



446

Besluit van 18 september 2001, houdende vaststelling van een jaarlijkse financiële bijdrage aan provincies en regionale openbare lichamen in het kader van regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid (Interimbesluit Duurzaam Veilig)

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 13 juli 2001, nr.CDJZ/WBI/2001-935, Centrale Directie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 16, vijfde lid, van de Kaderwet bestuur in verandering en artikel 1 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. 255);

De Raad van State gehoord van 23 augustus 2001, nr. W09.01.0364/V.

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 september 2001, CDJZ/WBI-2001-1131, Centrale Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. regionaal openbaar lichaam: regionaal openbaar lichaam als bedoeld in artikel 1, onder d, van de Kaderwet bestuur in verandering;
- c. EG-subsidie: een subsidie die door de Raad van de Europese Unie, het Europees Parlement en de Raad gezamenlijk of de Commissie van de Europese Gemeenschappen op grond van een vastgesteld programma rechtstreeks of middellijk wordt verstrekt.

Artikel 2

1. Onze Minister verstrekt vanaf het jaar 2001 jaarlijks een bijdrage aan provincies en regionale openbare lichamen, als tegemoetkoming in de kosten van regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid van provincies, regionale openbare lichamen, waterschappen en gemeenten. De bijdrage kan in ieder geval worden besteed aan de maatregelen die zijn opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

2. De bijdrage wordt verstrekt onder de voorwaarde dat voor het deel

van de bijdrage dat ten laste van een nog niet vastgestelde begroting komt, voldoende gelden ter beschikking worden gesteld.

3. De bijdrage dient niet tot gehele of gedeeltelijke bekostiging van projecten waarvoor reeds een EG-subsidie is verstrekt of waarvoor reeds een financiële bijdrage is verstrekt:

- a. op grond van paragraaf 2 van het Besluit Infrastructuurfonds;
- b. op grond van de Wet personenvervoer 2000.

4. De bijdrage dient niet tot bekostiging van algemene bestuurslasten.

5. De bijdrage wordt besteed voor het einde van het derde kalenderjaar na de beschikking.

Artikel 3

De bijdrage wordt vastgesteld overeenkomstig de volgende percentages van het in de geldende begroting beschikbare bedrag:

a. provincie Drenthe	3,5%;
b. provincie Flevoland	0,63%;
c. provincie Friesland	3,23%;
d. provincie Gelderland	9,26%;
e. provincie Groningen	4,41%;
f. provincie Limburg	7,71%;
g. provincie Noord-Brabant	11,03%;
h. provincie Noord-Holland	7,49%;
i. provincie Overijssel	3,38%;
j. provincie Utrecht	2,16%;
k. provincie Zeeland	3,4%;
l. provincie Zuid Holland	8,44%;
m. Regionaal Openbaar Lichaam Arnhem-Nijmegen	3,74%;
n. Regio Twente	4,96%;
o. Bestuur Regio Utrecht	5,04%;
p. Regionaal Orgaan Amsterdam	6,14%;
q. Stadsgewest Haaglanden	5,09%;
r. Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	5,45%;
s. Stadsregio Rotterdam	4,94%.

Artikel 4

1. Over de besteding van de bijdrage treedt de provincie in overleg met de in de provincie gelegen gemeenten, met uitzondering van gemeenten die vertegenwoordigd zijn in een regionaal openbaar lichaam, en met de waterschappen die in de provincie wegen in beheer hebben.

2. Over de besteding van de bijdrage treedt het regionaal openbaar lichaam in overleg met de provincie en de waterschappen die wegen in het betrokken gebied in beheer hebben.

