

## 788

### **Besluit van 22 oktober 1994, houdende vaststelling van regels inzake een tijdelijke doeluitkering aan provincies als bijdrage in de kosten van de uitvoering van het regionale verkeersveiligheidsbeleid (Besluit gelden regionaal verkeersveiligheidsbeleid)**

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 7 februari 1994, nr. RV 168795, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 185 van de Provinciewet en op de artikelen 1, eerste lid, en 4, eerste lid, van de Wet van 24 april 1991, houdende regels met betrekking tot enkele specifieke uitkeringen aan provincies en gemeenten op het terrein van Verkeer en Waterstaat (Stb. 1991, 255);

De Raad van State gehoord (advies van 5 april 1994, no. W09.94.0082);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 oktober 1994, nr. RV 183801, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. Onze Minister: de Minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. bijdrage: bedrag dat ter beschikking wordt gesteld aan een provincie als bijdrage in de kosten van de uitvoering van het regionaal verkeersveiligheidsbeleid;
- c. verkeersslachtoffer: bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Hoofdafdeling Basisgegevens, van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, als zodanig geregistreerd persoon.

#### **Artikel 2**

Onze Minister verstrekt met ingang van 1 januari 1995 jaarlijks tot en met het jaar 2000 aan een provincie een bijdrage.

#### **Artikel 3**

1. Het Interprovinciaal Overleg doet jaarlijks vóór 1 oktober een voordracht aan Onze Minister inzake de verdeling over de provincies van

de door Onze Minister aan de provincies ter beschikking te stellen gelden, uitgedrukt in percentages.

Het Interprovinciaal Overleg houdt bij de voordracht rekening met:

- a. de ontwikkelingen ter zake van het aantal verkeersslachtoffers per provincie in het jaar voorafgaande aan de voordracht alsmede met de ontwikkelingen in de eerste helft van het jaar van de desbetreffende voordracht,
- b. bijzondere activiteiten in een provincie in het kader van het streven naar een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem,
- c. bijzondere activiteiten in een provincie ter versterking van de regionale samenwerking op het gebied van de verkeersveiligheid, en
- d. de mate waarin de in het daaraan voorafgaande jaar verstrekte bijdragen per provincie zijn besteed.

2. Indien de in het eerste lid bedoelde voordracht niet voor 1 oktober tot stand komt, gaat Onze Minister over tot verdeling van de bijdragen over de provincies. Onze Minister houdt daarbij rekening met het bepaalde in het eerste lid, onder a tot en met d.

3. Onze Minister kan na overleg met het Interprovinciaal Overleg een andere verdeling, dan bedoeld in het eerste lid, toepassen:

- a. indien geen verslag, bedoeld in artikel 7, eerste lid, is overgelegd;
- b. indien onvoorziene ontwikkelingen in de verkeersveiligheid in een provincie noodzaken tot een extra financiële impuls in die provincie, of
- c. indien de mate of de wijze van besteding van de bijdrage door een provincie daartoe aanleiding geven.

4. Van de toepassing van het bepaalde in het tweede en derde lid stelt Onze Minister de provincies alsmede het Interprovinciaal Overleg zo spoedig mogelijk op de hoogte.

#### **Artikel 4**

Uiterlijk 1 november, voorafgaande aan het jaar waarvoor de uitkering is bestemd, stelt Onze Minister op basis van de overeenkomstig artikel 3 vastgestelde verdeling de bijdrage per provincie vast.

#### **Artikel 5**

De bijdrage wordt in twee termijnen betaald. De eerste termijn, groot 80% van de bijdrage, wordt uiterlijk 1 maart van het jaar waarop de bijdrage betrekking heeft, aan de betrokken provincie betaald. De tweede termijn wordt uiterlijk 1 juli van het desbetreffende jaar betaald.

#### **Artikel 6**

1. De bijdrage wordt door de provincie besteed aan activiteiten in het kader van de regionale samenwerking gericht op de bestrijding van de verkeersonveiligheid in die provincie.

