden is de verwachte realisering iets meer dan de doelstelling (31% versus 30%). Ten aanzien van het aantal gewonden blijft de realisering iets achter bij de doelstelling (21% versus 25%).

Gemiddeld ligt de verwachte, autonome groei van het aantal verkeersslachtoffers in de regio's hoger dan in eerder stadium door de SWOV is ingeschat (circa 15%). Deze groei wordt veroorzaakt door achterliggende factoren, zoals de ontwikkeling van weglengte, intensiteit, inwoners en arbeidsplaatsen. Gebleken is dat een meer dan gemiddelde groei van weglengte en intensiteit altijd in relatie staat tot een corresponderende ontwikkeling van arbeidsplaatsen of inwoners.

De regio's geven aan dat zelfs bij de hogere autonome groei de regionale doelstelling haalbaar is. Dit biedt derhalve perspectief op de realisering van de doelstelling, aangezien bij een eventuele lagere autonome groei van het aantal verkeersslachtoffers de doelstelling eerder in het vizier komt.

De verschillende rapportages zijn in het algemeen goed vergelijkbaar met elkaar. Voor alle extremen is een verklaring gevonden. Door verschillende jaarreeksen met betrekking tot de ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen zijn de rapportages op dit punt evenwel minder goed vergelijkbaar.

3 Verantwoording ingezet maatregelpakket

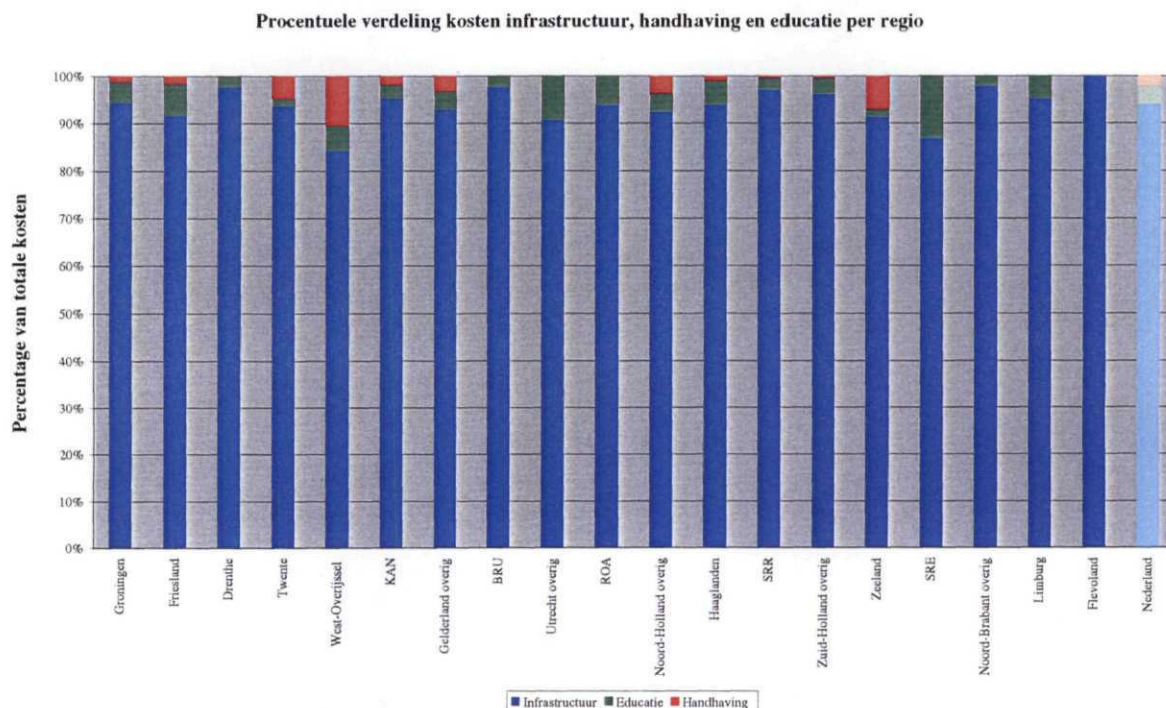
Dit hoofdstuk gaat in op de verantwoording van de door de regio's ingediende maatregelpakketten. Daarbij wordt aandacht besteed aan de inhoud, gevolgde methodiek, kosten en effecten van maatregelen.

3.1 Overzicht inhoud maatregelpakketten

Duurzaam Veilig gaat uit van een integraal maatregelpakket waarin zowel aandacht is voor infrastructuur, als voor educatie, handhaving en voorlichting. Ook binnen de infrastructurele maatregelen zou weer een onderverdeling moeten zijn naar de verschillende wegtypen. De regio's konden de infrastructurele maatregelen invoeren in de VVR en hebben dat ook gedaan. De maatregelen op educatie en handhavingsgebied zijn door de regio's los begroot en toegelicht.

Binnen de VVR is uitgegaan van de veronderstelling dat het Rijk een aantal maatregelen initieert op het gebied van voertuigveiligheid, wet- en regelgeving en landelijke voorlichtingscampagnes. De regio's hebben op deze terreinen dus geen claims ingediend. De brongegevens van de grafiek staan in bijlage C.

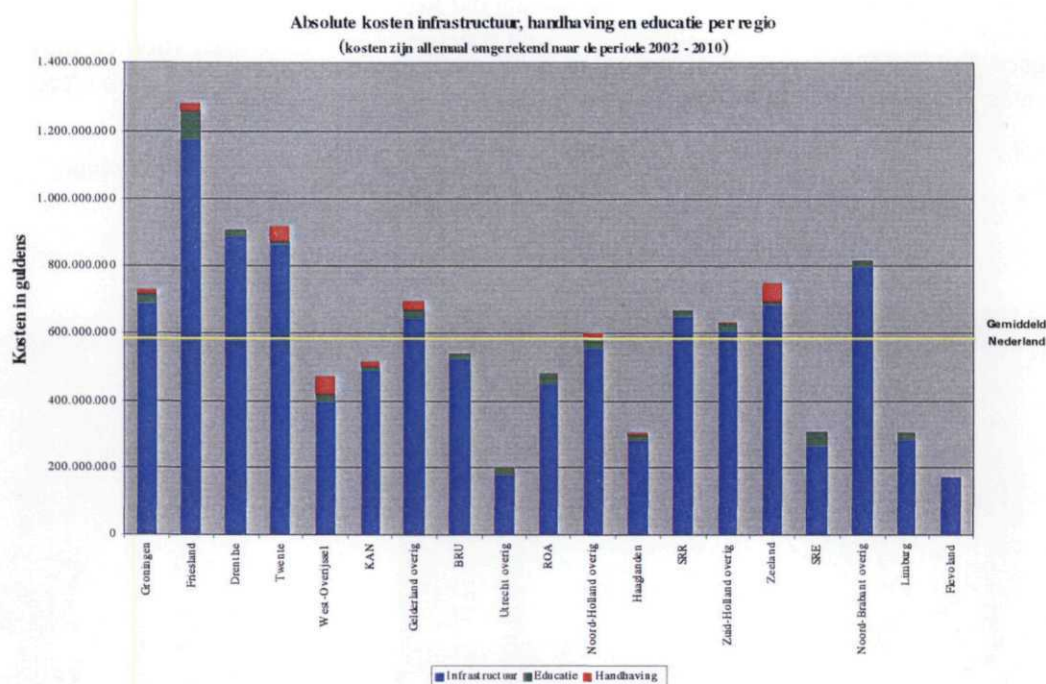
Grafiek 3.1. Procentuele verdeling van kosten naar infrastructuur, educatie en handhaving per regio



Als wordt gekeken naar de kosten van de verschillende maatregelsoorten die door de regio's zijn opgegeven dan blijkt dat de kosten voornamelijk de te reconstrueren infrastructuur betreffen. Dit is ook te verklaren uit het feit dat binnen de VVR alleen aan infrastructurele maatregelen slachtofferreducties zijn toegekend. Grofweg kan worden gesteld dat de kosten van infrastructuur 90% van alle kosten bepalen.

We constateren dat de regio's op zeer verschillende manieren zijn omgegaan met educatie en handhaving. Enkele regio's geven aan nog geen beeld te hebben van de kosten, er is daar nog geen tijd in het proces geweest om dit nader uit te werken. Daarnaast zijn er ook regio's die een inschatting hebben gedaan van de kosten. Verder valt op dat er ook regio's zijn die in verhouding meer kosten voor handhaving opnemen, namelijk regio Twente (5%), provincie Overijssel (11%) en Zeeland (7%). De provincie Utrecht (9%) en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (13%) hebben meer kosten dan gemiddeld opgenomen voor educatie.

Grafiek 3.2. Totale kosten per regio.



Uit grafiek 3.2 blijkt dat niet alle regio's kosten hebben opgenomen voor educatie en handhaving. Wat kunnen de consequenties zijn voor de ingediende claim?

Stel dat het gemiddelde percentage van de kosten voor educatie en handhaving wordt bepaald op basis van de regio's die hiervoor wel kosten opvoeren, dan blijkt dat het gemiddeld gaat om 4% educatiekosten en 3% handhavingskosten op het totaal. Als we deze percentages bijtellen bij de regio's die hiervoor nog geen kosten hebben opgevoerd, komt dit uit op een

totaal van rond de 125 miljoen gulden extra. Ten opzichte van de gehele claim is dit circa 2%.

Daarnaast zijn sterke verschillen in de kosten over de regio's zichtbaar. Niet de omvang van de regio bepaalt de maat van de kosten, maar meer op welke wegen de meeste maatregelen worden ingezet en hoe uitgebreid dit maatregelenpakket is. Vooral de maatregelen op regionale stroomwegen zijn kostbaar en drukken op de totale kosten. Een regio als Friesland is daarbij koploper in de kosten voor de aanpassing van de infrastructuur. In het bijzonder de noordelijke regio's komen boven het gemiddelde claimbedrag uit.

3.2 Gevolgde methodiek

Een deel van de regio's heeft gewerkt met verschillende scenario's, terwijl de overige regio's één scenario hebben doorgerekend en ingediend. De effecten van deze scenario's zijn met behulp van de VVR-systematiek doorgerekend.

De volgende regio's hebben met verschillende scenario's gerekend: provincies Groningen, Friesland, Drenthe, West-Overijssel, Gelderland overig, Utrecht overig, Noord-Holland overig, Zuid-Holland overig, Zeeland, Flevoland, Regio Twente, KAN en SRE. Bij de scenario's heeft de nadruk gelegen op de mate van inzet in infrastructuur. Een aantal verschillende scenario's die meerdere malen is gehanteerd zijn:

- scenario doorzetting huidige beleid (qua kosten);
- scenario voorlopige doelstelling halend;
- scenario landelijk pakket vertalend naar de regio.

Bij alle regio's is gebleken dat met een scenario van doorzetting huidige beleid niet de voorlopige doelstelling werd gehaald: extra investeringen zijn overal noodzakelijk. Enkele regio's hebben ook aangegeven dat geen tijd is geweest voor verdere afstemming tussen scenario's maar dat is uitgegaan van het doelstellende scenario, waarbij in een later stadium dit scenario nog wel wordt verfijnd. Dit kan dus nog een efficiëncyslag opleveren in de zin dat de kosten mogelijk lager kunnen uitvallen. De provincies Noord-Brabant overig en Limburg, ROA, BRU, Haaglanden en SRR hebben geen scenario's gebruikt bij het opstellen van de rapportages.

Veel regio's hebben de overige wegbeheerders bij het samenstellen van het maatregelenpakket betrokken met een vragenlijst. Hierdoor is in de regio's een goed beeld ontstaan van de (on)mogelijkheden van de individuele wegbeheerders.