Artikel 5

1. De bijdrage wordt uiterlijk in de maand juni van het betreffende kalenderjaar betaald.

2. De bijdrage voor het jaar 2001 wordt betaald binnen acht weken na bekendmaking van de beschikking.

Artikel 6

1. De provincie onderscheidenlijk het regionaal openbaar lichaam brengt jaarlijks voor 15 november onderscheidenlijk voor 15 september, volgend op het jaar waarin de bijdrage is betaald, over het desbetreffende jaar verslag uit aan onze Minister, overeenkomstig het door Onze Minister vastgestelde model. Dit verslag omvat in ieder geval:

- a. een rapportage over het in artikel 4 bedoelde overleg;

- b. een rapportage over de voornemens tot besteding van de bijdrage in relatie tot de verkeersveiligheidsdoelstellingen;
 - c. een rapportage over de voortgang van de activiteiten waaraan de bijdrage is besteed;
 - d. een financieel overzicht van de aan de activiteiten besteedde middelen.
2. Het verslag gaat vergezeld van een accountantsverklaring. In deze accountantsverklaring wordt het controleprotocol in acht genomen zoals dat door Onze Minister is vastgesteld.
 3. Het bedrag dat aan het eind van een jaar niet is besteed, wordt vermeerderd met de daarover verkregen rente en toegevoegd aan de bijdrage die in het volgend jaar op grond van dit besluit wordt verstrekt.
 4. Het bedrag en de toegevoegde rente, bedoeld in het derde lid, blijken uit de accountantsverklaring en het financiële gedeelte van het verslag bedoeld in het eerste lid, onderdeel d.
 5. Indien uit de accountantsverklaring blijkt, dat de bijdrage geheel of gedeeltelijk is besteed in strijd met artikel 2, kan de bijdrage voor dat deel door Onze Minister worden teruggevorderd. Artikel 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht is van overeenkomstige toepassing.
 6. De provincie onderscheidenlijk het regionaal openbaar lichaam legt bij de verstrekking van een subsidie die wordt bekostigd uit de bijdrage bedoeld in artikel 2, de subsidieontvanger de verplichting op om:
 - a. in het jaar volgend op het jaar waarin het subsidiebedrag is betaald tijdig een financieel verslag uit te brengen over de besteding van de subsidie en dit vergezeld te doen gaan van een accountantsverklaring.
 - b. medewerking te verlenen aan een door of vanwege gedeputeerde staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur te verrichten onderzoek naar de besteding van de subsidie.

Artikel 7

De provincie onderscheidenlijk het regionaal openbaar lichaam verleent medewerking aan een door of vanwege Onze Minister te verrichten onderzoek naar de besteding van de bijdrage.

Artikel 8

Dit besluit treedt in werking met ingang van de zestigste dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en vervalt vijf jaar na het tijdstip van inwerkingtreding.

Artikel 9

Dit besluit wordt aangehaald als: Interimbesluit Duurzaam Veilig.

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

's-Gravenhage, 18 september 2001

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Uitgegeven de *vierde* oktober 2001

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid jo vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Overzicht van verkeersveiligheidsmaatregelen die in aanmerking kunnen komen voor een bijdrage op grond van het Interimbesluit Duurzaam Veilig

I. Besluitvorming en participatie

Hiertoe wordt gerekend het (doen) evalueren en voorbereiden van activiteiten ter verbetering van de verkeersveiligheid:

- A. het uitwerken van beleidsplannen en uitvoeringsprogramma's;
- B. het uitwerken van categoriseringsplannen (indeling van het wegennet in erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen, stroomwegen en eventuele voorlopige verkeersaders);
- C. het uitwerken van plannen voor afzonderlijke verkeersveiligheidsmaatregelen;
- D. het verrichten van onderzoek, zoals een verkeersveiligheidsaudit; en daarnaast:
- E. het uitwerken van participatie door burgers en (andere) belanghebbenden:
 - 1. via belangenorganisaties,
 - 2. in schoolverband,
 - 3. individueel.

Bovengenoemde werkzaamheden worden in de verantwoording onderscheiden naar het niveau van besluitvorming en participatie, zoals

nat.	nationaal,
reg.	regionaal,
lok.	lokaal,
buurt	wijk, of dorp,
werk	bedrijf, school o.i.d.,
groep	vereniging, groep weggebruikers.