2. Indien een deel van de ontvangen bijdrage niet in het jaar van ontvangst wordt besteed, blijven de niet bestede gelden bij de provincie gereserveerd ten behoeve van activiteiten, bedoeld in het eerste lid.

#### **Artikel 7**

1. Gedeputeerde staten brengen jaarlijks vóór 1 oktober van het jaar, volgende op het jaar waarvoor de bijdrage is toegekend, over het desbetreffende jaar aan Onze Minister een financieel verslag over de besteding van de bijdrage uit.

2. Het financieel verslag gaat vergezeld van een accountantsverklaring en het jaarverslag van het Regionaal orgaan voor de verkeersveiligheid.

3. Onze Minister stelt een model vast voor het financieel verslag en voor de accountantsverklaring.

## Artikel 8

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip en vervalt met ingang van 1 januari 2001.

## Artikel 9

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit gelden regionaal verkeersveiligheidsbeleid.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Tavarnelle, 22 oktober 1994

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *vijftiende* november 1994

De Minister van Justitie,  
W. Sorgdrager

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, vijfde lid jo. vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State

## NOTA VAN TOELICHTING

### Inleiding

Het onderhavige besluit voorziet in een regeling voor het doen van uitkeringen uit 's Rijks kas aan de provincies in het kader van de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Het besluit geeft uitvoering aan het eerste lid van artikel 1 van de Wet houdende regels met betrekking tot enkele specifieke uitkeringen aan provincies en gemeenten op het terrein van Verkeer en Waterstaat (Stb. 1991, 255).

Het besluit maakt onderdeel uit van de invulling van het rijksbeleid op het terrein van de bestrijding van de verkeersonveiligheid, hetwelk is gericht op een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 25% ten opzichte van het jaar 1985, te bereiken in het jaar 2000. De geldigheidsduur van het besluit is daarop afgestemd.

Tevens is dit besluit de uitwerking van het op 13 januari 1993 tussen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) gesloten bestuursaccord over de decentralisatie van rijkstaken aan de provincies op het terrein van de samenwerking op regionaal niveau betreffende de aanpak van de verkeersonveiligheid. Dit accord maakt onderdeel uit van de zogeheten Decentralisatie-Impuls.

### Decentralisatie verkeersveiligheidstaken

Door de steeds maar toenemende verkeersonveiligheid in de jaren zeventig en de daarmee gepaard gaande stijging van het aantal verkeersslachtoffers heeft de rijksoverheid uitdrukkelijk het initiatief genomen om te komen tot een samenhangend en herkenbaar beleid voor de bestrijding van de verkeersonveiligheid op de Nederlandse wegen. Dit beleid is neergelegd in enkele achtereenvolgende meerjarenplannen voor de verkeersveiligheid. Het beleid is uitgewerkt in een samenhangende reeks van maatregelen en activiteiten, onder meer in de sfeer van de regelgeving, de beschikbaarstelling van financiële middelen en onderzoek en kennisvergaring.

Onderdeel van dit meer omvattende beleid was het zogeheten «regionalisatiebeleid», dat reeds aan het einde van de jaren zeventig in gang is gezet. Achterliggende gedachte daarbij was, dat verbetering van de verkeersveiligheid niet uitsluitend door het Rijk zou kunnen worden gerealiseerd. Gegeven de bestaande verantwoordelijkheden en bevoegdheden dient, zo was de gedachte, met name de aanpak van de lokale verkeersonveiligheid samen met en met inbreng van gemeenten en provincies tot stand te worden gebracht. Zulks niet alleen met betrekking tot de zorg voor de infrastructuur, maar juist ook op andere terreinen van verkeersveiligheidszorg in de regio. Bovendien werd gestreefd naar een verbetering van de afstemming en samenwerking tussen Rijk, provincies en gemeenten.