Waar veel regio's wel de wegbeheerders hebben benaderd voor opgave over infrastructuur is nergens in de regio's een koppeling gelegd met andere beleidsterreinen (RO, milieu, economie, etc) om mogelijke kosten voor verkeersveiligheid in andere projecten onder te brengen dan wel voor afstemming van activiteiten. De regio's geven aan hier geen tijd meer voor te hebben gehad. Daarnaast speelt mee dat de maatregelpakketten vaak nog abstract zijn en

daarmee lastig passen in de reguliere gemeentelijke beleidsvoorbereiding (zie ook hoofdstuk 6).

3.3 Effecten en kosten van maatregelen

Effecten in overeenstemming met maatregelwijzer Duurzaam Veilig?

Alle regio's hebben gebruik gemaakt van de opgegeven effecten van maatregelen in de VVR. Er is alleen in de regio Zeeland een specifiek maatregelenpakket voorgesteld met andere maatregelen dan in de VVR stonden voor de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur). De kosten hiervoor heeft de regio opgenomen, echter er zijn geen effecten aan deze maatregelen toegekend.

Onderbouwing van kosten van infrastructuurmaatregelen

Veel regio's zijn afgeweken van de in de Maatregelwijzer genoemde normbedragen. Er is aangegeven dat de gebruikte bedragen uit ervaringscijfers van wegbeheerders komen. Voor de volgende maatregelen zijn duidelijk afwijkend hogere kosten opgegeven: DV 30 km/uur, aanleg parallelvoorzieningen, overrijdbare rijbaanscheiding, aanleg fietspaden, rotonde bi-buko/bubeko, afwezigheid geparkeerde voertuigen, aanbreng suggestiestrook, plateau bubeko, aanbrengen markering, oversteekplaatsen fiets/voetgangers.

De verschillen in kosten per maatregel liggen over het algemeen niet ver uit elkaar. Voor de grootste verschillen in kosten per maatregel wordt verwezen naar tabel 3.2 in bijlage C. Naar voren komt dat over de hele lijn de rotonde duurder worden ingeschat. Hier komen vergelijkbaar hogere bedragen naar voren. Een aantal regio's geven hogere kosten aan voor bijvoorbeeld aanleg van fietsvoorzieningen, parallelvoorzieningen, verwijderen van geparkeerde auto's. Deze hogere kosten in de verschillende regio's voor deze ruimte-vragende maatregelen kunnen worden verklaard, omdat bijvoorbeeld in stedelijk gebied relatief weinig ruimte beschikbaar is terwijl in landelijk gebied vaak weer sprake is van hoge kosten voor ontginning. Tijdens het proces van het opstellen van de vergelijkingen is bij enkele regio's navraag gedaan naar de achtergrond van de opgegeven kosten voor maatregelen. Hieruit is naar voren gekomen dat de kosten gebaseerd zijn op ervaringscijfers van projecten die de laatste jaren zijn aangelegd. Het effect van structuurkenmerken van de verschillende regio's is niet als argument gebruikt.

Verschillende regio's die hogere kosten voor een maatregel hebben opgevoerd zijn gecheckt op het effect van deze meerkosten op de ingediende claim. Het blijkt dat deze hogere kosten meestal per saldo een gering aandeel vormen in de totaal ingediende claim van de betreffende regio.

In de Maatregelwijzer zijn in de infrastructuurkosten de engineeringkosten en een opslag voor indirecte kosten en onvoorziene kosten opgenomen. Desondanks hebben veel regio's gemeend dat, gelet op de gehanteerde eenheidsprijzen in de Maatregelwijzer, de kosten van

voorbereiding, administratie en toezicht (VAT) niet zijn inbegrepen. We stellen vast dat dit wijst op een mogelijk te lage kostenraming in de Maatregelwijzer.

Educatie maatregelen

Alle regio's, op een na, hebben kosten opgenomen voor educatie maatregelen. Positief is dat een groot aantal regio's hier een onderbouwing heeft gegeven in samenwerking met de ROV's, waarbij een reële inschatting is gegeven van de benodigde kosten. De vraag is wel in hoeverre de opgevoerde kosten projectkosten betreffen en/of personeelskosten of kosten voor instandhouding van het ROV.

Alle regio's die educatie hebben opgegeven, doen dit volgens de ideeën achter 'permanente verkeerseducatie' (PVE). De meeste regio's hebben aangegeven dat infrastructurele maatregelen niet los zijn te zien van educatie maatregelen. Een verschil is wel dat sommige regio's aangeven dat het effect van educatie al in de berekende effecten van de infrastructurele maatregelen is opgenomen, maar dat enkele regio's verwachten dat door de educatie een *extra* effect is de behalen. In de VVR zijn de kosten en effecten van educatie maatregelen die de regio's hebben opgegeven niet meegenomen. Hierin is wel rekening gehouden met het effect van de landelijke maatregelen.

Handhaving maatregelen

De meeste regio's hebben aangegeven dat, evenals de bovengenoemde educatiemaatregelen, (het effect van) infrastructurele maatregelen niet los is te zien van handhavingmaatregelen.

Daar waar de kosten voor educatie goed zijn toegelicht, blijken de kosten voor handhaving evenwel minder goed onderbouwd te zijn. De claims variëren van fl. 0 tot fl. 50 miljoen. Vaak wordt gesproken over extra inzet bij de Spee-projecten (bijvoorbeeld in Zeeland). Onduidelijk is ook in hoeverre de kosten van de regio's alleen zijn gericht op de concrete handhaving of ook op de administratieve kosten en kosten van inzet bij het OM.

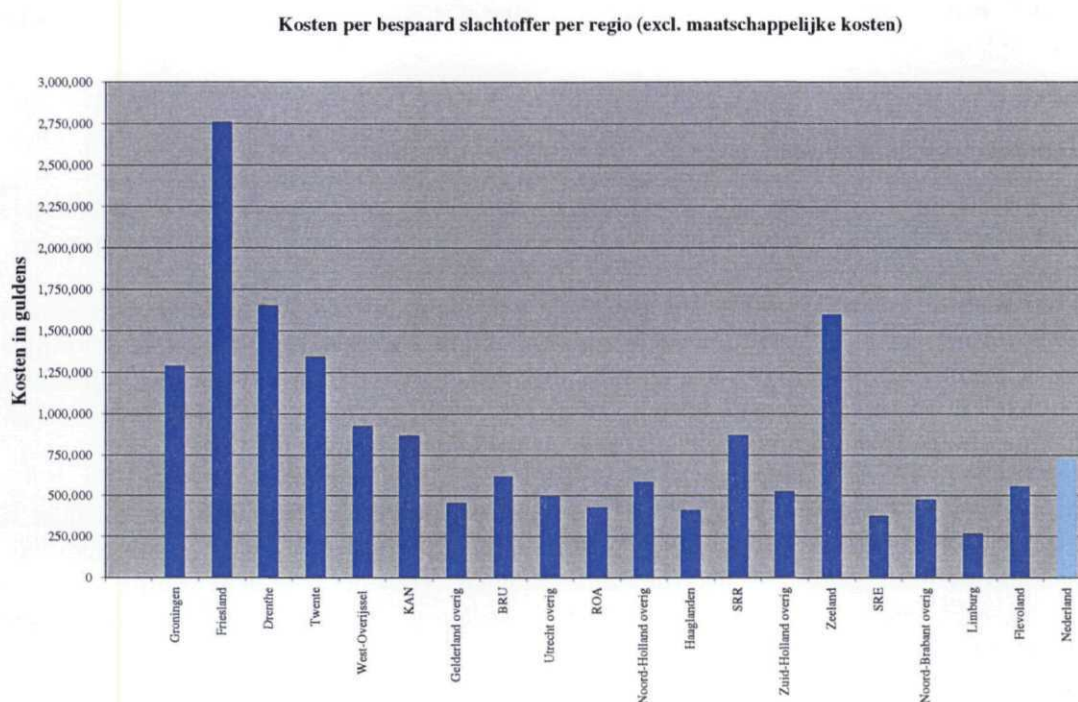
In de VVR is het landelijk effect van de gebiedsgerichte aanpak van Spee-projecten wel meegenomen tot 2010. De opgegeven kosten van de regio's en de effecten van de additionele handhavingmaatregelen zijn daar niet meegenomen. Voor het overzicht van de ingediende claims voor handhaving, hebben wij alleen de kosten meegenomen voor extra maatregelen boven op de Spee-projecten.

3.4 Kosteneffectiviteit

Om een beeld te krijgen van de kosteneffectiviteit van de maatregelpakketten is gebruikt gemaakt van de regio's aangeleverde gegevens over slachtofferreductie en de totale claim. Daarnaast is ook gekeken naar de baten/kosten verhouding van maatregelen per wegtype voor zover de regio's die hebben aangegeven in de rapportages.

De kosteneffectiviteit per bespaard slachtoffer is weergegeven in onderstaande grafiek 3.4. De grafiek is bedoeld voor een onderlinge vergelijking van de regio's. De kosteneffectiviteit is hier gedefinieerd als de verhouding tussen de totale claim en de verwachte slachtofferreductie. Voor het uitvoeren van een onderlinge vergelijking tussen de regio's is dit een goede maat¹¹. De brongegevens van de grafiek staan in bijlage C.

Grafiek 3.4. Kosten per bespaard slachtoffer per regio

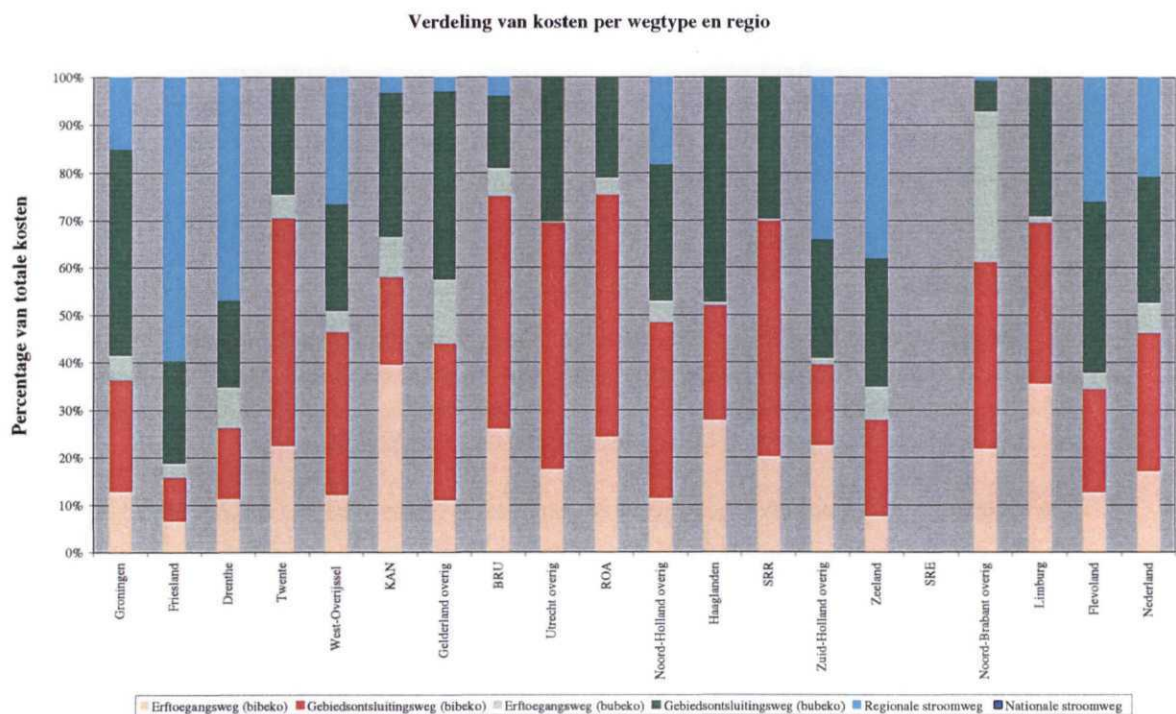


¹¹ De absolute cijfers moeten echter niet los worden geïnterpreteerd. Maatschappelijke kosten en kosten van het rijk zijn namelijk niet meegenomen in deze vergelijking, daarentegen zijn effecten van landelijke maatregelen wel weer meegenomen. Daarnaast waren voor een vergelijking op baten/kosten niveau niet alle gegevens van alle regio's beschikbaar. Deze baten/kosten gegevens uit de VVR betreffen ook alleen de infrastructuurmaatregelen.

Uit de grafiek blijkt dat een groot verschil aanwezig is tussen de regio's met betrekking tot de kosteneffectiviteit.

De provincie Friesland springt er met name uit, vooral doordat in het maatregelpakket sterk is ingezet op het verbeteren van de regionale stroomwegen waar veel slachtoffers vallen. De kosten voor het verbeteren van deze wegen liggen vele malen hoger dan de overige maatregelen. Dit fenomeen doet zich vooral in de landelijke gebieden voor. In de stedelijke gebieden valt de kosteneffectiviteit voor maatregelen gunstiger uit, omdat in deze gebieden met relatief goedkopere maatregelen hetzelfde effect bereikt kan worden. Zie ook grafiek 3.5.

Grafiek 3.5. Procentuele verdeling van de kosten per wegtype per regio¹²



Bij een uitsplitsing van de kosten per wegtype blijkt, zoals eerder genoemd, dat de provincie Friesland zwaar inzet op de regionale stroomweg. Bij dit type weg hoort echter een relatief duur maatregelpakket. Een regio als Gelderland scoort veel hoger bij een inzet op de gebiedsontsluitingswegen. Een nader overzicht van de baten/kosten verhoudingen van de verschillende wegtypen is opgenomen in tabel 3.5 van bijlage C.

Op basis van de analyse van kosteneffectiviteit van het maatregelpakket per regio en de baten/kosten per type weg, komen de volgende regio's naar voren met relatief hoge kosten per bespaard slachtoffer:

¹² Van het SRE zijn geen gegevens bekend.

- Erftoegangsweg (bibeko): Noord-Brabant overig;
- Gebiedsontsluitingsweg (bibeko): Groningen en Drenthe;
- Erftoegangsweg (bubeko): Provincie Zeeland en KAN;
- Gebiedsontsluitingsweg (bubeko): Haaglanden en SRR;
- Regionale stroomweg: Noord-Holland overig, Zuid-Holland overig en provincie Zeeland.

De overige regio's laten onderling geen al te grote verschillen zien. Opvallende regio's met zeer lage kosten per bespaard slachtoffer zijn Haaglanden en provincie Limburg op de erftoegangswegen (bubeko).

Samenvattend kan gesteld worden dat verschillen aanwezig zijn tussen de regio's in kosten-effectiviteit. Er blijkt echter op basis van de rapportages geen systematische relatie te ontdekken tussen de kosteneffectiviteit van de voorliggende regionale maatregelpakketten en het behalen van de voorlopige doelstellingen.

3.5 Conclusies

Een ruime meerderheid van de regio's heeft gekozen voor een benadering van maatregelpakketten door middel van scenario's. Hierbij is de VVR een handvat geweest voor het doorrekenen van maatregelpakketten en om te komen tot een keuze voor een maatregelpakket, waardoor de rapportages op dit punt onderling goed vergelijkbaar zijn.

De meeste regio's hebben ingezet op een maatregelpakket waarbij de meeste kosten zijn gemoeid met het aanpassen van de infrastructuur. Op zichzelf is dit niet zo verwonderlijk, aangezien regio's in de VVR alleen de kosten en effecten van eigen infrastructuurmaatregelen kunnen bepalen (de regionale niet-inframaatregelen blijven daarmee dus buiten beeld). Een regio die zijn doelstelling zichtbaar wil halen, moet dus wel fors inzetten op infrastructuur.

Door het krappe tijdspad heeft bij het opstellen van de regio rapportages geen afstemming plaats gevonden met andere beleidsterreinen. Daarnaast gebeurt dit in de praktijk pas in een later stadium van het proces, zodra de plannen concretere vormen aan gaan nemen.

De regio's hebben een invulling gegeven aan de educatieve maatregelen (PVE), alleen is nog niet geheel duidelijk welke kosten wel en niet in de opgegeven claim zijn opgenomen. Voor de handhavingskant zijn de kosten nog niet door iedere regio ingeschat. Het blijkt evenwel dat de mogelijke meerkosten nooit veel meer dan circa 2% van de totale huidige claim bedragen.

De kosten voor de verschillende infrastructuurmaatregelen lopen per regio nog wel uiteen en wijken in een aantal gevallen af van de normbedragen van de "Maatregel-Wijzer Verkeersveiligheid", zoals opgenomen in de VVR. Verschillende regio's hebben hogere kosten per maatregel opgenomen, gemotiveerd op basis van ervaringen van wegbeheerders en projecten

uit het verleden. In de meeste gevallen blijkt een meer dan gemiddeld hogere kostprijs slechts van beperkte invloed te zijn op de hoogte van het totale claimbedrag.

De kosteneffectiviteit van maatregelen ligt in de stedelijke gebieden gunstiger dan in de landelijke regio's. Dit komt doordat in de stedelijke gebieden met relatief goedkopere maatregelen een zelfde effect kan worden bereikt. In het landelijke gebied wordt relatief zwaarder ingezet op het verbeteren van de regionale stroomwegen, hetgeen hogere kosten met zich meebrengt.

4 Financiëring maatregelpakket

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de financiële claims en de beschikbaarheid van financiële middelen in de regio's zelf. In 4.1 geven we een overzicht van de door de regio's aangegeven benodigde financiële middelen voor de maatregelpakketten en de doorvertaling daarvan naar de claim richting ICES. De financieringsmogelijkheden in de regio bespreken we in 4.2.

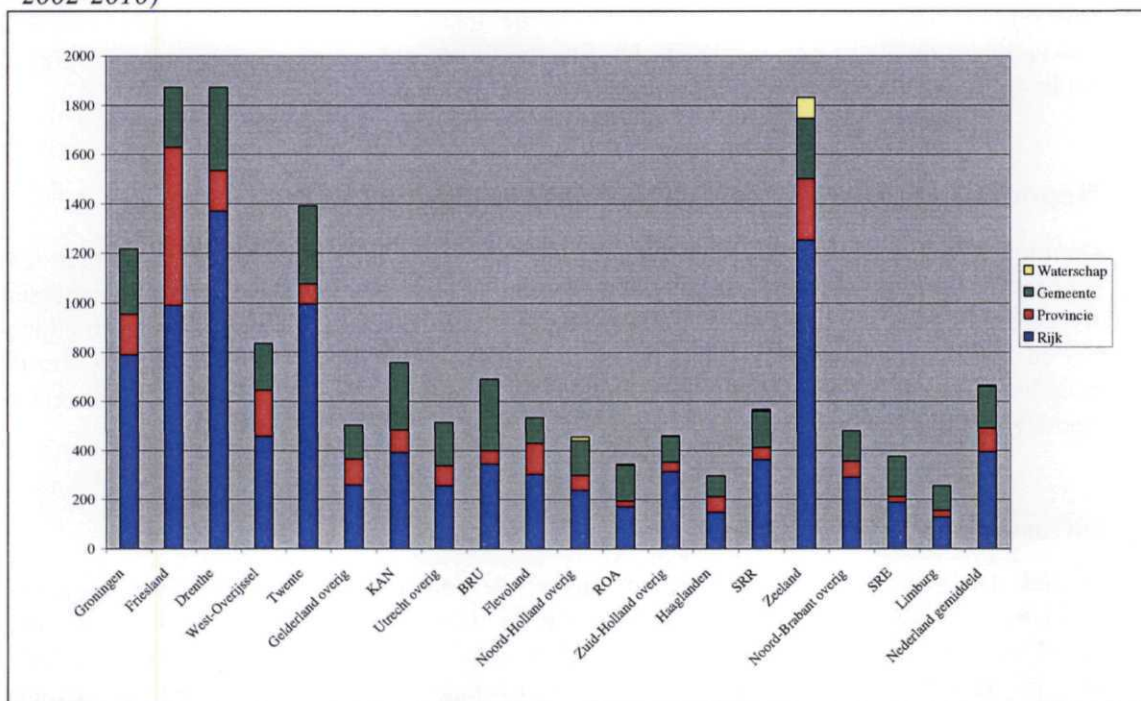
4.1 Benodigde financiële middelen maatregelpakketten

De door de regio's gevraagde financiële middelen voor de infrastructurele maatregelen respectievelijk educatie- en handhavingmaatregelen hebben we in twee aparte overzichten weergegeven.. Dit verduidelijkt de verhouding tussen infrastructurele maatregelen en educatie- en handhavingmaatregelen. Aan het eind van deze paragraaf volgt het overzicht van de claimbedragen. In bijlage D staan de benodigde financiële middelen uitgesplitst naar wegbeheerder per regio weergegeven.

4.1.1 Infrastructurele maatregelen

Grafiek 4.1. geeft een beeld van de omvang en de verdeling van de benodigde financiële middelen per inwoner voor de uitvoering van de infrastructurele maatregelen, uitgesplitst naar kostendrager (wegbeheerder)*. De financiële middelen beslaan de periode 2002-2010 en zijn uitgedrukt in guldens. In tabel 4.20 van bijlage D staan de bedragen per inwoner vermeld per wegbeheerder. De totaalbedragen per regio uitgesplitst naar wegbeheerder staan weergegeven in bijlage tabel 4.21.

Grafiek 4.1 Omvang en verdeling financiële middelen infrastructuur (gld per inwoner, 2002-2010)



*) inclusief 50%-bijdrage van het Rijk voor infrastructuur van regionale en lokale wegbeheerders

Omvang middelen infrastructuur verschilt per regio

De omvang van de middelen voor de infrastructurele maatregelen per inwoner verschillen per regio van ongeveer 1800 tot 250 gulden. Het gemiddelde bedrag dat de regio's claimen voor infrastructurele maatregelen is ongeveer 660 gulden per inwoner. Deze bedragen zijn exclusief BTW.

Rijk en gemeenten dragen grootste deel van middelen

De helft van de middelen voor infrastructurele maatregelen wordt gedragen door c.q. toegevoegd aan het rijk. Dit conform de uitgangspunten van de regionale rapportages (zie ook hoofdstuk 4.2). De overige 50% wordt verdeeld over de decentrale overheden, waarin de gemeenten het grootste deel voor hun rekening nemen.

Regio's gaan verschillend om met VAT

Er is onduidelijkheid rond de toerekening van de kosten van Voorbereiding, Administratie en Toezicht (VAT). Dit zijn kosten voor engineering, directievoering en apparaatskosten. In de

verschillende bronnen die zijn gebruikt bij het opstellen van het maatregelpakket, worden evenwel verschillende definities en begrippen gebruikt. In de Verkeersveiligheidsverkenner staat vermeld dat de prijzen exclusief apparaatskosten zijn. In de Maatregelwijzer zijn in de infrastructuurkosten de engineeringkosten en een opslag voor indirecte kosten en onvoorziene kosten opgenomen. In beginsel kunnen we dus aannemen dat in de infrastructuurkosten van de Maatregelwijzer de VAT-opslag wel verwerkt is. Desondanks hebben veel regio's gemeend dat, gelet op de gehanteerde eenheidsprijzen in de Maatregelwijzer, de kosten van voorbereiding, administratie en toezicht (VAT) niet zijn inbegrepen. Desgevraagd geven zij aan dat, indien de eenheidsprijzen inclusief VAT zijn, de door hen in de betreffende rapportage genoemde bedragen te laag zijn om de aangegeven maatregelen te kunnen financieren. We stellen vast dat dit wijst op een mogelijk te lage kostenraming in de Maatregelwijzer.

4.1.2 Educatie en handhaving

In tabel 4.1 geven we de middelen voor educatie en handhaving weer.

Tabel 4.1. Omvang financiële middelen educatie en handhaving per regio (1000 gld 2002-2010)

Regio	Educatie	Handhaving	Totaal
Groningen	23.800	6.650	30.450
Friesland	66.000	14.500	80.500
Drenthe	14.000	PM	14.000
West-Overijssel	19.000	38.000	57.000
Twente	19.000	24.000	43.000
Gelderland overig	24.500	21.000	45.500
KAN	10.500	7.000	17.500
Utrecht overig	14.000	PM	14.000
BRU	8.459	PM	8.459
Flevoland	PM	PM	PM
Noord-Holland overig	21.000	21.000	42.000
ROA	29.747	3.403	33.151
Zuid-Holland overig	20.000	2500	22.500
Haaglanden	15.000	2.500	17.500
SRR	15.000	2.500	17.500
Zeeland	10.520	52.310	62.830
Noord-Brabant overig	15.000	PM	15.000
SRE	PM	PM	39.667
Limburg	13.781	PM	13.781
Totaal	324.307	195.363	559.337
Gemiddelde*	22.211	17.451	39.662

* gemiddelde van de regio's waarvan zowel de bedragen van educatie als van handhaving bekend zijn.

Omvang middelen educatie en handhaving verschilt per regio

De omvang van de door de regio's ingeschatte middelen voor de maatregelen op het gebied van educatie en handhaving loopt uiteen van ongeveer 10 miljoen tot 80 miljoen. Het gemiddelde bedrag dat de regio's claimen voor educatie en handhaving ligt rond de 40 miljoen

Benodigde middelen educatie en handhaving nog niet in alle regio's bekend

Zes regio's (Friesland, Groningen, Drenthe, West-Overijssel, Gelderland overig, KAN en Twente) hebben de benodigde middelen voor educatie- en handhavingmaatregelen opgenomen in de financiële claim. Friesland, Groningen en Drenthe geven daarnaast nog aan dat handhaving volledig door het rijk gefinancierd wordt. In de rapportages van de regio's Zuid-Holland overig, SRR, Haaglanden, BRU, ROA, SRE, Limburg, Noord-Brabant en Zeeland staan de (geschatte) kosten van educatie en/of handhaving weergegeven. Deze kosten zijn echter nog niet door middel van een financiële claim verdeeld over de wegbeheerders. In de rapportage van de regio Flevoland staan geen kosten vermeld voor educatie en handhaving, waardoor ze niet in de financiële claim voorkomen. Flevoland geeft aan dat minimaal de huidige middelen conform de doeluitkering verkeersveiligheid beschikbaar moet blijven.

Regio's gaan bij claim uit van periode 2004-2010

De regio's gaan voor de middelen van educatie en handhaving niet uit van de periode 2002-2010, maar van een periode 2004-2010. Dit heeft te maken met bestaande programma's, o.a. Spee-projecten, die tot 2004 lopen. Het rijk heeft voor deze periode gelden beschikbaar gesteld ter overbrugging van Duurzaam Veilig fase 1 naar fase 2. Enkele regio's hebben met dit bedrag ook gerekend, terwijl andere regio's deze regeling buiten de claim hebben gelaten.

4.1.3 Financiële claim

Uit de voorgaande overzichten kunnen we tabel 4.2 samenstellen. In tabel 4.2 geven we de totale financiële claim weer, uitgesplitst naar GDU-DV2 en HWN-claim.

Tabel 4.2. Financiële claim over de periode 2002-2010 (1000 gld)

Regio	GDU-DV2 claim	HWN-claim	Totaal
Groningen	260.550	205.000	465.550
Friesland	602.250	68.500	670.750
Drenthe	246.000	410.000	656.000
West-Overijssel	209.000	38.000	247.000
Twente	267.500	372.000	639.500
Gelderland	335.250	21.000	356.250
KAN	247.250	15.000	262.250
Utrecht	98.650	0	98.650

Vervolg Tabel 4.2. Financiële claim over de periode 2002-2010 (1000 gld)

BRU	264.000	0	264.000
Flevoland	76.000	23.000	99.000
Noord-Holland	287.000	25.000	312.000
ROA	227.000	0	227.000
Zuid-Holland overig	197.500	217.000	414.500
Haaglanden	142.500	0	142.500
SRR	235.500	180.000	415.500
Zeeland	217.250	252.000	469.250
Noord-Brabant	316.000	167.000	483.000
SRE	133.500	2.000	135.500
Limburg	144.000	3.000	147.000
Totaal	4.506.700	1.998.500	6.505.200

Omvang financiële claim

We constateren dat de GDU-claim van de regio's rond de 4,5 miljard gulden ligt en de HWN-claim rond de 2 miljard gulden. De totale door de regio's ingediende claim komt daarmee uit op 6,5 miljard gulden.

Toelichting GDU-claim

De GDU-claim bestaat uit de 50%-bijdrage van het rijk bij het uitvoeren van het maatregelenpakket voor infrastructurele maatregelen (exclusief hoofdwegennet) en de middelen voor voorlichting en educatie en handhaving. De verdeling van de middelen van handhaving is niet in elke regio gelijk. Zo gaan de regio's Friesland, Groningen en Drenthe in plaats van een 50%-bijdrage van het rijk uit van een 100%-bijdrage voor handhaving.¹³

Toelichting HWN-claim

De HWN-claim betreft de reservering c.q. claim voor infrastructurele maatregelen op het hoofdwegennet. Het grootste deel van de regio's hebben de middelen voor rijkswegen meegenomen in de financiële claim. Vier van de 19 regio's hebben hiervoor geen claimbedrag opgevoerd. Deze regio's hebben in hun rapportage geen plannen voor rijkswegen opgenomen (Utrecht, BRU, Haaglanden) of maken hier wel melding van, maar voeren er geen bedrag voor op (ROA). Het bedrag bij SRR voor het rijkswegennet vormt een schatting.

¹³ Conform de financieringssytematiek van de huidige 'Spee-projecten'.

4.2 Beschikbare gelden

Grootste deel regio's doet geen uitspraak

Het grootste deel van de regio's (11) kan nog geen uitspraak doen over de beschikbaarheid van eigen financiële middelen voor het door hen ingediende maatregelpakket. Ze hebben nog geen of onvoldoende zicht op de beschikbare middelen van de regionale partners, met name de inliggende gemeenten. De 50%-bijdrage van het rijk in combinatie met de realisatie de ICES-claim geldt sowieso als randvoorwaarde bij de financiering van het pakket. Ook geven twee regio's specifiek aan dat de extra regionale investeringen nog niet zijn opgenomen in de begroting.

Klein deel regio's meer zicht op beschikbaarheid gelden

Een klein deel van de regio's heeft iets meer zicht op de mogelijk beschikbare gelden. Stadsregio Rotterdam bijvoorbeeld geeft aan dat de mogelijkheden voor de SRR om eigen middelen te genereren gering zijn. In de komende periode zal de SRR er bij wegbeheerders op aandringen om hogere budgetten voor duurzaam veilig te reserveren. De regio KAN geeft aan dat de kosten van de regio slechts een beperkt verhoging betekent van de huidige begrotingsbedragen van de regio. Wel geeft het KAN aan dat er rekening gehouden moet worden met een verdubbeling van de uitvoeringskosten. De gemeenten, provincies en het Rijk zullen meer menskracht nodig hebben, waardoor de werkelijke kosten hoger uitvallen (zie ook hoofdstuk 5). De provincie Flevoland geeft aan dat het budget fl. 5 miljoen per jaar bedraagt, inclusief de GDU-gelden. Ook is in het rapport het budget per gemeente aangegeven. Haaglanden geeft aan dat de uitvoering van de infrastructuur tot 2005 vast ligt in Regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden en het BOR-fonds. Voor de periode na 2005 moeten nieuwe afspraken in kader van GDU+ worden gemaakt.

Financieringsmogelijkheden in regio

Een aantal regio's komt met mogelijke manieren om middelen uit regio beschikbaar te maken. Het Samenwerkingsverband Eindhoven (SRE) overweegt bijvoorbeeld om een fonds in te stellen voor de niet-infrastructurele maatregelen. De SRE hanteert daarbij het uitgangspunt dat 5% van de jaarlijkse infrastructurale uitgaven wordt besteed aan niet-infrastructurele maatregelen. De regio Zuid-Holland overig noemt het oprichten van een projectbureau met een eigen gebundeld budget. Ook vindt Zuid-Holland overig het belangrijk dat de subsidie-regeling dynamisch beschikbaar is. Op deze manier zijn de gelden binnen een langere periode in te plannen.

4.3 Conclusies

De wijze waarop de financiële claim van de regio's is opgebouwd is in grote lijnen vergelijkbaar. Wel zijn er verschillen tussen de claims vanwege het al dan niet opvoeren van kos-

ten voor educatie en handhaving en de wijze waarop die zijn geraamd. Ook zijn er verschillen tussen de rapportages vanwege het ontbreken of onvolledig zijn van de plannen voor rijkswegen.

Het totaal van de GDU-claim door de regio's komt neer rond de fl. 4,5 miljard en de HWN-claim rond de 2 miljard gulden. In vergelijking met de oorspronkelijke ICES-claim van het rijk is sprake van een aanmerkelijke hogere GDU-claim (4,5 versus 3,2 miljard) en een eveneens hogere HWN-claim (2 miljard versus 1,6 miljard). De totale claim komt daarmee uit op 6,5 miljard gulden, circa 30% meer dan het destijds door V&W geclaimde bedrag van circa fl. 5 miljard. Dit bedrag kan zich evenwel nog in neerwaartse richting (meevallers) of in opwaartse richting (tegenvallers) ontwikkelen.

De meeste regio's geven aan dat ze geen uitspraak kunnen doen over de beschikbaarheid van de benodigde gelden (de andere 50%) uit de regio zelf. Dit is verklaarbaar vanwege het feit dat bijvoorbeeld gemeenten pas geneigd zullen zijn om middelen uit te trekken als bestuurlijke overeenstemming bestaat over het regionale maatregelpakket en vervolgens een doorvertaling is gemaakt naar de gemeentelijke planvorming.

5 Beschikbare menskracht

Het uitvoeren van de maatregelpakketten brengt extra werkzaamheden met zich mee. Bij de decentrale overheden en in de uitvoering is hiervoor voldoende personele capaciteit voor nodig. In 5.1 bespreken we het benodigde aantal medewerkers bij de decentrale overheden zelf. In 5.2 gaan we in op de personele capaciteit van de overige organisaties, zoals aannemerij en politie.

5.1 Decentrale overheden

Personele capaciteit knelpunt

Het uitvoeren van de maatregelpakketten leidt tot meer werk voor de decentrale overheden. In feitelijk alle regio's is de huidige personele capaciteit onvoldoende voor het uitvoeren van de extra taken.

Deel regio's extra benodigd personeel in fte's aangegeven

Een deel van de regio's heeft in aantal fte's aangegeven hoeveel (extra) menskracht ze nodig heeft voor de uitvoering van het maatregelpakket. Het is echter niet altijd even duidelijk of de regio's het aantal fte, die extra nodig zijn of het aantal fte's inclusief huidig personeel bedoelen. De regio Haaglanden geeft aan dat ze met 21,4 fte per jaar het aantal fte inclusief huidig personeel bedoelen. De provincie Zeeland geeft aan dat ze met 51 formatieplaatsen het extra benodigd personeel voor infrastructurele maatregelen bedoelen.

Invulling extra formatieplaatsen verschillend

Een deel van de regio's geeft het benodigde personeel aan in fte's. Sommige regio's gaan hier alleen in op fte's ten behoeve van educatie en handhaving (Friesland, BRU).

Daarnaast geven een aantal regio's (Noord-Holland, Gelderland, Twente en West-Overijssel) alleen aan dat meer personeel nodig is voor VAT (via een 15-20% toeslag op de infrastructuurkosten), maar ze expliciteren dit verder niet in aantallen fte's. De overige regio's geven alleen kwalitatief aan dat er een tekort aan menskracht is.

5.2 Overige organisaties

Capaciteit uitvoerders problematisch

De beschikbare capaciteit van de aannemerij speelt een belangrijke rol bij de uitvoering van de infrastructurele maatregelen. Slechts een beperkt aantal regio's maakt melding van dit

potentiële knelpunt. De regio's die er in hun rapportage op ingaan, schatten in dat de capaciteit in de GWW-sector waarschijnlijk problematisch is.

Belang andere organisaties

De uitvoering van de handhavingmaatregelen ligt onder andere bij de regiopolitie. Een deel van de regio's gaat in op de capaciteit van de politie. De regio's Friesland en Twente geven aan dat er extra inzet van verkeershandhavers/politie nodig is. Haaglanden vermeldt dat de politie bij de extra inzet kampt met personeelwisselingen. De regio's gaan niet in op de personele capaciteit van 3VO of van de ANWB. Er wordt door een aantal regio's wel aangegeven dat de administratieve afhandeling bij het Openbaar Ministerie een knelpunt kan vormen.

5.3 Conclusies

De regionale rapportages zijn vergelijkbaar in de zin dat de meeste decentrale overheden aangeven, kwantitatief of kwalitatief, dat extra personeel nodig is. De regionale rapportages laten in het midden of de benodigde aantallen medewerkers daadwerkelijk geworven kunnen worden.

De personele capaciteit van de decentrale overheden kan derhalve een knelpunt vormen voor uitvoering van de maatregelpakketten. Daarnaast kan de feitelijke inzet van met name de aannemerij en politie bij de uitvoering van de maatregelen ook een obstakel vormen. De capaciteit van deze organisaties is problematisch.

Hierbij willen we overigens opmerken dat het – potentiële – capaciteitsknelpunt niet uniek is voor de uitvoering van Duurzaam Veilig, maar zich in breder verband manifesteert. Op dit moment kampen veel decentrale overheden al met een tekort aan menskracht, mede door de krapte op de arbeidsmarkt.

6 Draagvlak voor de regionale plannen

In dit hoofdstuk gaan we in op de mate van het ambtelijk en bestuurlijk draagvlak voor de regionale plannen. Dat doen we door eerst te kijken naar de wijze waarop het proces is verlopen om te komen tot de door ons vergeleken regionale rapportages (paragraaf 6.1). Vervolgens geven we een korte beschouwing van de aard van het (bestuurlijk) commitment voor de plannen (6.2).

6.1 Aard van de consultatie

In deze paragraaf vergelijken we de wijze waarop de consultatie van de partijen in de regio heeft plaats gevonden ten behoeve van het opstellen van de regionale rapportages.

Betrokken partijen

In verreweg de meeste regio's is sprake geweest van een ambtelijk consultatieproces dat in beginsel breed is opgezet. Naast vertegenwoordigers van de verschillende decentrale overheden (provincie, stadsgewest, gemeenten en waterschappen) zijn in nagenoeg alle regio's ook Rijkswaterstaat, politie en OM betrokken geweest. Voor wat betreft de regionale en gemeentelijke vertegenwoordigers heeft het accent gelegen op de betreffende verkeersafdelingen. In een aantal regio's zijn daarnaast nog organisaties uit het maatschappelijk middenveld en het onderwijs vertegenwoordigd geweest.

Uitgevoerde activiteiten

Vaste activiteiten die alle regio's hebben uitgevoerd zijn het schriftelijk informeren van de overige wegbeheerders in de regio (met name de gemeenten) over het voorgenomen regionale beleidsproces in het kader van Duurzaam Veilig 2, meestal gekoppeld aan een schriftelijke enquête over uitgevoerde en voorgenomen maatregelen inclusief kosten. Daarnaast zijn meestal enkele workshops gehouden met de bovengenoemde partijen en zijn in een aantal gevallen ook politici en bestuurders tussentijds geïnformeerd. Ten slotte hebben enkele regio's ook informatie verstrekt in reguliere verkeersveiligheids-gremia (POV/ROV).

6.2 Aard van het commitment voor de plannen

Ambtelijk versus bestuurlijk commitment

Vanwege de tijdsdruk waaronder de regionale rapportages moesten worden opgesteld, zijn in eerste instantie alleen ambtelijk vastgestelde rapportages opgeleverd. Deze rapportages zijn nu inmiddels al voor een deel ook bestuurlijk geaccordeerd. De verwachting is dat op afzienbare termijn alle regionale rapportages bestuurlijk zullen zijn vastgesteld. Daarmee is formeel sprake van bestuurlijk commitment voor het behalen van de regionale doelstelling.

Betrokkenheid van de partijen in de regio

Over de mate van betrokkenheid van de verschillende regionale partijen bij de ingestuurde regionale rapportage, is onze indruk is dat de meeste contacten en overleg hebben plaats gevonden in de eerste fase van het proces: de informatie over het te voeren proces en een verkenning van het draagvlak voor mogelijke maatregelen en de mogelijke financiële consequenties. Mede als gevolg van tijdsdruk is in een aantal regio's, bij de concrete samenstelling van het beleidspakket ten behoeve van de rapportage, de nadruk meer bij de betreffende regio zelf komen te liggen en minder bij de inliggende gemeenten en overige organisaties. Niet alle in het proces geconsulteerde partijen (en dan met name de gemeenten) hebben kunnen reageren op het uiteindelijk – mede namens hen - ingediende maatregelpakket (o.a. SRE, SRR, Limburg, Noord-Holland, Zuid-Holland).

Verder merken we op dat de inbreng van de gemeenten in het regionale proces tot dusverre een wisselend beeld te zien geeft. Veel regio's zijn hier positief over, maar in een aantal gevallen wordt opgemerkt dat het proces soms moeizaam was, mede als gevolg van onderbezetting c.q. tijdsdruk bij gemeenten (o.a. Limburg en Zeeland). Daarnaast bestaat ook de indruk dat de terugkoppeling van de gemeentelijke vertegenwoordigers naar de rest van de gemeentelijke organisatie respectievelijk naar de betreffende lokale bestuurders niet altijd optimaal is geweest.

De regionale rapportages zijn geen eindpunt, maar een tussenstand

Het proces van beleidsvorming en bestuurlijke accordering *binnen* de regio's houdt niet op na de inzending van de regionale rapportages. In die zin vormen de regionale rapportages een bouwsteen, een tussenproduct binnen het proces. Zo is in de meeste regio's voorzien dat een verdere uitwerking respectievelijk doorwerking van de maatregelen zal gebeuren in de – te herziene versie van – provinciale respectievelijk regionale verkeers- en vervoerplannen en/of in een meerjarenplan verkeersveiligheid. Vervolgens zullen gemeenten dit weer oppakken in hun gemeentelijke verkeers(veiligheid)plannen.

Randvoorwaarden

In de regionale rapportages treffen we nagenoeg overal dezelfde 'slagen om de arm' aan:

- Voor zover dat nog niet is gebeurd, moeten de regionale rapportage bestuurlijk geacordeerd worden;
- Er moeten voldoende formatieplaatsen zijn om zowel de maatregelen zelf als de regierol van de regio voldoende invulling te kunnen geven;
- De financiële middelen uit de ICES-claim voor DV2 moeten daadwerkelijk loskomen, opdat het rijk 50% van de betreffende kosten voor haar rekening kan nemen;
- In samenhang met het vorige punt is de wil aanwezig om als regionale partners mee te investeren in DV2, maar concrete toezeggingen ontbreken vooralsnog.

6.3 Conclusies

De wijze waarop het proces van consultatie is gevoerd en de aard van het ambtelijk en bestuurlijk commitment voor de ingediende plannen is in grote lijnen goed vergelijkbaar.

Per saldo zijn we van mening dat, gegeven de beperkte tijdspanne waarin de regio's hun rapportage moesten opleveren, de resultaten op de keper beschouwd conform verwachting zijn. Er is – onder de regie van de regio's - een goede aanzet gegeven voor een beleidsmatig en bestuurlijk proces, dat een langere doorlooptijd nodig heeft om tot een afgerond geheel te kunnen komen.

7 Epiloog

In de voorafgaande hoofdstukken hebben we zo veel mogelijk een weergave gedaan van feitelijke bevindingen en conclusies getrokken naar aanleiding van die feiten. Als epiloog van deze rapportage geven we onderstaand enkele aandachtspunten mee voor het vervolg van het regionale proces Duurzaam Veilig.

Kosteneffectiviteit versus behalen doelstelling

Er is een relatie tussen de kosteneffectiviteit van de maatregelpakketten en het behalen van de doelstelling door de regio's. Dit kan verklaren waarom door de gezamenlijke regio's de doelstelling voor doden wel wordt gehaald en die voor ziekenhuisgewonden niet. Om ook deze laatste doelstelling te behalen zullen namelijk relatief dure additionele maatregelen nodig zijn, die derhalve ongunstig zijn voor de kosteneffectiviteit van het totale pakket.

Een aantal regio's heeft bewust gestreefd naar het behalen van de doelstelling voor ziekenhuisgewonden. De kosteneffectiviteit van deze pakketten is laag in vergelijking met regio's, die vanwege de kosten hebben afgezien van een volledige score op ziekenhuisgewonden.

Daarnaast zijn er ook regio's die bewust investeren in niet-infrastructuurmaatregelen, waarvan wel de kosten, maar niet de effecten bekend zijn. Dit vertekent ook in negatieve zin de kosteneffectiviteit van het betreffende maatregelpakket. Het valt ons inziens te overwegen om de kosteneffectiviteitsdiscussie uitsluitend te voeren op basis van de infrastructuurmaatregelen van het pakket. Daarnaast zou voor de niet-infracomponenten overwogen kunnen worden om een geoormerkt deel van het totale budget voor Duurzaam Veilig 2 te reserveren. Dit om te voorkomen dat deze categorie maatregelen te veel uit beeld verdwijnt.

Financiële claim: potentiële meevallers en tegenvallers

Het totale claimbedrag moet met een behoorlijke bandbreedte worden gezien. Er zijn namelijk factoren die het bedrag omlaag respectievelijk omhoog kunnen doen gaan. Zo zal het soms mogelijk zijn om de uitvoering van infrastructurele DV2-projecten te laten samenvallen met andere werkzaamheden (bijvoorbeeld in het kader van regulier wegonderhoud of rioleringswerkzaamheden). Dit zal kunnen leiden tot inverdieneffecten.

Daarnaast is bij de HWN-claim niet duidelijk in hoeverre de opgevoerde bedragen uitsluitend betrekking hebben op maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid of dat sprake is van een gecombineerde bereikbaarheid/veiligheids-claim. In dit geval is eigenlijk sprake van een te hoge claim vanuit de regio's vanuit de ICES-claim voor Duurzaam Veilig. Het zal naar onze mening echter niet altijd even goed mogelijk zijn om bereikbaarheid en veiligheid geheel te scheiden.

Een claimverhogend effect kan ontstaan doordat mogelijk de infrastructuurkosten, zoals opgenomen in de Maatregelwijzer, te laag zijn ingeschat. Zie bijvoorbeeld de discussie naar

aanleiding van de VAT-kosten. Aangezien infrastructuur het grootste deel beslaat van de totale claim, kan dit effect behoorlijk doortikken.

Ook zijn de kosten van educatie en handhaving nog niet in alle rapportages opgenomen in de financiële claim. Op basis van onze inschatting van de deels nog ontbrekende kosten voor deze maatregelen, zal de totale financiële claim hierdoor naar verhouding beperkt toenemen.

De meeste regio's hebben een claim voor infrastructuurmaatregelen op het hoofdwegenet (HWN) ingediend. Het lijkt er op dat in een aantal van de ontbrekende regio's er nog wel projecten op rijkswegen worden voorzien. Dit zal mogelijk gaan leiden tot een hogere claim voor HWN-projecten.

Draagvlak bij gemeenten

Het is van wezenlijk belang dat met name bij gemeenten voldoende draagvlak gaat ontstaan voor het regionale maatregelpakket. Immers zij zijn voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor de uitvoering en bekostiging van de maatregelen. Onze indruk is dat de betrokkenheid van de individuele gemeenten tot dusverre niet altijd even groot is geweest vanwege redenen van tijdsdruk, maar soms ook vanwege een verschil in opvatting met de regio over het zware accent op infrastructurele maatregelen in de regionale maatregelpakketten.

Menskracht en financiële middelen

We wijzen ook op de mogelijke beperkingen aan de concrete bereidheid en mogelijkheid bij de decentrale overheden om extra eigen middelen te genereren. Voor veel regio's (en inliggende gemeenten) is namelijk sprake is van een aanzienlijke 'sprong' in de benodigde financiële middelen voor uitvoering van het maatregelpakket ten opzichte van de huidige situatie. In het geval van de gemeenten is – zoals hierboven reeds aangestipt – er op dit punt ook een relatie met het draagvlak voor het maatregelpakket.

Ten slotte is ons inziens de dreigende onvoldoende personele capaciteit, zowel bij de overheden zelf als bij de aannemerij en andere uitvoerende instanties (politie, OM), een wezenlijk risico om de regionale maatregelen te kunnen uitvoeren en regisseren.

Bijlagen

A Overzicht regionale rapportages

Bestuur Regio Utrecht, *Toets voorlopige doelstellingen Duurzaam Veilig fase 2. Indicatief maatregelenpakket Bestuur Regio Utrecht*, 19 december 2001

Knooppunt Arnhem-Nijmegen, *Regionale Verkeersveiligheidsclaim Tweede Fase Duurzaam Veilig*, januari 2002

Regio Twente, *Regionale rapportage Duurzaam Veilig in de regio Twente*, 8 februari 2002

Regionaal Orgaan Amsterdam, *Toetsing voorlopige decentrale doelstellingen verkeersveiligheid concept*, 14 januari 2002

Provincie Noord-Brabant, *Duurzaam veilig fase 2 in Noord-Brabant*, 11 december 2001

Provincie Utrecht, *Gezamenlijke ambities voor een veilige provincie Utrecht (exclusief BRU-gebied). Indicatief maatregelenpakket*, februari 2002

Provincie Limburg, *Toets voorlopige doelstellingen Duurzaam Veilig fase 2. Indicatief maatregelenpakket Provincie Limburg*, 18 december 2001

Provincie Overijssel, *Regionale Rapportage Duurzaam Veilig in West-Overijssel*, 12 februari 2002

Provincie Gelderland, *Regionale Rapportage Duurzaam Veilig fase 2 in Gelderland, concept-rapportage*, 30 januari 2002

Provincie Flevoland, *Indicatief Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Flevoland 2002-2010*, 1 februari 2002

Provincie Zeeland, *Regionale Rapportage Duurzaam Veilig fase 2 in Zeeland*, 7 februari 2002

Provincie Noord-Holland, *Regionale Doorvertaling DV2 Noord-Holland, concept rapportage*, 7 februari 2002

Provincie Zuid-Holland, *Conceptrapportage bij toets voorlopige doelstellingen Duurzaam Veilig fase 2. Indicatief maatregelenpakket Zuid-Holland overig*, 7 februari 2002

Samenwerkingsverband Noord-Nederland, *Toets voorlopige regionale doelstelling Fryslân*, 15 februari 2002

Samenwerkingsverband Noord-Nederland, *Toets voorlopige regionale doelstelling Drenthe*, 15 februari 2002

Samenwerkingsverband Noord-Nederland, *Toets voorlopige regionale doelstelling Groningen* 15 februari 2002

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, *Duurzaam Veilig fase 2 in Zuidoost-Brabant, toetsing verkeersveiligheidsdoelstellingen en aanzet voor beleid 1^e concept*, december 2001

Stadsgewest Haaglanden, *Toets voorlopige doelstellingen Duurzaam Veilig fase 2. Indicatief maatregelenpakket stadsgewest Haaglanden*, 25 januari 2002

Stadsregio Rotterdam, *Toets voorlopige doelstellingen Duurzaam Veilig fase 2. Indicatief maatregelenpakket Stadsregio Rotterdam, conceptrapportage*, 28 januari 2002

B Bijlage hoofdstuk 2

Tabel 2.1 Reductie doden en ziekenhuisgewonden in relatie tot voorlopige taakstelling

Regio	Taakstelling doden	Doden 2010 opgegeven door regio (verschil met taakstelling)	Totaal doden regio	Procentuele verdeling	Taakstelling ziekenhuis gewonden	Ziekenhuisgewonden 2010 opgegeven door regio (verschil met taakstelling)	Totaal ziekenhuisgewonden regio	Procentuele verdeling
Groningen	24	-2	22	-8	543	1	544	0,2
Friesland	39	0	39	0	417	9	426	2
Drenthe	34	-1	33	-3	482	34	516	7
Twente	33	-3	30	-9	658	-2	656	-0,3
West-Overijssel	30	0	30	0	487	-4	483	-0,8
KAN	24	-4	20	-17	575	1	576	0,2
Gelderland overig	82	0	82	0	1328	123	1451	9
BRU	34	1	35	3	740	103	843	14
Utrecht overig	13	0	13	0	393	0	393	5
ROA	48	1	49	2	976	106	1082	11
Noord-Holland overig	46	0	46	0	972	17	989	2
Haaglanden	30	-2	28	-7	648	62	710	10
SRR	35	3	38	9	627	107	734	17
Zuid-Holland overig	39	0	39	0	1085	96	1181	9
Zeeland	30	-1	29	-3	442	-1	441	-0,2
SRE	39	2	41	5	788	1	789	0,1
Noord-Brabant overig	93	-3	90	-3	1618	19	1637	1
Limburg	57	3	60	5	965	133	1098	14
Flevoland	20	-1	19	-5	253	46	299	18
Nederland	750	-7	743	-31	13997	851	14848	-21

Tabel 2.2 Procentuele toename van weglengte, intensiteit en verkeersprestatie

Regio	Weglengte	Intensiteit	Verkeersprestatie
Groningen	6	25	32
Friesland	4	29	34
Drenthe	4	26	30
Twente	5	25	31
West- Overijssel	2	27	30
KAN	25	5	32
Gelderland overig	20	11	32
BRU	24	14	41
Utrecht overig	15	12	29
ROA	16	10	27
Noord-Holland overig	9	4	13
Haaglanden	9	18	28
SRR	10	15	27
Zuid-Holland overig	4	26	31
Zeeland	6	22	29
SRE	4	26	30
Noord-Brabant overig	7	15	23
Limburg	8	0	18
Flevoland	33	21	61

C Bijlage hoofdstuk 3

Tabel 3.1 Kosten infrastructuur, educatie en handhaving per regio in guldens voor de periode 2002-2010¹⁴

Regio	Educatie	Handhaving	Infrastructuur	Totaal
Groningen	30.600.000	8.550.000	689.000.000	728.150.000
Friesland	84.857.000	18.643.000	1.178.000.000	1.281.500.000
Drenthe	18.000.000	0	888.000.000	906.000.000
Twente	12.214.000	43.071.000	864.000.000	919.285.000
West-Overijssel	24.428.000	48.857.000	399.000.000	472.285.000
KAN	13.500.000	9.000.000	492.000.000	514.500.000
Gelderland overig	25.750.000	21.500.000	646.000.000	693.250.000
BRU	10.882.000	0	528.000.000	538.882.000
Utrecht overig	18.000.000	0	183.300.000	201.300.000
ROA	28.200.000	0	454.000.000	482.200.000
Noord-Holland overig	22.500.000	21.500.000	557.000.000	601.000.000
Haaglanden	15.000.000	2.500.000	285.000.000	302.500.000
SRR	15.000.000	2.500.000	651.000.000	668.500.000
Zuid-Holland overig	20.000.000	2.500.000	612.000.000	634.500.000
Zeeland	10.520.000	52.310.000	686.500.000	749.330.000
SRE	39.667.000	0	269.000.000	308.667.000
Noord-Brabant overig	15.000.000	0	799.000.000	814.000.000
Limburg	13.781.000	0	291.000.000	304.781.000
Flevoland	0	0	175.000.000	175.000.000
Nederland	417.899.000	230.931.000	10.646.800.000	11.295.630.000

¹⁴ Daar waar de regio's kosten voor educatie en handhaving hebben opgegeven voor de periode 2004-2010, zijn deze door ons opgehoogd naar de periode 2002-2010.

Tabel 3.2 Vergelijking kosten per maatregel opgegeven door SWOV en de regio's

Verkeersveiligheidsmaatregel	Opgave SWOV	Opmerkingen:
<i>Erftoegangswegen bibeko</i>		
DV- inrichting 30 km/uur-gebied (per km)	fl 83.000	9 regio's hebben een prijs tussen fl 83.000 en fl 100.000 opgegeven. Haaglanden geeft een prijs op van fl 158.000
Sobere inrichting 30 km/uur- gebied (per km)	fl 48.000	geen
<i>Gebiedsontsluitingswegen bibeko</i>		
Fietspaden/ parallelwegen (per km)	fl 285.000	11 regio's hebben een prijs tussen fl 285.000 en fl 400.000 opgegeven. SRR geeft een prijs op van fl 1.000.000 en Limburg geeft een prijs op van fl 900.000. De hogere kosten komen door complexiteit in de realisatie.
Afw. Geparkeerde voertuigen (per km)	fl 0	9 regio's gebruiken deze maatregel in het maatregelpakket. Kosten lopen uiteen van fl 2.128 tot en met fl 310.500. Opvallend is ROA; zij geeft fl 10.000.000 op in verband met het bouwen van parkeergarages
Aanleg rotondes (per stuk)	fl 500.000	De kosten voor aanleg van een rotonde zijn door bijna alle regio's hoger geraamd. De kosten liggen gemiddeld op de fl 642.500 (met max. fl 1.125.000)
Aanleg plateaus (per stuk)	fl 35.000	Utrecht overig en SRR geven een bedrag op rond de fl 50.000. De overige regio's liggen rond SWOV bedrag
<i>Erftoegangswegen bubeko</i>		
Aanleg fietsstroken (per km)	fl 27.000	ROA en prov. Zeeland geven een bedrag op van respectievelijk fl 150.000 en fl 200.000 (prov.) en fl 475.000 (waterschap). De overige regio's liggen rond SWOV bedrag. Breedte van de weg kan zorgen voor hoge kosten.
Uniforme wegmarkering (per km)	fl 1.000	Waterschappen van Noord-Holland en Zeeland geven een bedrag op van respectievelijk fl 6.000 en fl 8.250. De overige regio's liggen rond SWOV bedrag.

Vervolg Tabel 3.2 Vergelijking kosten per maatregel opgegeven door SWOV en de regio's

Aanleg plateaus (per stuk)	fl 15.000	12 regio's gebruiken deze maatregel in het maatregelpakket. Voor een groot deel van de regio's liggen hoger dan de SWOV. ROA en de regio's in Zuid-Holland geven een bedrag op van respectievelijk fl 40.000 en tussen de fl 30.000 en de fl 60.000. Ervaringen met deze maatregelen rechtvaardigd de hogere kosten.
Gebiedsontsluitingswegen bubeko		
Aanleg parallelwegen (per km)	fl 680.000	De volgende regio's geven hier een hoger bedrag op (maximaal): BRU fl 2.060.000, Utrecht fl 2.500.000, Haaglanden fl 3.464.723, SRR fl 3.841.000, Zuid-Holland overig fl 2.000.000, Zeeland fl 1.020.000 en Flevoland fl 1.100.000. De overige regio's liggen op of rond SWOV bedrag. De hogere kosten wordt verklaard door onder andere de aankopen van gronden.
Moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding (per km)	fl 4.000	De volgende regio's geven hier een hoger bedrag op (maximaal): ROA fl 150.000, Haaglanden fl 563.353, SRR fl 800.000 en Zuid-Holland overig fl 500.000. De overige regio's liggen op of rond SWOV bedrag. De breedte van de weg kan zorgen voor hogere kosten in verband met het verbreden.
Semi-verharde bermen (per km)	fl 70.000	Zuid-Holland overig geeft een prijs op van fl 300.000. Limburg en Flevoland geven een prijs op van fl 100.000. De overige regio's liggen op of rond SWOV bedrag.
Obstakelvrije bermzones (per km)	fl 540.000	geen.
Aanbrengen bermbeveiliging (per km)	fl 540.000	geen.
Opheffen oversteekplaatsen (per stuk)	fl 12.000	Utrecht overig geeft een bedrag op van fl 333.000. De overige regio's liggen op SWOV bedrag.
Aanleg rotondes (per stuk)	fl 850.000	De volgende regio's geven hier een hoger bedrag op (maximaal): Utrecht overig fl 2.125.000, ROA fl 1.500.000, SRR fl 1.500.000, Zuid-Holland overig fl 1.500.000 en Limburg fl 1.200.000. De overige regio's liggen rond SWOV bedrag.
Aanleg plateaus (per stuk)	fl 150.000	BRU geeft hier een bedrag van fl 856.250. De overige regio's liggen op of rond SWOV bedrag.

Vervolg Tabel 3.2 Vergelijking kosten per maatregel opgegeven door SWOV en de regio's

Regionale Stroomweg		
Ombouwen wegvakken en kruispunten (per km)	fl 4.570.000	Zuid-Holland en Zeeland geven een bedrag op van respectievelijk fl 10.209.098 en fl 6.152.000. De overige regio's liggen rond SWOV bedrag.
Bermbeveiliging (per km)	fl 380.000	geen.

Tabel 3.3 Kosten per bespaard slachtoffer per regio in guldens

Regio	Voorlopige doelstelling doden	Door regio opgegeven aantal doden	Verschil tussen regio en doelstelling doden	Voorlopige doelstelling zieken huisgewonden	Door regio opgegeven aantal ziekenhuisgewonden	Verschil tussen regio en doelstelling ziekenhuisgewonden	Totaal slachtoffers opgegeven door regio	Totale kosten regio	Kosten per bespaard slachtoffer
Groningen	24	22	-2	543	544	1	566	728.150.000	1.286.484
Friesland	39	39	0	417	426	9	465	1.281.500.000	2.755.914
Drenthe	34	33	-1	482	516	34	549	906.000.000	1.650.273
Twente	33	30	-3	658	656	-2	686	919.285.000	1.340.066
West-Overijssel	30	30	0	487	483	-4	513	472.285.000	920.634
KAN	24	20	-4	575	576	1	596	514.500.000	863.255
Gelderland overig	82	82	0	1328	1451	123	1533	693.250.000	452.218
BRU	34	35	1	740	843	103	878	538.882.000	613.761
Utrecht overig	13	13	0	393	393	0	406	201.300.000	495.813
ROA	48	49	1	976	1082	106	1131	482.200.000	426.348
Noord-Holland overig	46	46	0	972	989	17	1035	601.000.000	580.676
Haaglanden	30	28	-2	648	710	62	738	302.500.000	409.892
SRR	35	38	3	627	734	107	772	668.500.000	865.933
Zuid-Holland overig	39	39	0	1085	1181	96	1220	634.500.000	520.082
Zeeland	30	29	-1	442	441	-1	470	749.330.000	1.594.319
SRE	39	41	2	788	789	1	830	308.667.000	371.888
Noord-Brabant overig	93	90	-3	1618	1637	19	1727	814.000.000	471.338

Vervolg Tabel 3.3 Kosten per bespaard slachtoffer per regio in guldens

Limburg	57	60	3	965	1098	133	1158	304.781.000	263.196
Flevoland	20	19	-1	253	299	46	318	175.000.000	550.314
Nederland	750	743	-7	13997	14848	851	15591	11.295.630.000	724.497

Tabel 3.4 Kosten per wegtype en regio

Regio	Erftoegangsweg (bibeko)	Gebiedsontsluitingsweg (bibeko)	Erftoegangsweg (bubeko)	Gebiedsontsluitingsweg (bubeko)	Regionale stroomweg	Nationale stroomweg
Groningen	89.000.000	162.000.000	36.000.000	300.000.000	103.000.000	0
Friesland	79.000.000	109.000.000	35.000.000	255.000.000	701.000.000	0
Drenthe	101.000.000	133.000.000	76.000.000	163.000.000	415.000.000	0
Twente	111.000.000	236.000.000	25.000.000	120.000.000	0	0
West-Overijssel	44.000.000	124.000.000	16.000.000	82.000.000	95.000.000	0
KAN	195.000.000	91.000.000	42.000.000	149.000.000	15.000.000	0
Gelderland overig	72.000.000	213.000.000	87.000.000	256.000.000	18.000.000	0
BRU	138.000.000	259.000.000	31.000.000	80.000.000	20.000.000	0
Utrecht overig	32.300.000	95.100.000	500.000	55.200.000	0	0
ROA	111.000.000	231.000.000	16.000.000	95.000.000	0	0
Noord-Holland overig	64.000.000	207.000.000	25.000.000	161.000.000	101.000.000	0
Haaglanden	80.000.000	69.000.000	2.000.000	135.000.000	0	0
SRR	96.000.000	234.000.000	2.000.000	140.000.000	0	0
Zuid-Holland overig	63.000.000	47.000.000	4.000.000	70.000.000	94.000.000	0
Zeeland	51.000.000	135.000.000	46.000.000	180.000.000	251.000.000	0
SRE	0	0	0	0	0	0
Noord-Brabant overig	87.000.000	156.000.000	126.000.000	26.000.000	2.000.000	0
Limburg	104.000.000	99.000.000	4.000.000	85.000.000	0	0
Flevoland	22.000.000	38.000.000	6.000.000	63.000.000	45.000.000	0
Nederland	1.539.300.000	2.638.100.000	579.500.000	2.415.200.000	1.860.000.000	0

Tabel 3.5 Baten/kosten verhouding per regio en wegtype*

Regio	Erftoegangsweg (bibeko)	Gebiedsontsluitingsweg (bibeko)	Erftoegangsweg (bubeko)	Gebiedsontsluitingsweg (bubeko)	Regionale stroomweg	Nationale stroomweg
Groningen	2,23	4,2	19,49	20,88	6,37	0
Friesland	3,3	4,86	25,75	17,28	4,57	0
Drenthe	3,08	3,12	16,14	22,8	4,06	0
Twente	4,5	10,69	13,87	19,29	7,78	0
West- Overijssel	2,74	10,41	24,43	27,29	7,64	0
KAN	3,03	11	7,59	15,71	5	0
Gelderland overig	2,04	8,79	19,56	30,66	14,17	0
BRU	2,25	12,68	24,6	13,26	25,83	0
Utrecht overig	0	0	0	0	0	0
ROA	4,57	7,24	18,37	20,28	0	0
Noord-Holland overig	1,82	7,13	26,53	17,36	2,75	0
Haaglanden	2,66	17,8	99,19	10,41	41,73	0
SRR	2,83	9,26	21,72	5,9	0	0
Zuid-Holland overig	2,69	10,42	36,45	15,18	0,49	0
Zeeland	2,96	5,73	4,22	15,12	2,41	0
SRE	2,88	11,87	16,06	13,3	0	0
Noord-Brabant overig	1,3	13,58	16,08	26,58	9,51	0
Limburg	1,9	8,58	120,53	35,63	0	0
Flevoland	0	0	0	0	0	0

*: De baten/kosten verhouding is overgenomen uit de regionale rapportages. De getallen stellen voor de contante waarde van de maatschappelijke baten gedeeld door de contante waarde van de kosten van de maatregelen. De maatschappelijke baten zijn in de VVR bepaald door het aantal bespaarde doden te vermenigvuldigen met een bedrag per dode waarin de kosten van alle verkeersongevallen zijn meegenomen.

D Bijlage hoofdstuk 4

Tabel 4.1 Financiële claim Groningen (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		205.000					205.000
provinciale wegen		93.000	93.000				186.000
gemeentewegen		149.000		149.000			298.000
waterschapswegen							0
	totaal infra	447.000	93.000	149.000	0	689.000	
educatie en handhaving							
educatie		11.900	5.950	5.950			23.800
handhaving		6.650					6.650
(periode 2004-2010)							
	totaal e&h	18.550	5.950	5.950	0	30.450	
	totaal	465.550	98.950	154.950	0	719.450	
	per jaar	52.317	11.183	17.406	0	80.906	
GDU	260.550						
HWN	205.000						

Tabel 4.2 Financiële claim Friesland (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		68.500					68.500
provinciale wegen		402.250	402.250				804.500
gemeentewegen		152.500		152.500			305.000
waterschapswegen							0
	totaal infra	623.250	402.250	152.500	0	1.178.000	
educatie en handhaving							
educatie		33.000	16.500	16.500			66.000
handhaving		14.500					14.500
(periode 2004-2010)							
	totaal e&h	47.500	16.500	16.500	0	80.500	
	totaal	670.750	418.750	169.000			1.258.500
	per jaar	76.036	47.052	19.302			142.389
GDU	602.250						
HWN	68.500						

Tabel 4.3 Financiële claim Drenthe (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		410.000					410.000
provinciale wegen		78.500	78.500				157.000
gemeentewegen		160.500		160.500			321.000
waterschapswegen							0
	totaal infra	649.000	78.500	160.500	0	888.000	
educatie en handhaving							
educatie		7.000	3.500	3.500			14.000
handhaving							
(periode 2004-2010)	totaal e&h	7.000	3.500	3.500	0	14.000	
	totaal	656.000	82.000	164.000	0		902.000
	per jaar	73.111	9.222	18.333	0		100.667
GDU	246.000						
HWN	410.000						

Tabel 4.4 Financiële claim West-Overijssel (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		38.000					38.000
provinciale wegen		90.250	90.250				180.500
gemeentewegen		90.250		90.250			180.500
waterschapswegen							0
	totaal infra	218.500	90.250	90.250	0	399.000	
educatie en handhaving							
educatie		9.500	4.750	4.750			19.000
handhaving		19.000	9.500	9.500			38.000
(periode 2004-2010)							
	totaal e&h	28.500	14.250	14.250	0	57.000	
	totaal	247.000	104.500	104.500			456.000
	per jaar	27.444	11.611	11.611			52.476
GDU	209.000						
HWN	38.000						

Tabel 4.5 Financiële claim Twente (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		372.000					372.000
provinciale wegen		50.000	50.000				100.000
gemeentewegen		196.000		196.000			392.000
waterschapswegen							0
	totaal infra	618.000	50.000	196.000	0	864.000	
educatie en handhaving							
educatie		9.500	4.750	4.750			19.000
handhaving		12.000	6.000	6.000			24.000
(periode 2004-2010)							
	totaal e&h	21.500	10.750	10.750	0	43.000	
	Totaal	639.500	60.750	206.750			907.000
	Per jaar	71.738	7.091	23.313			102.143
GDU	267.500						
HWN	372.000						

Tabel 4.6 Financiële claim Gelderland overig (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
Rijkswegen		21.000					21.000
provinciale wegen		136.000	136.000				272.000
gemeentewegen		176.500		176.500			353.000
waterschapswegen							0
	<i>totaal infra</i>	<i>333.500</i>	<i>136.000</i>	<i>176.500</i>	<i>0</i>	<i>646.000</i>	
educatie en handhaving							
Educatie		12.250	6.125	6.125			24.500
Handhaving		10.500	5.250	5.250			21.000
2004-2010	<i>totaal e&h</i>	<i>22.750</i>	<i>11.375</i>	<i>11.375</i>	<i>0</i>	<i>45.500</i>	
	totaal	356.250	147.375	187.875			691.500
	per jaar	39583	16375	20875			76833
GDU	335.250						
HWN	21.000						

Tabel 4.7 Financiële claim Knooppunt Arnhem-Nijmegen (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
Rijkswegen		15.000					15.000
provinciale wegen		60.000	60.000				120.000
Gemeentelijke wegen		178.500		178.500			357.000
waterschapswegen							0
	totaal infra	253.500	60.000	178.500	0	492.000	
educatie en handhaving							
educatie		5.250	2.625	2.625			10.500
handhaving		3.500	1.750	1.750			7.000
2004-2010	totaal e&h	8.750	4.375	4.375		17.500	
	totaal	262.250	64.375	182.875			509.500
	per jaar	29139	7153	20319			56611
GDU	247.250						
HWN	15.000						

Tabel 4.8 Financiële claim Utrecht overig (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
Infrastructuur							
Rijkswegen		0					0
provinciale wegen		28.900	28.900				57.800
gemeentelijke wegen		62.750		62.750			125.500
Waterschapswegen							0
	totaal infra	91.650	28.900	62.750	0	183.300	
educatie en handhaving							
Educatie		7.000	3.500	3.500			14.000
Handhaving							
2004-2010	totaal e&h	7.000	3.500	3.500		14.000	
	totaal	98.650	32.400	66.250			197.300
	per jaar	10.961	3.600	7.361			21.922
GDU	98.650						
HWN	0						

Tabel 4.9 Financiële claim Bestuur Regio Utrecht (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		0					0
provinciale wegen		41.000	41.000				82.000
gemeentelijke wegen		222.500		222.500			445.000
waterschapswegen		500			500		1.000
	totaal infra	264.000	41.000	222.500	500	528.000	
educatie en handhaving							
educatie							8.459
handhaving							PM
2004-2010	totaal e&h	PM	PM	PM	0	8.459	
	totaal	264.000	41.000	222.500	500		536.459
	per jaar	29.333	4.556	24.722	56		59.875
GDU	264.000						
HWN	0						

Tabel 4.10 Financiële claim Flevoland (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
Rijkswegen		23.000					23.000
provinciale wegen		42.000	42.000				84.000
gemeentelijke wegen		34.000		34.000			68.000
waterschapswegen							0
	totaal infra	99.000	42.000	34.000	0	175.000	
educatie en handhaving							
Educatie							PM
Handhaving							PM
	totaal	99.000	42.000	34.000	0		175.000
	per jaar	11.000	4.667	3.778	0		19.444
GDU	76.000						
HWN	23.000						

Tabel 4.11 Financiële claim Noord-Holland overig (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		25.000					25.000
provinciale wegen		74.000	74.000				148.000
gemeentewegen		174.000		174.000			348.000
waterschapswegen		18.000			18.000		36.000
	totaal infra	291.000	74.000	174.000	18.000	557.000	
educatie en handhaving							
educatie		10.500					21.000
handhaving		10.500					21.000
2004-2010	totaal e&h	21.000	10.500	10.500		42.000	
	totaal	312.000	84.500	184.500	18.000		599.000
	per jaar	34.667	9.389	20.500			64.556
GDU	287.000						
HWN	25.000						

Tabel 4.12 Financiële claim Regionaal Orgaan Amsterdam (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		0					0
provinciale wegen		28.500	28.500				57.000
gemeentelijke wegen		191.500		191.500			383.000
waterschapswegen		7.000			7.000		14.000
	totaal infra	227.000	28.500	191.500	7.000	454.000	
educatie en handhaving							
educatie							29.747
handhaving							3.403
2002-2010	totaal e&h	PM	PM	PM		33.150	
	totaal	227.000	28.500	191.500	7.000		487.150
	per jaar	25.222	3.167	21.278	778		50.444
GDU	227.000						
HWN	0						

Tabel 4.13 Financiële claim Zuid-Holland overig (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		217.000					217.000
provinciale wegen		52.000	52.000				104.000
gemeentelijke wegen		138.500		138.500			277.000
waterschapswegen		7.000			7.000		14.000
	totaal infra	414.500	52.000	138.500	7.000	612.000	
educatie en handhaving							
educatie							20.000
handhaving							2.500
	totaal e&h	PM	PM	PM		22.500	
	Totaal	414.500	52.000	138.500	7.000		634.500
	per jaar	46.056	5.778	1.539	778		70.500
GDU	197.500						
HWN	217.000						

Tabel 4.14 Financiële claim Haaglanden (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		0					0
provinciale wegen		61.500	61.500				123.000
gemeentewegen		81.000		81.000			162.000
waterschapswegen		0			0		0
	totaal infra	142.500	61.500	81.000	0	285.000	
educatie en handhaving							
educatie							15.000
handhaving							2.500
	totaal e&h	PM	PM	PM		17.500	
	totaal						302.500
	per jaar						33.611
GDU	142.500						
HWN	0						

Tabel 4.15 Financiële claim Stadsregio Rotterdam (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		180.000					180.000
provinciale wegen		58.000	58.000				116.000
gemeentelijke wegen		168.500		168.500			337.000
waterschapswegen		9.000			9.000		18.000
	totaal infra	415.500	58.000	168.500	9.000	651.000	
educatie en handhaving							
educatie							15.000
handhaving							2.500
	totaal e&h	PM	PM	PM		17.500	
	totaal						668.500
	per jaar						74.278
GDU	235.500						
HWN	180.000						

Tabel 4.16 Financiële claim Zeeland (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
Infrastructuur							
Rijkswegen		252.000					252.000
provinciale wegen		93.500	93.500				187.000
Gemeentewegen		91.500		91.500			183.000
Waterschapswegen		32.250			32.250		64.500
	totaal infra	469.250	93.500	91.500	32.250	686.500	
educatie en handhaving							
Educatie							10.520
Handhaving							52.310
	totaal e&h	PM	PM	PM		62.830	
	totaal						749.330
	per jaar						83.259
GDU	217.250						
HWN	252.000						

Tabel 4.17 Financiële claim Noord-Brabant overig (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		167.000					167.000
provinciale wegen		109.000	109.000				218.000
gemeentelijke wegen		207.000		207.000			414.000
waterschapswegen		0					0
	totaal infra	483.000	109.000	207.000	0	799.000	
educatie en handhaving							
educatie							15.000
handhaving							PM
						15.000	
	totaal						814.000
	per jaar						90.444
GDU	316.000						
HWN	167.000						

Tabel 4.18. Financiële claim Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
Rijkswegen		2.000					2.000
provinciale wegen		15.500	15.500				31.000
gemeentelijke wegen		118.000		118.000			236.000
waterschapswegen		0			0		0
	totaal infra	135.500	15.500	118.000	0	269.000	
educatie en handhaving							
Educatie							
Handhaving							
	totaal e&h	PM	PM	PM		39.667	
	totaal						308.667
	per jaar						34296
GDU	133.500						
HWN	2.000						

Tabel 4.19. Financiële claim Limburg (1000 gld 2002-2010)

exclusief BTW							
		rijk	provincie	gemeenten	waterschappen		totaal overheid
infrastructuur							
rijkswegen		3.000					3.000
provinciale wegen		30.500	30.500				61.000
gemeentelijke wegen		113.500		113.500			227.000
waterschapswegen		0			0		0
	totaal infra	147.000	30.500	113.500	0	291.000	
educatie en handhaving							
educatie							13.781
handhaving							PM
	totaal e&h					13.781	
	totaal						304.781
	per jaar						33865
GDU	144.000						
HWN	3.000						

Tabel 4.20. Omvang financiële middelen infrastructuur per inwoner (gld, 2002-2010)

Regio	totaal budget (1000 gld)	aantal inwoners	budget per inwoner (gld)
Groningen	689.000	565.758	1218
Friesland	1.178.000	629.004	1873
Drenthe	888.000	473.765	1874
West-Overijssel	399.000	476.991	836
Twente	864.000	620.919	1391
Gelderland overig	646.000	1.283.524	503
KAN	492.000	646.793	761
Utrecht overig	183.300	355.630	515
BRU	528.000	762.169	693
Flevoland	175.000	327.023	535
Noord-Holland overig	557.000	1.221.004	456
ROA	454.000	1.315.121	345
Zuid-Holland overig	612.000	1.321.479	463
Haaglanden	285.000	955.753	298
SRR	651.000	1.145.236	568
Zeeland	686.500	374.519	1833
Noord-Brabant overig	799.000	1.659.468	481
SRE	269.000	714.101	377
Limburg	291.000	1.134.846	256
Totaal	10.646.800	15.983.103	666
Gemiddelde Nederland	560.358	841.216	666

Tabel 4.21. Omvang en verdeling financiële middelen infrastructuur (1000 gld 2002-2010)

	Rijk	Provincie	Gemeente	Waterschap	Totaal
Groningen	447.000	93.000	149.000	0	689.000
Friesland	623.250	402.250	152.500	0	1.178.000
Drenthe	649.000	78.500	160.500	0	888.000
West-Overijssel	218.500	90.250	90.250	0	399.000
Twente	618.000	50.000	196.000	0	864.000
Gelderland overig	333.500	136.000	176.500	0	646.000
KAN	253.500	60.000	178.500	0	492.000
Utrecht overig	91.650	28.900	62.750	0	183.300
BRU	264.000	41.000	222.500	500	528.000
Flevoland	99.000	42.000	34.000	0	175.000
Noord-Holland overig	291.000	74.000	174.000	18.000	557.000
ROA	227.000	28.500	191.500	7.000	454.000
Zuid-Holland overig	414.500	52.000	138.500	7.000	612.000
Haaglanden	142.500	61.500	81.000	0	285.000
SRR	415.500	58.000	168.500	9.000	668.500
Zeeland	469.250	93.500	91.500	32.250	686.500
Noord-Brabant overig	483.000	109.000	207.000	0	814.000
SRE	135.500	15.500	118.000	0	269.000
Limburg	147.000	30.500	113.500	0	291.000
Totaal	6.322.650	1.544.400	2.706.000	73.750	10.646.800
Gemiddelde Nederland	332.771	81.284	142.421	3.882	560.358