II. Infrastructurele maatregelen in verblijfsgebieden

Hiertoe wordt gerekend de omvorming van wegen en hun omgeving, met het oog op de verkeersveiligheid, waaronder:

- A. snelheidsbeheersing en attentieverhoging
 - 1. voetgangersgebied,
 - 2. (woon)erf,
 - 3. 30 km-gebied/weg,
 - 4. 60 km-gebied/weg,
 - 5. incidenteel;
- B. regulering van het parkeren en stallen, respectievelijk laden en lossen;
- C. geleiding van verkeersstromen door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. geheel of gedeeltelijk «doorknippen» van doorgaande routes,
 - 2. geheel of gedeeltelijk «doorknippen» van aansluitingen van/naar gebiedsontsluitingswegen;
- D. verbetering van de herkenbaarheid van de wegcategorie door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. wegmarkering,
 - 2. aanduiding van in- en uitgangen (overgang naar wegen met andere maximumsnelheid);
- E. herinrichting van bermen buiten de bebouwde kom door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. semi-verharding,
 - 2. afscherming of verwijdering van obstakels;
- F. aanpassing van het wegontwerp aan richtlijnen/aanbevelingen.

Bovengenoemde werkzaamheden worden in de verantwoording onderscheiden naar de bestemming van de betrokken wegen in het categoriseringsplan van de betreffende wegbeheerder:

- ETW. bi beoogde erftoegangswegen binnen de bebouwde kom,
- ETW. bu beoogde erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

III. Infrastructurele maatregelen op (voorlopige) verkeersaders

Hiertoe wordt gerekend de omvorming van wegen en hun omgeving, met het oog op de verkeersveiligheid, waaronder:

- A. rijbaanscheiding
 - 1. (moeilijk) overrijbaar,
 - 2. niet overrijbaar,
 - 3. het in dat verband aanbrengen van passeermogelijkheden;
- B. scheiding van verkeerssoorten door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. aanleg van parallelwegen,
 - 2. aanleg van parallelfietspaden,
 - 3. aanleg van parallelvoetpaden,
 - 4. nieuwe ontsluiting van percelen via een andere route;
- C. herinrichting van kruisingen, aansluitingen en oversteekplaatsen, waaronder:
 - 1. aanleg van ongelijkvloerse kruising van wegen,
 - 2. aanleg van ongelijkvloerse kruising van fiets/voetpaden,
 - 3. omvorming tot rotonde,
 - 4. overige verbeteringen ter bescherming van overstekende (brom)fietsers en voetgangers,
 - 5. inperking van het aantal linksafbewegingen,
 - 6. verbetering van verkeerslichtinstallaties;
- D. herinrichting van wegvakken door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. vermindering van het aantal wegaansluitingen voor autoverkeer,
 - 2. vermindering van het aantal erfaansluitingen voor autoverkeer,
 - 3. geleiding van (brom)fietsers en voetgangers naar veilige oversteekplaatsen
 - 4. snelheidsbeheersing,
 - 5. aanbrengen van fietsstroken,
 - 6. andere wijziging van de rijstrookindeling;
- E. regulering van het parkeren en stallen, respectievelijk laden en lossen;
- F. verbetering van de herkenbaarheid van de wegcategorie door o.a.:
 - 1. wegmarkering,
 - 2. aanduiding van de overgang naar wegen met andere maximum snelheid;
- G. herinrichting van bermten door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. semi-verharding,
 - 2. pechvoorzieningen,
 - 3. afscherming, respectievelijk verwijdering van obstakels;
- H. aanpassing van het wegontwerp aan richtlijnen/aanbevelingen:
 - 1. aanpassing van de diameter van rotondes
 - 2. uniformering van de voorrang op rotondes (hoofdrijbaan),
 - 3. uniformering van de voorrang op rotondes (fietspaden),
 - 4. anderszins.

Bovengenoemde werkzaamheden worden in de verantwoording onderscheiden naar de bestemming van de betrokken wegen in het categoriseringsplan van de betreffende wegbeheerder:

SW. bi	beoogde stroomwegen binnen de bebouwde kom,
GOW. bi	beoogde gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom,
VV. bi	voorlopige verkeersader binnen de bebouwde kom,
SW. bu	beoogde stroomwegen buiten de bebouwde kom,
GOW. bu	beoogde gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom,
VV. bu	voorlopige verkeersader buiten de bebouwde kom.