Sedert halverwege de jaren tachtig heeft zich op dit terrein een beleidsintensivering voorgedaan. Daarbij is van belang, dat sedert 1986, het jaar waarin het toenmalige kabinet in de Troonrede (Stcrt 187a) voor het eerst een nationale taakstelling formuleerde, het streven gericht is op een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in het jaar 2000 met 25% ten opzichte van het jaar 1985. De uitwerking daarvan is neergelegd in het eerste Meerjarenplan voor de verkeersveiligheid (Kamerstukken II, 1986-1987, 18 195, nr. 24). Daaruit zijn onder meer het Stimuleringsplan Actie -25% voor de gemeenten en de oprichting van een Regionaal orgaan voor de verkeersveiligheid (ROV) in elke provincie voortgekomen. In deze ROV's, die in het leven zijn geroepen op basis van convenanten tussen het Rijk en de provincies, stemmen het Rijk, de provincies, de daarin gelegen gemeenten, de met de handhaving belaste instanties en maatschappelijke organisaties werkzaam op het gebied van de verkeers-

veiligheid, hun beleid op elkaar af. Een lid van gedeputeerde staten fungeert als voorzitter van een ROV.

Het feit dat op basis van het hierboven genoemde Stimuleringsplan Actie -25% de stimulering en ondersteuning van gemeenten met betrekking tot het verkeersveiligheidsbeleid een bestendig regionaal aandachtspunt is geworden, en het feit dat thans in iedere provincie een ROV werkzaam is, hebben het mogelijk gemaakt dat bij het Rijk een accentverschuiving plaatsvond van een directe actieve en sturende rol bij het vormgeven van de regionalisatie van het verkeersveiligheidsbeleid naar het scheppen van de financiële condities waaronder de regionalisatie verder uitgewerkt kan worden.

Deze actieve en sturende rol bij - en daarmee ook de verantwoordelijkheid voor - de coördinatie en de ondersteuning van de bij het beleid in de provincie betrokken partners ligt thans bij de provincies. Daarbij vormt de vergroting van de betrokkenheid van de gemeenten bij het lokale en regionale verkeersveiligheidsbeleid een belangrijk onderdeel.

In dit verband moet worden opgemerkt dat er bewust niet voor is gekozen, op dit moment deze taak in handen te leggen van de in ontwikkeling zijnde vervoerregio's. De ondergetekende hecht eraan vooralsnog de stimulering van de regionale aanpak van de verkeersonveiligheid via de ROV's te doen lopen, omdat daarin, anders dan in de vervoerregio's, ook de maatschappelijke instellingen en organisaties deelnemen.

Bovendien gaat het, hoewel ook de vervoerregio's een uitdrukkelijke taak hebben bij het realiseren van doelstellingen van het verkeersveiligheidsbeleid, in het onderhavige geval om stimulerende activiteiten van velerlei aard en soort (zoals bij voorbeeld verkeersgedrag beïnvloedende activiteiten), die (ook financieel) niet vanzelfsprekend in de kaders van de vervoerregio passen.

### **Bestuursaccord decentralisatie regionaal verkeersveiligheidsbeleid**

Over de overheveling van taken naar de provincies is mede tegen de achtergrond van het regeringsvoornemen om in meer algemene zin te komen tot een verdergaande decentralisatie van rijkstaken, overleg gevoerd tussen het IPO, de VNG en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een gezamenlijke zorg over de verkeersonveiligheid;
- Een gezamenlijke bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het verder terugdringen van de verkeersonveiligheid;
- Het streven naar een zoveel mogelijke decentrale aanpak van de verkeersonveiligheid, binnen de kaders van het door de Tweede Kamer vastgestelde Meerjarenplan verkeersveiligheid;
- Het streven naar een verdere versterking van de regionale samenwerking voor de bestrijding van de verkeersonveiligheid;
- Respect voor een ieders eigen verantwoordelijkheid;
- Vanwege het Rijk bijdragen aan de regionale bestrijding van de verkeersonveiligheid, waarbij de volgende organisaties als deelnemer in het ROV zijn betrokken: provincie, gemeenten, Rijk, politie en openbaar ministerie, particuliere organisaties (VVN, Voetgangersvereniging VBV, ANWB, ENFB, etc.), onderwijsinstellingen, bedrijfsleven, onderzoeksinstituten etc.

Het overleg op basis van deze uitgangspunten heeft geresulteerd in een bestuursaccord, dat op 13 januari 1994 door het Rijk, het IPO en de VNG is ondertekend. Het concept van het accoord (Kamerstukken II, 1993-1994, 22 100, nr. 18) is op 8 november 1993 aan de orde geweest tijdens een

Uitgebreide commissievergadering van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Handelingen UCV, 1993/94, nr. 12).

Blijkens dit accord hebben de provincies ingaande 1 januari 1994 de taak op zich genomen te zorgen voor de stimulering van de gemeenten en andere organisaties en instellingen, die werkzaam zijn op het gebied van de verkeersveiligheid, en voor de coördinatie van regionale activiteiten op het terrein van de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Voorts zorgen zij voor de instandhouding en verdere versterking van de Regionale organen voor de verkeersveiligheid. Daartoe zijn de secretariaten van de ROV's bij de provincies ondergebracht. Voor de organisatorische en personele invulling van deze secretariaten worden – overigens buiten het verband van het onderhavige besluit – door het Rijk middelen ter beschikking gesteld via het Provinciefonds (in totaal jaarlijks 4,25 mln). Voor de uitvoering van maatregelen en concrete activiteiten binnen een provincie gericht op de bestrijding van de verkeersonveiligheid in die provincie, stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat tot en met het jaar 2000 uit de rijksbegroting middelen ter beschikking aan de provincies. Deze middelen bestaan uit de gelden van een drietal voordien door het Rijk beheerde begrotingsposten, die grotendeels reeds via de ROV's werden besteed, t.w. de speerpuntgelden (4,6 mln), de stimuleringsgelden (9,5 mln) en de ROV-werkplangelden (2,4 mln). In het kader van het onderhavige besluit zal derhalve tot en met het jaar 2000 jaarlijks een totaal bedrag van 16,5 miljoen ter beschikking staan van de provincies.

In dit verband is het van belang erop te wijzen, dat de betrokken overheden eraan hechten, dat de thans bestaande aanpak van activiteiten in het kader van het regionaal verkeersveiligheidsbeleid zoveel mogelijk zal worden voortgezet. Zij hebben de overtuiging, dat ook in de situatie, waarbij de stimulerende en coördinerende rol van het Rijk is overgenomen door de provincies, de centrale rol van de ROV's als overlegplatform in de regio van alle bij de regionale verkeersveiligheid betrokken overheden en instanties in stand dient te blijven. Ook de in dat kader ontwikkelde werkwijze dient volgens de betrokken partijen te worden voortgezet. Hierbij wordt bedoeld op de in ROV-verband ontstane praktijk van het opstellen van Regionale werkplannen voor de verkeersveiligheid. Deze werkplannen bevatten de plannen en activiteiten, gericht op de regionale verwerkelijking van het nationale verkeersveiligheidsbeleid en op de stimulering en ondersteuning van gemeenten in de provincie bij hun verkeersveiligheidsbeleid. Ze vormen het jaarlijks overzicht van de activiteiten van het ROV en geven de relaties aan met het landelijke verkeersveiligheidsbeleid. Onderdeel van het vorengenoemde accord vormt dan ook de uitdrukkelijke intentie van de betrokken overheden op basis van de goede ervaringen met de Regionale werkplannen voor de verkeersveiligheid het regionale verkeersveiligheidsbeleid verder uit te werken.

Langs deze weg behoudt het ROV ook in de toekomst de spilfunctie bij de versterking van de regionale samenwerking. In de praktijk zal dan ook in het overleg tussen de deelnemers in het ROV worden aangegeven aan welke regionale activiteiten de bij de provincies berustende gelden worden besteed. Aldus behoudt het ROV de zelfstandige rol in de regionalisatie verkeersveiligheid, waarop van verschillende zijden, onder meer vanuit de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer, is aangedrongen. Dat blijkens het besluit de provincies worden belast met het beheer van de bijdragen, heeft te maken met het feit dat de provincies de primaire verantwoordelijkheid voor de coördinatie en de stimulering zijn gaan dragen.

## Specifieke uitkering

In het onderhavige geval is sprake van overheveling van taken op het terrein van de verkeersveiligheid van het Rijk aan de provincies. Daarbij zullen de provincies door het Rijk financieel worden bijgestaan, deels doordat de provincies in organisatorische en personele zin daartoe in staat worden gesteld, deels door bij te dragen in de kosten van concrete activiteiten. Welbewust is daarbij aangesloten bij de gedachte, dat het overleg tussen de deelnemers in het ROV tot overeenstemming moet leiden over de inzet van de middelen. Het is niet de bedoeling dat het Rijk of de provincies daarop, anders dan via het inhoudelijke overleg in het ROV, een bepalende invloed uitoefenen.

Vanwege het belang van het bereiken van de doelstellingen van het derde Meerjarenplan verkeersveiligheid (Kamerstukken II, 1990/91, 22 100, nr. 2) meent de ondergetekende dat er voldoende zekerheid dient te bestaan, dat de door het Rijk beschikbaar gestelde gelden ook inderdaad aan de bestrijding van de verkeersonveiligheid ten goede komen. Daarbij komt dat bij de verdeling van de beschikbare gelden in de komende jaren rekening moet kunnen worden gehouden met regionale ontwikkelingen. Indien bij voorbeeld in een provincie verhoudingsgewijs sprake is van een verslechtering van de situatie, hetgeen tot uitdrukking komt in de slachtoffercijfers, dient een mechanisme voor handen te zijn om in die provincie een groter aandeel van het beschikbare budget aan te wenden. Een en ander rechtvaardigt, zulks mede gelet op artikel 185, vierde lid, van de Provinciewet de bijzondere verdeelsleutel, neergelegd in artikel 3 van het onderhavige besluit, van de beschikbare middelen over de provincies.

Gelet op het vorenstaande is met instandlating van het op decentralisatie gerichte karakter van het bestuursaccord gekozen voor het tot stand brengen van een specifieke uitkering aan de provincies. Bij de uitwerking in de onderhavige regeling is het decentrale karakter waar mogelijk geëffectueerd. Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 114, tweede lid, en 185, derde lid, van de Provinciewet heeft over het besluit overleg plaatsgevonden met de Ministers van Binnenlandse Zaken en van Financiën, hetgeen geleid heeft tot overeenstemming over de inhoud van het besluit. Het concept van het besluit is ter kennis gebracht van de Raad voor de Gemeentefinanciën. Bij brief van 29 november 1993 heeft de Raad doen weten geen aanleiding te zien inhoudelijke opmerkingen over het voorgestelde besluit te maken.

De werking van het bestuursaccord en – in samenhang daarmee – van het onderhavige besluit zal in 1997 worden geëvalueerd. In dat kader zal worden getoetst of de beoogde versterking van het regionale verkeersveiligheidsbeleid langs deze weg wordt gerealiseerd.

## Hoofdpijnen van het besluit

Gegeven het kader waarbinnen het onderhavige besluit valt, kan mede gelet op het vijfde lid van artikel 185 van de Provinciewet met een globale regeling worden volstaan, waarbij een grote mate van vrijheid kan worden gelaten om binnen het raamwerk van de regeling de uiteindelijke besteding van de gelden te bepalen. De op de begroting voor Verkeer en Waterstaat opgenomen gelden voor deze regeling zullen in beginsel zonder voorbehoud in zijn geheel ten goede komen aan de provincies.

De kern van de regeling wordt gevormd door het feit, dat tot en met het jaar 2000 de provincies in beginsel verzekerd zijn van een bijdrage van het Rijk. Aldus hebben de provincies de zekerheid, dat zij hun aandeel in de afspraken, neergelegd in het meergenoemde accoord, voor hun rekening kunnen nemen. De bijdragen dienen in hun geheel te worden besteed aan activiteiten in het kader van het regionale verkeersveiligheidsbeleid.

Eerder in deze toelichting is al uiteengezet, dat de provincies zich bij de besteding van de bijdragen zullen laten leiden door de goede ervaringen met de werkwijze in de ROV's.

De jaarlijkse verdeling van de beschikbare middelen over de provincies geschiedt in beginsel op de voordracht van het IPO, zulks uiteraard in nauw overleg met alle provincies. Tot deze constructie is gekomen vanuit de gedachte dat de provincies thans primair verantwoordelijk zijn voor de regionale aanpak van de verkeersonveiligheid. Het ligt dan in de rede de provincies een flexibel instrument in handen te geven om bij de voordracht voor de verdeling van de middelen accenten te leggen in die provincies, waar het beeld van de ontwikkeling van de slachtoffercijfers een extra aandacht en inspanning vergt. Bij de voordracht houdt het IPO rekening met enkele criteria. Het belangrijkste criterium is de ontwikkeling van de slachtoffercijfers in elke provincie. Voorts kan bij de voordracht meewegen dat in een of meer provincies bijzondere activiteiten zullen worden ontplooid, die de beschikbaarstelling van extra middelen rechtvaardigen. Daarbij kan worden gedacht aan de uitvoering van innovatieve activiteiten bij de regionale aanpak van de verkeersonveiligheid, die op termijn een voorbeeldfunctie kunnen hebben voor anderen.

De gekozen structuur van de regeling houdt in samenhang met de inhoud van het bestuursaccord in, dat de ondergetekende in beginsel afziet van een inhoudelijke sturing bij of toetsing van de besteding van de gelden in de provincies. Daartoe is dit besluit ook niet het geschikte kader. Eventuele verschillen van inzicht tussen Rijk en provincies over de koers van het verkeersveiligheidsbeleid en de uitwerking daarvan kunnen in de geest van het bestuursaccord beter tot oplossing worden gebracht in het bestuurlijk overleg over de stand van zaken van de regionalisatie van het verkeersveiligheidsbeleid, dat de ondergetekende jaarlijks met de provincies en de VNG zal voeren. Alleen in bijzondere, in het besluit omschreven gevallen (verwezen zij naar artikel 3, derde lid) bestaat behoefte aan de mogelijkheid van de voordracht af te wijken.

In het besluit is tevens uitvoering gegeven aan het bepaalde in het eerste lid van artikel 4 van de Wet van 24 april 1991 houdende regels met betrekking tot enkele specifieke uitkeringen aan gemeenten en provincies op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Ten slotte wordt in dit verband nog opgemerkt, dat tegen de achtergrond van de voor het Rijk geldende regels betreffende de verantwoording van en de controle op de besteding van de rijksmiddelen in dit kader op de besteding van de gelden door de provincies de noodzakelijke controle zal worden uitgeoefend. Het besluit bevat daartoe de nodige voorzieningen.

#### **Tijdelijke regeling gelden regionaal verkeersveiligheidsbeleid**

Op basis van artikel 185, tweede lid, aanhef en onder b, van de Provinciewet heeft mijn ambtsvoorganger vooruitlopend op de totstandkoming van het onderhavige besluit een ministeriële regeling vastgesteld (de Tijdelijke regeling gelden regionaal verkeersveiligheidsbeleid (Stcrt. 1994, 41). De aanleiding daartoe was de wens de provincies zo snel mogelijk na 1 januari 1994 zekerheid te verschaffen over de toekenning van de bijdragen voor het jaar 1994. Materieel is de inhoud van de tijdelijke regeling afgestemd op de inhoud van het onderhavige besluit.



## ARTIKELLEN

### *Artikel 2*

Deze bepaling verplicht de Minister van Verkeer en Waterstaat een jaarlijkse bijdrage aan de provincies toe te kennen. Het jaar 2000 is volledigheidshalve ook hier opgenomen om aan te geven, dat deze specifieke uitkering een beperkte looptijd heeft.

### *Artikel 3, eerste lid*

In het systeem van het besluit dient het IPO een voordracht in betreffende de verdeling over de provincies van de in de rijksbegroting voor de onderhavige doeluitkering opgenomen gelden, uitgedrukt in percentages.

De voordracht is in eerste aanleg gebaseerd op de ontwikkelingen in verkeersslachtoffercijfers in het jaar voorafgaande aan de voordracht alsmede op de ontwikkelingen in de eerste helft van het jaar waarin de voordracht wordt gedaan (artikel 3, eerste lid, onder a).

Het bepaalde onder b en c geeft het IPO en daarmee de provincies de mogelijkheid bij de voorgestelde verdeling van de middelen rekening te houden met bijzondere activiteiten in een of meer provincies. Zoals eerder aangegeven is het denkbaar, dat binnen een ROV een bijzondere of innovatieve activiteit in voorbereiding wordt genomen, die een belangrijk positief effect op de verkeersveiligheid kan hebben of die ten eerste kan bijdragen aan de versterking van het draagvlak binnen de provincie. In dat geval kan het IPO door een andere verdeling voor te stellen, voor dergelijke activiteiten extra financiële ruimte in een provincie creëren. Volledigheidshalve zij hierbij opgemerkt, dat het een en ander binnen het totaal van het beschikbare budget voor deze specifieke uitkering moet worden gerealiseerd. Dit uiteraard los van de mogelijkheid, dat een dergelijke activiteit uit andere bron wordt gefinancierd, bij voorbeeld door bijdragen van de provincie zelf of van andere deelnemers in het ROV.

Voorts kan ingevolge het bepaalde in het eerste lid, onder d, zo nodig tevens rekening gehouden worden met het bedrag dat in het voorafgaande jaar niet is besteed aan regionale verkeersveiligheidsactiviteiten. Bij de toelichting op artikel 6, tweede lid, wordt hierop nader ingegaan.

Het IPO zal aan de hand van deze criteria op eenvoudige wijze tot een goed onderbouwde voordracht kunnen komen, die de Minister van Verkeer en Waterstaat in de gelegenheid stelt de voordracht in beginsel over te nemen. Dit laatste is vooral van belang, omdat in het onderhavige besluit de voordracht de grondslag vormt voor de toekenning van de bijdragen. Nu het IPO aan de hand van duidelijke en bepaalbare criteria tot de voordracht kan komen, kan de Minister van Verkeer en Waterstaat vervolgens volstaan met een globale beoordeling van de voordracht.

De voordracht dient jaarlijks vóór 1 oktober te worden ingediend teneinde het mogelijk te maken dat binnen een redelijke termijn op de voordracht kan worden beslist. Ingevolge artikel 4 dient immers vóór 1 november iedere provincie de schriftelijke toekenning van de bijdrage te hebben ontvangen.

### *Artikel 3, tweede lid*

Indien de provincies er onverhoopt niet in zouden slagen tot overeenstemming te komen over de voordracht, zal de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de hand van de in het eerste lid genoemde criteria tot een verdeling moeten komen. Aan een dergelijke mogelijkheid bestaat behoefte, ten einde de continuïteit van het werk van de ROV's zeker te stellen.

### *Artikel 3, derde lid*

Hoewel de ondergetekende van oordeel is, dat zoveel mogelijk gestalte moet worden gegeven aan de beoogde relatie met de andere overheden, en dat daarom in beginsel conform de voordracht door het IPO dient te worden beslist, kunnen zich omstandigheden voordoen, die ertoe nopen van de voordracht af te wijken. Het derde lid van artikel 3 bevat daartoe de mogelijkheid. In alle gevallen geschiedt een eventuele aanpassing van de verdeling na overleg met het IPO.

Onderdeel a ziet op de situatie, dat geen financieel verslag, waarin verantwoording wordt afgelegd over de bestedingen door de provincie, is overgelegd. Zulks kan leiden tot een lager percentage van het beschikbare budget.

Onderdeel b ziet op situaties waarbij een plotseling optredende, negatieve ontwikkeling in de verkeersveiligheid in een regio ertoe noodzaakt, dat daarop door het ROV adequaat wordt ingespeeld. In dat geval kan het noodzakelijk zijn, dat in die provincie onmiddellijk extra middelen ter beschikking komen. Dat het hierbij gaat om bijzondere situaties blijkt uit het feit, dat de hier bedoelde ontwikkelingen in de verkeersveiligheid zodanig onvoorzien moeten optreden, dat het IPO bij de voordracht gelet op de criteria van het eerste lid van artikel 3 ermee nog geen rekening heeft kunnen houden, bij voorbeeld omdat de ontwikkelingen nog niet in de slachtoffercijfers zijn terug te vinden.

Onderdeel c betreft de mogelijkheid van financiële verrekening in een volgend jaar door aanpassing van de verdeling in het geval sprake is van onderbesteding van de bijdrage dan wel besteding buiten het kader van dit besluit. Een en ander kan blijken uit het jaarlijks financieel verslag of uit de daarbij gevoegde accountantsverklaring overeenkomstig artikel 7. Voor deze constructie is gekozen, omdat, naast de praktische voordelen van deze opzet, aldus het totale budget beschikbaar blijft voor de verkeersveiligheid in de regio.

### *Artikel 4*

Artikel 4 regelt de vaststelling van de bijdrage. Deze geschiedt bij beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Omdat op het tijdstip van de vaststelling de parlementaire behandeling van de begroting voor het desbetreffende jaar over het algemeen niet is afgerond, zal de vaststelling geschieden onder de voorwaarde van de beschikbaarheid van de middelen op de begroting.

### *Artikel 5*

Gekozen is voor een betaalbaarstelling in twee termijnen, waarbij het tijdstip van de tweede betaalbaarstelling zo is bepaald dat op dat moment de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vrijwel zeker door het parlement zal zijn goedgekeurd. Eventuele wijzigingen in deze begroting kunnen dan worden verwerkt in de omvang van het bedrag van deze termijn.

### *Artikel 6*

De bestedingsrichting van de gelden en daarmee het karakter van de onderhavige specifieke uitkering wordt in het eerste lid van artikel 6 vastgelegd. Het eerste lid bepaalt, dat de bijdrage wordt besteed aan activiteiten gericht op de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Aldus is verzekerd, dat de gelden worden besteed overeenkomstig de bedoeling van het bestuursaccord.

Het kan evenwel voorkomen dat de bijdrage in enig jaar niet in zijn

geheel wordt besteed, bij voorbeeld omdat de kosten, verbonden aan de uitvoering van bepaalde activiteiten lager zijn uitgevallen dan oorspronkelijk was begroot. Het tweede lid in samenhang met het bepaalde in artikel 3 biedt hiervoor een voorziening. De ondergetekende gaat ervanuit, dat niet bestede gelden ter beschikking dienen te blijven van de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Het tweede lid van artikel 6 legt dit vast. Blijkens artikel 3 wordt met overschotten bij de eerstkomende voordracht tot toekenning van een bijdrage rekening gehouden. Overschotten worden derhalve verrekend in een volgend jaar.

#### *Artikel 7*

Ten einde te kunnen bepalen of de uitgaven door de provincies binnen het kader van dit besluit zijn gedaan, is bepaald dat een financieel verslag en een accountantsverklaring moeten worden ingediend. Voor beide zaken zal een model worden vastgesteld, waarbij zo veel mogelijk rekening zal worden gehouden met de bij de provincies gebruikelijke wijze van financiële verslaglegging (single-audit). Ten behoeve van een accountantsverklaring zal bij het model een eenvoudig controleprotocol worden gevoegd. Een en ander houdt verband met de voor het Rijk geldende regels met betrekking tot financiële verantwoording en verslaglegging. Artikel 7 bevat daartoe de nodige voorschriften.

#### *Artikel 8*

Zoals reeds eerder is aangegeven, heeft het onderhavige besluit een tijdelijk karakter. Dit betekent, dat in het jaar 2000 voor de laatste maal gelden voor deze regeling beschikbaar zijn, zodat het besluit daarna kan vervallen. Uiteraard heeft het besluit dan nog een nasleep in de vorm van de financiële verantwoording door de provincies over het jaar 2000.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink