

Toelichting uitvoeringsregeling kleine infrastructuur 2024

Vanuit de *Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland* subsidieert de provincie diverse infrastructurale projecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid of het verbeteren van het Regionaal Fietsnetwerk.

Belangrijkste wijzigingen in 2024:

- Het subsidieplafond 2024 is 12,2 miljoen euro. Dat is twee miljoen euro lager dan in 2023. Dit komt doordat de resterende middelen uit voorgaande jaren aan het nieuwe plafond worden toegevoegd maar de afgelopen jaren het subsidieplafond volledig wordt benut. We vallen nu terug op het budget dat jaarlijks nieuw beschikbaar wordt gesteld: 8,2 miljoen euro vanuit het thema verkeersveiligheid en 4 miljoen euro vanuit het thema fiets.
- Voor verkeersveiligheid is dus 8,2 miljoen beschikbaar. Dit subsidieplafond is evenals voorgaande jaren verdeeld in vijf regioplafonds en een algemeen deelplafond.
- Naast de regionale plafonds en een deelplafond is een apart subsidieplafond ingericht dat specifiek is bedoeld voor het aanleggen van doorfietsroutes. Hiermee reserveren we een bedrag van 4 miljoen voor dit specifieke doel, dat prioriteit heeft binnen het provinciaal fietsbeleid.
- De subsidie categorie voor het verbeteren van fietspaden, niet zijnde doorfietsroutes maar puur voor het verbeteren van de bereikbaarheid, komt te vervallen. Wel blijft subsidie voor verbetering van fietpaden mogelijk indien de verkeersveiligheid het hoofddoel is van de maatregel, zoals het verbreden van een fietspad.

1.1. Wat willen we bereiken?

Aanleiding 1: verbeteren verkeersveiligheid

Veilig ingerichte wegen zorgen voor minder verkeersslachtoffers. De provincie streeft vanuit de [Opgave](#) en de [Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid Noord-Holland 2030](#) naar nul verkeersslachtoffers in 2050 in de hele provincie, en een significante daling in 2030. Helaas neemt het aantal verkeersongevallen na decennialange daling in het afgelopen decennium opnieuw toe. In de [Staat van de verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023](#) van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wordt herbevestigd dat veiliger ingerichte wegen van groot belang zijn in het verlagen van het aantal verkeersongevallen. Ook uit de landelijke [Effectiviteitswijzer](#) (Kennisnetwerk SPV) wordt de effectiviteit van infrastructurale maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid het hoogst beoordeeld.

Aanleiding 2: Verbeteren en realiseren doorfietsroutes

Daarnaast geeft de provincie de laatste jaren steeds meer aandacht aan de fiets, en dat is onder andere terug te vinden in de door PS vastgestelde [Actieagenda actieve mobiliteit](#) (2022). Belangrijkste doel is dat de fiets een nog prominentere rol gaat spelen in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. De fiets levert immers niet alleen een bijdrage aan het oplossen van de mobiliteitsproblematiek, maar ook aan doelen op het gebied van economie, maatschappelijke

participatie, gezondheid en klimaat. Centraal in het provinciaal fietsbeleid is het streven naar een aaneengesloten, fijnmazig, herkenbaar, veilig en comfortabel regionaal netwerk van fietspaden en stallingen. Binnen het Regionaal Fietsnetwerk moet op de belangrijkste regionale verbindingen een netwerk van doorfietsroutes ontstaan. Doorfietsroutes voldoen aan hogere eisen dan 'gewone' regionale fietsroutes: er worden extra eisen gesteld aan onder andere de breedte, verharding en verlichting.

In de regeling Kleine Infrastructuur 2024 focussen wij op investeringen op doorfietsroutes. Investerings op het regionale routenetwerken buiten de doorfietsroutes zijn alleen subsidiabel als er aantoonbaar ook verkeersveiligheidswinst is te behalen en niet slechts als investering in de regionale bereikbaarheid.

Doelen

De UVR kleine infrastructuur 2024 kent twee hoofddoelen (zie Figuur 1 in groen). Het eerste hoofddoel is het verbeteren van de verkeersveiligheid door het Duurzaam Veilig inrichten van lokale wegen. Een Duurzaam Veilige weginrichting beperkt het ongevalsrisico, waarbij de weggebruiker met zijn behoeften en beperkingen centraal staat. Het tweede hoofddoel is het verbeteren van het doorfietsrouten netwerk.

Hoofddoelen		Randvoorwaarden		
				
Verbeteren verkeersveiligheid	Verbeteren en realiseren Doorfietsroutes	Duurzaamheid Klimaatvriendelijk realiseren	Biodiversiteit Natuurinclusief realiseren	OV Doorstroming busvervoer

Figuur 1: Doelen, randvoorwaarden en kansen binnen de UVR kleine infrastructuur 2024.

De in Figuur 1 in blauw weergegeven beleidsdoelen zijn als randvoorwaarden en kansen verwerkt in de uitvoeringsregeling:

- ☞ **Duurzaamheid:** Infrastructurele projecten zorgen voor een aanzienlijke CO₂-uitstoot. Sturen op klimaatvriendelijk realiseren heeft dus direct een positieve klimaatimpact. Door klimaatvriendelijk realiseren als eis te stellen, dragen we tevens bij aan twee andere provinciale ambities: 1) versterking van het innovatieklimaat voor circulaire bedrijven, en 2) aan hernieuwbare inzet van grondstoffen en het voorkomen van afvalstoffen ([Actieagenda Circulaire Economie](#)).
- ☞ **Biodiversiteit:** Naast mobiliteit is het realiseren van natuurverbindingen binnen het Natuurnetwerk Nederland bij uitstek een provinciale beleidsopgave waaraan de coalitie grote prioriteit geeft. Wildaanrijdingen vormen bovendien een risico voor de verkeersveiligheid, dat verminderd wordt door het aanbrengen van faunapassages. Faunapassages heffen de versnipperende werking van wegen (deels) op en verbeteren de verkeersveiligheid op plekken waar (middel)grote diersoorten oversteken.
- ☞ **OV:** De provincie is als opdrachtgever verantwoordelijk voor het busvervoer in de vijf regio's van deze uitvoeringsregeling. Een belangrijk streven is dat buslijnen efficiënte reistijden kunnen bieden aan reizigers.

1.2. Wat moeten wij daarvoor (laten) doen?

Evenals in voorgaande jaren stellen wij een maximum aan de omvang van projecten. De regeling is immers bedoeld voor de kleinere projecten. Een dergelijk maximum zorgt ook voor enige (regionale) spreiding van middelen. De maximale subsidiabele kosten zijn gesteld op 3,5 miljoen euro. Dit bedrag is vorig jaar geïndexeerd.

Subsidiabele activiteiten

In Figuur 2 staan verschillende typen infrastructuur weergegeven waarvoor subsidie kan worden aangevraagd. Binnen categorie A en B kan subsidie worden aangevraagd voor projecten ter

verbetering van de verkeersveiligheid. Subsidie in het kader van het versterken van het doorfietsrouten netwerk kan worden aangevraagd voor projecten die vallen binnen categorie C.

	A		B		C	
Aanleggen of aanpassen van wegen of voetpaden		Aanleggen of aanpassen van fietspaden of fietsstraten		Aanleggen of aanpassen van fietspaden of fietsstraten		
op alle routes		op alle routes		op doorfietsroutes binnen RF		
ter verbetering verkeersveiligheid		ter verbetering verkeersveiligheid		ter versterking Regionaal Fietsnetwerk		
met CROW-aanbevelingen		met CROW-aanbevelingen		met CROW-aanbevelingen en Actieagenda actieve mobiliteit		
voor 55% subsidie		voor 75% subsidie		voor 90% subsidie		

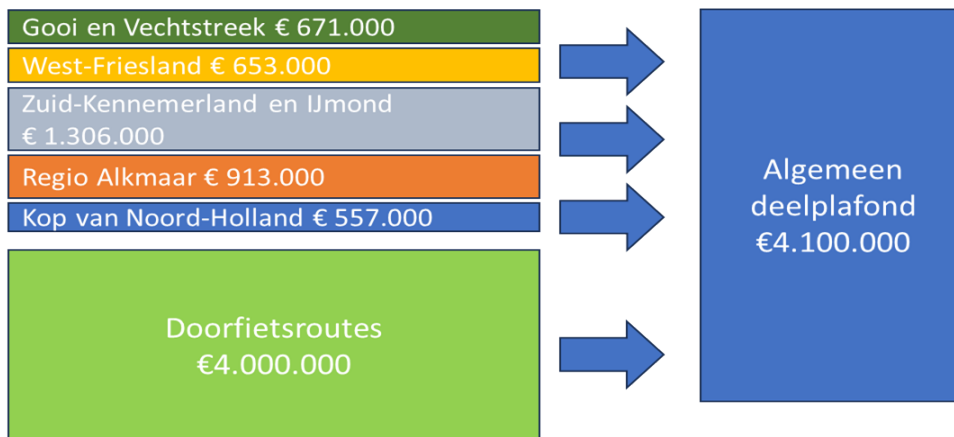
Figuur 2: Categorieën subsidiabele activiteiten binnen de UVR kleine infrastructuur 2024.

Voor elk van de drie categorieën is een apart subsidiepercentage gesteld. Dit is een belangrijk instrument om beleidsmatig te sturen op de doelen van deze regeling. De subsidiepercentages zijn gelijk aan 2023 (zie Figuur 2). Maatregelen op fietspaden en fietsstraten ontvangen een hoger subsidiepercentage dan maatregelen op wegen en voetpaden. Het gaat bij fietsinfrastructuur namelijk vaak om regionale verbindingen (met name de doorfietsroutes), waardoor de verantwoordelijkheid van de provincie groter is dan bij de lokale wegen. Daarnaast is het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers de voorbije jaren onevenredig hard toegenomen, zoals blijkt uit het SWOV-rapport "[Aanbevelingen verkeersveiligheid Noord-Holland](#)". Het extra stimuleren van gescheiden fietspaden zorgt voor een grote verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers.

Regionale spreiding en deelplafond 'doorfietsroutes'

Ook in 2024 worden aanvragen behandeld op volgorde van ontvangst. De regeling wordt effectiever als de middelen worden besteed in de gebieden waar gelet op de doelen van deze regeling de opgaven het grootst zijn. Zodoende zorgen we voor het meeste beleidsrendement. Anderzijds is ook van belang dat rekening wordt gehouden met de P&C-cyclus van wegbeheerders. Daarom wordt het budget sinds 2021 opgedeeld in vijf regionale deelplafonds en één algemeen deelplafond (zie Figuur 3). Indien een regioplafond is bereikt, kan dit algemeen deelplafond worden ingezet voor nieuwe aanvragen uit de desbetreffende regio. Zodoende kan de regio's een minimum worden gegarandeerd, maar is er ook meer flexibiliteit.

In het coalitieakkoord 2024–207 'Verbindend Vooruit!' is vastgelegd dat voor de betreffende bestuurstermijn 16 miljoen euro beschikbaar wordt gesteld voor subsidie aan gemeenten op het doorfietsrouten netwerk. Om zeker te zijn dat dit budget aan doorfietsroutes wordt besteed, is in de UVR Kleine Infrastructuur 2024 een apart subsidieplafond voor deze maatregelen opgenomen. Mocht het deelplafond voor doorfietsroutes worden uitgeput, dan kunnen doorfietsrouteprojecten gewoon nog worden aangevraagd. Deze vallen dan niet binnen de regionale deelplafonds maar binnen het Algemeen deelplafond à 4,1 miljoen euro.



Figuur 3: Verdeling subsidieplafond 2024.

Om te zorgen dat het geld terecht komt waar dat het hardst nodig is, zijn de bedragen per regioplafond gesteld op basis van een verdeelsleutel (zie Tabel 1). De verdeelsleutel bestaat uit vijf indicatoren. Afhankelijk van hun belang met betrekking tot de hoofdoelen van deze regeling hebben die elk een eigen gewicht in de berekening.

De afgelopen jaren is uit landelijke cijfers steeds duidelijker geworden dat het aantal verkeersslachtoffers op de fiets in de BRON politiedata veel minder goed wordt geregistreerd dan het aantal verkeersslachtoffers in de auto. Echter is deze BRON data de enige databron die per regio is te specificeren. Om hiervoor te corrigeren hebben we in de verdeelsleutel het gewicht dat we toekennen aan de factoren 'weglengte' en 'bevolkingsdichtheid' verhoogd van 1 naar 1,5. Het gewicht dat wordt toegekend aan de factor 'verkeersslachtoffers' is verlaagd van 3 naar 2.

Tabel 1: Verdeelsleutel regionale deelplafonds UVR kleine infrastructuur 2024.

Factor	Weglengte	Bevolkingsomvang	Kinderen en ouderen	Bevolkingsdichtheid	Verkeersslachtoffers
Gewicht	1,5x	0,5x	0,5x	1,5x	2x

1.3. Waarom gaat de subsidieregeling werken?

De subsidieregeling *Kleine infrastructuur* is in 1998 ingesteld. Sindsdien heeft de subsidieregeling geleid tot de realisatie van tal van infrastructurele projecten ten behoeve van de verkeersveiligheid in Noord-Holland. In 2023 is de regeling uitgebreid geëvalueerd. De algemene conclusie is dat de regeling goed loopt en effectief is. Ons voornemen om naar een meer programmatische aanpak toe te werken, wordt vanuit het oogpunt van het behalen van beleidsdoelstellingen ondersteund. Daarbij worden enkele aanbevelingen gegeven over het proces daarnaartoe. Alle aanbevelingen en de wijze waarop deze worden opgevolgd vindt u terug in hoofdstuk 1.6 van deze toelichting.

1.4. Wat gaat het kosten?

Voor 2024 is een subsidieplafond van 12,2 miljoen euro beschikbaar. Het subsidieplafond van 2023 was 14 miljoen euro en is in zijn geheel besteed. Omdat er in 2023 geen geld is overgebleven, is het plafond van 2024 een kleine twee miljoen euro lager dan in 2023.

1.5. Hoe gaan we het effect van de subsidieregeling monitoren en evalueren?

Verbeteren verkeersveiligheid

Het uitvoeren van effectmetingen op de verkeersveiligheid is eerder al eens door Gedeputeerde Staten als [te ingrijpend](#) bestempeld. Bovendien is het niet of nauwelijks mogelijk om het effect van een enkel project op het plaatsvinden van verkeersongevallen te meten. Niet alleen de weginrichting is immers van invloed op het plaatsvinden van verkeersongevallen, maar ook (veranderingen van) gedrag en de mate van verkeershandhaving. Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers is dus per definitie een optelsom van diverse maatregelen. Het leggen van een causaal verband tussen ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers en de getroffen infrastructurele maatregelen is in directe zin dus niet te leggen. De effectiviteit van individuele maatregelen conform de CROW-aanbevelingen (Duurzaam Veilig) op het ongevalsrisico is echter wel wetenschappelijk aangetoond. De te verwachten effecten zijn dus wel meegenomen door aanvragen te toetsen aan deze ontwerpstandaarden. Wegbeheerders dienen nadien aan te tonen dat de infrastructurele maatregelen ook daadwerkelijk zijn getroffen.

Tegenwoordig hebben we een [viewer](#) voor verkeersveiligheid in Noord-Holland. Hierin is met name de data van 50-wegen en fietspaden adequaat. Deze data hebben wij als eerste ingekocht omdat op dit areaal type het ongevalsrisico het grootst is. Op basis van deze viewer kunnen gemeenten en waterschappen makkelijker risicolocaties opsporen en aanpakken. De uitdaging ligt nog op het vraagstuk om deze viewer zodanig te maken, dat hierin ook monitoring en evaluatie mogelijk is. We verkennen in 2024 de mogelijkheden om de viewer door te ontwikkelen, en houden daarbij ook de ontwikkeling van viewers op nationaal niveau in het oog.

Verbeteren en realiseren van Doorfietsroutes

Voor wat betreft het beleidsdoel 'verbeteren en realiseren doorfietsroutes' streeft de provincie naar groei van het aandeel 'fiets' in de mobiliteitsmix van Noord-Holland, en een infrastructurele schaa sprong van fietsinfrastructuur in 2040. In de voortgangsrapportages van Actieve Mobiliteit houden we de voortgang op deze doelen bij aan de hand van diverse databronnen. Daarnaast volgt op deze algemene voortgangsrapportage een aparte voortgangsrapportage voor de doorfietsroutes, in samenwerking met de VRA en de provincie Flevoland. Deze is gereed in Q2 van 2024.

1.6. Evaluatie uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur en opvolging aanbevelingen

In 2023 is de uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur geëvalueerd. Het volledige evaluatierapport treft u in een aparte bijlage bij deze stukken aan.

De evaluatie is uitgevoerd in het kader van het Evaluatiekader Subsidies en was onderdeel van de programmering voor 2023. De evaluatie geeft inzicht in de mate van doeltreffendheid en wordt volgens een vaste werkwijze uitgevoerd. Met deze evaluatie geeft de provincie invulling aan haar wettelijke taak om subsidies periodiek te evalueren (conform art. 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht).

Per 2021 is de subsidieregeling Regionaal Fietsnetwerk opgegaan in de regeling Kleine Infrastructuur waardoor het doel van deze regeling is verbreed. Door de beperkte looptijd is dit onderdeel in deze evaluatie niet getoetst op doeltreffendheid, maar wordt alleen een uitspraak gedaan over de *robuustheid* van de inhoudelijke onderbouwing van de gesubsidieerde activiteiten. Door veranderingen in de beleidscontext van de subsidieregeling is in deze evaluatie niet alleen teruggekeken naar de afgelopen vier jaar, maar is er ook vooruitgekeken naar de toekomstige uitwerking van het risicogestuurde beleid en wat dit betekent voor de doorwerking van de regeling waarbij de gemeentelijke werkpraktijk ook is meegenomen.

In het rapport worden voor drie onderdelen algemene conclusies en aanbevelingen gedaan:

1. De doeltreffendheid van de regeling;
2. De robuustheid van de onderbouwing van het onderdeel fietsbereikbaarheid;
3. De aansluiting van de regeling op het risicogestuurde beleid.

De conclusies en aanbevelingen worden hieronder opgesomd, en per onderdeel beschrijven wij hoe wij hieraan opvolging geven.

Algemene conclusies

A. De doeltreffendheid van de regeling wordt positief beoordeeld: het is aannemelijk dat de subsidieregeling Kleine Infrastructuur een positieve bijdrage heeft geleverd aan de lokale verkeersveiligheid.

Toelichting:

Het doelbereik van de regeling is goed. Het budget is (grotendeels) uitgegeven: in de periode 2019–2022 zijn de middelen uit de regeling voor bijna 72% benut; er is voor bijna 40 miljoen aan subsidiegelden verleend en de projecten worden gerealiseerd. Het instellen van adviesgesprekken met gemeenten, voorafgaand aan het subsidietraject, hebben geleid tot een betere benutting van de regeling; er worden vrijwel geen aanvragen meer afgewezen op inhoudelijke gronden. Er is sprake van een bewezen beleidstheorie. Alle wegontwerpen worden vooraf getoetst aan de Duurzaam Veilig richtlijnen van het CROW die wetenschappelijk zijn onderbouwd. Gemeenten moeten achteraf verantwoorden dat het project conform het oorspronkelijke plan is uitgevoerd. Daarmee wordt geborgd dat de gesubsidieerde infrastructurele projecten ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. De subsidie wordt door gemeenten gezien als onmisbaar voor het realiseren van verkeersveiligheidsmaatregelen bij infrastructurele projecten. Het blijkt vaak niet mogelijk voor gemeenten om primair in te zetten op verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze zijn altijd onderdeel van grotere onderhouds- of gebiedsprojecten waar meerdere belangen tegelijk gekoppeld worden.

Het subsidieproces verloopt efficiënt en is duidelijk ingericht. Zowel binnen de provincie als bij gemeenten bestaat echter nog enige onduidelijkheid over de invulling van de duurzaamheidsvoorwaarde en de wijze waarop de voorwaarde wordt meegewogen bij de beoordeling. Als belangrijkste aandachtspunt wordt genoemd dat verantwoording van projecten veel tijd kost, omdat maar een deel van de kosten subsidiabel zijn. Het splitsen van de kosten welke subsidiabel zijn en welke niet wordt als tijdrovend en complex ervaren door gemeenten.

Vaak vallen meerdere aanvragen onder eenzelfde gemeentelijke project die allemaal apart verantwoord moeten worden.

Hieronder volgen de aanbevelingen met betrekking tot de doeltreffendheid van de regeling en de wijze waarop hier opvolging aan gegeven wordt vanuit de beleidssector Mobiliteit:

Aanbeveling 1. Houdt de adviesgesprekken in stand: gemeenten weten beter wat er verwacht wordt en het draagt bij aan een goede samenwerking tussen gemeenten en provincie gedurende het subsidietraject en een efficiënter verloop van het subsidieproces.

Opvolging: onze eigen ervaringen met de adviesgesprekken zijn ook positief. We zullen deze gesprekken zeker in stand houden.

Aanbeveling 2. Neem gemeenten tijdig mee wanneer grote inhoudelijke wijzigingen in de regeling worden doorgevoerd, bijvoorbeeld via de regio-overleggen. Het instellen van de nieuwe beoordelingssystematiek vereiste een periode van gewenning bij gemeenten om te schakelen naar de nieuwe wijze van beoordelen. Dit is ook belangrijk wanneer de regeling meer risicogestuurd wordt ingericht gaat worden.

Opvolging: deze aanbeveling nemen we over. Concreet houdt dit in dat we in de loop van 2024 in de regionale werksessies de ontwikkeling van een meer programmatisch ingerichte subsidieregeling verkennen, samen met de gemeenten.

Aanbeveling 3. Onderzoek de mogelijkheden om de verantwoording door gemeenten te vereenvoudigen.

Opvolging: daar waar mogelijkheden zijn zullen we dat zeker overwegen. Om aan de minimale juridische en financiële kaders te voldoen moet echter toch een zekere mate van informatie worden verstrekt.

Aanbeveling 4. Zorg voor een eenduidige invulling van de duurzaamheidsvoorwaarde met bijvoorbeeld goede voorbeelden.

Opvolging: we proberen gemeenten hier steeds beter in mee te nemen, samen met specialisten in duurzame infrastructuur van de directie Beheer en Uitvoering. Duurzame projectuitvoering is overigens een relatief “zachte” eis; we vragen gemeenten om na te denken over duurzame werkwijzen en daar iets over toe te lichten in de subsidieaanvraag.

De inhoudelijk onderbouwing van het onderdeel fietsbereikbaarheid is voldoende robuust.

Toelichting:

Vanaf 2021 is het onderdeel fietsbereikbaarheid opgenomen in de regeling Kleine Infrastructuur omdat er een grote overlap bleek te zijn in de gesubsidieerde projecten. Fietsmaatregelen zijn vaak in het belang van zowel de verkeersveiligheid als de regionale bereikbaarheid. Dit onderdeel valt onder de Actieagenda actieve mobiliteit 2022–2027. De Actieagenda heeft een logische opbouw van strategische doelen en operationele doelen. Enige punt van aandacht is dat er geen aparte doelstelling geformuleerd is ten aanzien van het aandeel fietsers in de mobiliteitsmix. Er wordt in de doelstelling geen onderscheid gemaakt tussen verplaatsingen met de fiets of lopend.

De beleidstheorie van het onderdeel fietsbereikbaarheid is voldoende onderbouwd: het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en de toename van het aandeel fiets en daarmee de effecten op gezondheid en milieu is wetenschappelijk onderbouwd.

Er wordt gewerkt aan een voortgangsrapportage waarmee PS jaarlijks geïnformeerd gaat worden over de voortgang op de doorfietsroutes en het fietsroutenetwerk. De verwachting is dat in 2024 een definitief format beschikbaar is.

Hieronder volgen de aanbevelingen met betrekking tot de robuustheid van het onderdeel fietsbereikbaarheid van de regeling en de wijze waarop hier opvolging aan gegeven wordt vanuit de beleidssector Mobiliteit:

Aanbeveling 5. Formuleer een aparte doelstelling voor het onderdeel fietsbereikbaarheid en passende indicatoren om de prestatie van de regeling op de fietsbereikbaarheid te monitoren. Hiermee kunnen de ontwikkelingen op de doelstelling in de tijd gevolgd worden.

Opvolging: In de opbouw van het beleid achter de regeling (de Actieagenda Actieve Mobiliteit) zijn al diverse beleidsdoelstellingen opgenomen ten aanzien van fietsbereikbaarheid. Zo is er een uitgebreid fietsroutenetwerk door Gedeputeerde Staten vastgesteld en dit netwerk houdt rekening met de verschillen tussen de regio's. Zo is er in de drukkere gebieden, waar steden en dorpen dicht bij elkaar liggen, een dicht netwerk van (door-)fietsroutes ingetekend. In de voortgangsrapportage Actieve Mobiliteit wordt met diverse indicatoren de voortgang op dit netwerk bijgehouden en het komend jaar verkennen we hoe dat nog verder kan worden verbeterd.

Aanbeveling 6. Ontwikkel passende indicatoren voor het rapportageformat die de voortgang van de doorfietsroutes en het fietsroutenetwerk inzichtelijk maakt. Vraag hiervoor indien nodig advies bij de sector O&I.

Opvolging: In de voortgangsrapportage Actieve Mobiliteit, die met de definitieve stukken voor deze subsidieregeling via de staf aan GS wordt voorgelegd, maken we hiermee een start. Het komend jaar verkennen we hoe we dit verder kunnen verbeteren.

C. De opzet van de huidige subsidieregeling sluit nog niet aan op de risicogestuurde aanpak. Er zijn twee opties (of een samenstel daarvan) om de regeling meer risicogestuurd in te richten.

Toelichting:

De mogelijkheid om direct te sturen op de aanpak van hoogrisicolocaties mist binnen de huidige regeling. De risicogestuurde aanpak en regionale focus van het beleid biedt wel kansen om infrastructurele projecten te prioriteren op locaties waar de grootste risico's op verkeersongevallen liggen. Er zijn twee opties mogelijk om de regeling meer risicogestuurd in te richten: 1. door de opname van knock-out voorwaarden, of 2. door een hoger subsidiepercentage toe te kennen aan projecten op hoogrisicolocaties. Een tender is niet meegenomen in de opties omdat dit de voordelen van een langere openstelling volgens het huidige molenaarsprincipe tenietdoet. Met deze twee opties of een samenstel daarvan is direct(er) te sturen op de aanpak van hoogrisicolocaties. Met het ontwikkelen van de risicokaarten en het Uitvoeringsprogramma

Noord-Holland 2030 zijn de eerste stappen gezet richting een meer risicogestuurde aanpak in een regionale samenwerking. De ervaring leert echter dat het instellen van een nieuwe werkwijze, zoals de invoering van het nieuwe beoordelingskader in 2019, tijd nodig heeft om in te dalen in de gemeentelijke organisaties en de gemeenteraden. De huidige aanpak van gemeentelijke infrastructurale projecten wordt nu vooral financieel gedreven vanuit de onderhoudscyclus en de gebiedsontwikkelingen. De aanpak is niet primair gericht op hoogrisicolocaties. Hierdoor is de kans aanwezig dat een versnelde aanpak van hoogrisicolocaties niet goed van de grond komt. Dit is mogelijk te ondervangen door een hoger subsidiepercentage toe te kennen aan projecten op hoogrisicolocaties in lijn met de subsidiëring van projecten op doorfietsroutes. De regionale focus biedt ook mogelijkheden de regeling te koppelen aan andere financieringsbronnen zoals Europese subsidies.

Hieronder volgen de aanbevelingen met betrekking tot een meer risicogestuurde inrichting van de regeling en de wijze waarop hier opvolging aan gegeven wordt vanuit de beleidssector Mobiliteit:

Aanbeveling 7. Stel de invoering van de risicogestuurde aanpak voor de regeling uit tot het moment dat het regionale uitvoeringsprogramma en risicokaarten voldoende uitontwikkeld zijn.

Opvolging: het regionaal uitvoeringsprogramma is inmiddels vastgesteld. In de loop van 2024 verkennen we op welke wijze we de subsidieregeling kunnen omvormen naar een meer risicogestuurde, programmatische regeling. Dat doen we in de regionale werksessies samen met de gemeenten.

Aanbeveling 8. Houdt bij het doorvoeren naar een meer risicogestuurde aanpak in de regeling rekening met de gemeentelijke werkpraktijk zoals de voordelen van een langere openstelling en de gemeentelijke financiële drijfveren. Verken de mogelijkheden voor het instellen van een hoger subsidiepercentage of de mogelijkheid om de regeling meer gebiedsgericht in te zetten en te koppelen aan andere financieringsbronnen zoals Europese subsidies.

Opvolging: we zullen rekening houden met deze punten. We verwachten overigens dat een programmatische aanpak op basis van hoog-risicolocaties juist op deze punten ook voordelen heeft, doordat gemeenten wat verder vooruit kunnen kijken en eerder zekerheid zouden kunnen hebben omtrent de subsidie voor een project.