IV. Bewustwording, educatie en training

Hiertoe worden gerekend onder andere:

- A. facilitering binnen het onderwijs en kinderopvang:
 - 1. peuters en hun ouders,
 - 2. basisonderwijs,
 - 3. voortgezet onderwijs;
- B. activiteiten buiten het onderwijs naar individuele weggebruikers:
 - 1. beginnende bromfietzers,
 - 2. nieuwkomers,
 - 3. oudere weggebruikers,
 - 4. bestuurders van landbouwvoertuigen,
 - 5. andere specifieke groepen, zoals skaters en skeelers;
- C. activiteiten via bedrijven en wagenparkbeheerders:
 - 1. bewustwording en beloning (safety culture),
 - 2. omgaan met specifieke voertuigen;
- D. activiteiten in verband met vrijetijdsbesteding, zoals:
 - 1. jeugdorganisaties,
 - 2. verenigingen en kantines,
 - 3. horeca en disco,
 - 4. overige recreatie en toerisme.
- E. andere educatieactiviteiten met het oog op de verkeersveiligheid.

V. Bevordering van persoonlijke bescherming en naleving van verkeersregels

Hiertoe wordt gerekend onder andere:

- A. publiciteit over:
 - 1. snelheid motorvoertuigen,
 - 2. snelheid bromfiets
 - 3. opvolgen verkeerslichten,
 - 4. niet rijden onder invloed,
 - 5. dragen van gordel,
 - 6. dragen van helm,
 - 7. gebruik van kinderzitjes in motorvoertuigen,
 - 8. gebruik van kinderzitjes en spaakafscherming op de (brom)fiets,
 - 9. overige verkeersvoorschriften;
- B. andere communicatieactiviteiten met het oog op de verkeersveiligheid.

Bovengenoemde werkzaamheden worden in de verantwoording onderscheiden naar:

handh.	activiteiten in samenhang met gerichte verkeershandhaving
overig	overige activiteiten

Algemeen deel

1. Inleiding

«Duurzaam Veilig» is de benaming voor een preventief verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de aanpak gericht is op het systematisch wegnemen van risicofactoren. Op 15 december 1997 zijn de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Rijk in het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig overeengekomen de verbetering van de verkeersveiligheid een forse impuls te geven. De looptijd van deze afspraken eindigt in 2002.

De convenantpartijen zijn het erover eens dat dit beleid voortgezet en geïntensiveerd moet worden en de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV) hebben zich daarbij aangesloten. Dat ligt ook in de lijn van de inbreng uit de regio's in het kader van de COVER-evaluatie van de convenanten VERDI, DI Verkeersveiligheid en Startprogramma Duurzaam Veilig. Deze evaluatie wordt, na bezoeken van een visitatiecommissie onder leiding van prof. J. Terlouw, in de zomer van 2001 afgerond.

De behoefte aan intensivering heeft zijn weerslag gevonden in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), zoals dat op 22 mei 2001 aan het parlement is voorgelegd.¹ Daarin is voor verkeersveiligheid een nationale taakstelling vastgesteld, namelijk: terugbrengen van het aantal verkeersdoden van het huidige niveau van circa 1100 naar 750 per jaar in 2010 en terugbrengen van het aantal ziekenhuisgewonden van het huidige niveau van circa 20 000 naar 14 000 per jaar in 2010. De nationale taakstelling zal worden vertaald in regionale taakstellingen per provincie, c.q. kaderwetgebied. Vervolgens worden op regionaal niveau maatregel-pakketten samengesteld die alle aspecten van de verkeersveiligheid omvatten, dus niet alleen de aanleg en inrichting van infrastructuur, maar ook andere vormen van gedragsbeïnvloeding. Dat gebeurt in gezamenlijk overleg tussen de lokale en regionale overheden en de rijksoverheid. Over de wijze waarop de pakketten tot stand komen worden nadere afspraken gemaakt tussen de VNG, de UvW, het IPO, de SKVV en het Rijk.

In het NVVP is aangekondigd dat het in de bedoeling ligt de rijksbijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid, met ingang van 2004, op te nemen in de Gebundelde Doeluitkering (GDU) uit het Besluit infrastructuurfonds. Onderhavig besluit is tot stand gekomen om te voorkomen dat, vanwege een onderbreking in de rijksbijdrage, de voortgang stagneert. Dit klemt des te meer omdat de doelstelling volgens het NVVP een intensivering vraagt die geen uitstel kan lijden. De huidige GDU is uitsluitend bestemd voor infrastructurele werkzaamheden en leent zich dus niet tot het samenstellen van brede verkeersveiligheidspakketten. Uitgaande van het voornemen in het NVVP om de bestedingsmogelijkheden met ingang van 2004 te verbreden, is besloten in dit besluit reeds zo veel mogelijk aan te sluiten op de systematiek van de GDU om de overgang te vergemakkelijken. Daardoor kan verdeling en verantwoording gelijktijdig plaatsvinden. Dat bevordert de afstemming van het verkeersveiligheidsbeleid met de andere terreinen van verkeers- en vervoersbeleid en het beperkt de hoeveelheid administratief werk.

De grondslag voor het verstrekken van bijdragen aan kaderwetgebieden en provincies is gelegen in de Kaderwet bestuur in verandering respectievelijk 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. 255).

¹ Kamerstukken II 2000/01, 27 455, nr. 3.

2. Aansluiting op het Startprogramma Duurzaam Veilig, maar ook aandacht voor niet-infrastructurele aspecten

Het Startprogramma heeft een sterke impuls gegeven aan de omvorming van het wegennet met het oog op Duurzaam Veilig. Ieder van de wegbeheerders heeft een categoriseringsplan voor de eigen wegen opgesteld, dat de basis vormt om, wanneer zich een goede gelegenheid voordoet, de wegen om te vormen óf tot verkeersader, óf tot verblijfsgebied. In 2002 zal meer dan de helft van de beoogde verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom als 30 km-gebied zijn ingericht, terwijl buiten de bebouwde kom een flink aantal wegen als 60 km-gebied is ingericht. Het is de bedoeling het 30 km-, respectievelijk 60 km-beleid voort te zetten, maar ook om de inrichting van de verkeersaders te verbeteren.

In het Startprogramma is gekozen voor een aantal in korte termijn realiseerbare, concrete, maatregelen, waarbij het accent ligt op infrastructurale maatregelen al dan niet in samenhang met wijzigingen in de verkeersregels. Op langere termijn vraagt een grondige verbetering van de verkeersveiligheid echter om intensivering in alle opzichten, dus ook van niet-infrastructurele gedragsbeïnvloeding, waaronder verkeershandhaving, communicatie, educatie en training.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2

In artikel 2, eerste lid, wordt aangegeven waaraan de bijdrage, die op grond van dit besluit wordt uitgekeerd, kan worden besteed. Een en ander wordt gespecificeerd in de bijlage bij dit besluit. Deze opsomming is niet limitatief en is ontleend aan de «Maatregelwijzer» die in overleg tussen de verschillende geledingen van overheden is opgesteld. Deze bevat een overzicht van de maatregelen die in aanmerking komen om de verkeersveiligheidsstaakstellingen binnen bereik te brengen.

Het gaat hierbij om o.a.:

- omvorming tot 30 km-, respectievelijk 60 km-gebied (snelheidsbeheersing, veilige aansluiting op verkeersaders, aanpassing verkeerscirculatie om doorgaand verkeer te bundelen op verkeersaders);
- herinrichting van verkeersaders (scheiden van verkeerssoorten naar richting, snelheid en/of vervoerwijze, omvormen van kruispunten tot b.v. rotonde, parkeermaatregelen en het aanbrengen van goed herkenbare markering);
- communicatie in combinatie met verkeershandhaving (b.v. alcohol, helm, gordel, fietsverlichting);
- activiteiten gericht op scholen, schooljeugd en ouders;
- buitenschoolse educatie en training (b.v. bromfietscursus, oprissen kennis, bijscholing voor ouderen);
- projecten (zoals bewustwording, safety culture en stimulering van het gebruik van veiligheidsvoorzieningen) bij specifieke doelgroepen (o.a. bedrijven, verenigingen en soorten verkeersdeelnemers).

In de bijlage wordt een uitgebreidere opsomming gegeven van de activiteiten die uit deze regeling (mede) gefinancierd kunnen worden. De indeling in deze opsomming dient ook in de jaarlijkse verslaglegging te worden aangehouden, zodat monitoring van de programma's ook op nationaal niveau mogelijk is. Bovendien wordt gevraagd per regio globaal aan te geven welke bijdrage het programma aan het behalen van de regionale en nationale verkeersveiligheidsdoelstelling zal leveren.

Omdat met de, op grond van dit besluit verstrekte, bijdrage ook subsidie moet kunnen worden verleend aan gemeenten en waterschappen, zijn deze bestuurslichamen in dit artikel opgenomen.

In het derde lid wordt invulling gegeven aan de eis van artikel 16, vijfde lid, van de Kaderwet bestuur in verandering. Wat geldt voor het dagelijks bestuur van een regionaal openbaar lichaam, dient in deze ook te gelden voor gedeputeerde staten.

Het vierde lid maakt duidelijk dat de verstrekte bijdrage daadwerkelijk dient te worden besteed aan inhoudelijke projecten. Het is niet de bedoeling dat zij wordt gebruikt voor de bekostiging van algemene bestuurslasten als ambtenarensalarissen en kantoorinventaris.

Ingevolge het vijfde lid dient de bijdrage uiterlijk drie jaar na de beschikking te zijn besteed. Er wordt uitgegaan van een ruime termijn van drie jaar, omdat de kans bestaat dat men de bijdrage wil besteden aan maatregelen die niet slechts met de bijdrage van een jaar kunnen worden bekostigd. Er dient dan een mogelijkheid te bestaan om te sparen. Dit is ook de ratio achter artikel 6, derde lid.

Artikel 3

Voor de jaren 2001, 2002 en 2003 wordt een op nationaal niveau te verdelen budget vastgesteld. Dit budget wordt vervolgens toebedeeld aan de provincies en de kaderwetgebieden. De verdeelsleutel sluit aan op de vertaling van de nationale NVVP-taakstellingen voor verkeersveiligheid in voorlopige regionale taakstellingen door de werkgroep «Taskforce», waarin de verschillende geledingen van overheden vertegenwoordigd waren. Deze werkgroep heeft daarbij rekening gehouden met verschillen in de te verwachten bevolkingsontwikkeling.

In dit besluit is gekozen voor een verdeling naar rato van de beoogde reductie van het aantal ernstige verkeersslachtoffers per regio, uitgedrukt in de vermindering van het jaarlijks aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Als regio in dit verband wordt beschouwd een kaderwetgebied, respectievelijk een provincie met uitzondering van de gemeenten die tot een kaderwetgebied gerekend worden.

De verdeelsleutel is uitdrukkelijk alleen bedoeld voor deze tijdelijke regeling. Overleg is gaande over de verdeelsleutel voor een GDU die ook de rijksbijdrage voor Duurzaam Veilig omvat. Er moet dus rekening mee worden gehouden dat vanaf 2004 wellicht andere budgetten ter beschikking komen.

Artikel 4

Het systeem van actief overleg past bij de systematiek van de GDU: het Rijk verstrekt bijdragen op het niveau van de provincies en kaderwetgebieden, terwijl de prioriteitskeuze bij de samenstelling van het pakket wordt overgelaten aan het gezamenlijk overleg tussen de overheden die in de regio actief zijn.

De inbreng in het kader van de COVER-evaluatie laat zien dat men in de regio's over het algemeen positief denkt over deze vorm van samenwerking aan gezamenlijke doelstellingen t.a.v. verkeer en vervoer.

In veel gevallen vergroot onderlinge afstemming van activiteiten het totaaleffect. Zo kan communicatie bijdragen aan de gedragsverandering die met de omvorming van het wegennet beoogd wordt, kan handhaving het besef versterken dat de verkeersregels en de voertuigeisen serieus genomen moeten worden en kan een goede inrichting van wegen voorkomen dat ongewenst verkeersgedrag als het ware «uitgelokt» wordt. Die afstemming van activiteiten vraagt om het samenstellen van maatregelpakketten op verschillende niveaus.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos