

Commissie-debat 30 januari

Verkeersveiligheid



Inbreng IPO & VNG

Maak van verkeersveiligheid een topprioriteit om de negatieve trend te keren

Het gaat de laatste jaren bijzonder slecht met de verkeersveiligheid in Nederland. Zo lag [het aantal doden en gewonden in het verkeer in 2022 ruim 20% hoger](#) dan in eerdere jaren. Dit is een dramatische ontwikkeling. Het hoge aantal slachtoffers brengt veel maatschappelijke kosten met zich mee: zo werden in 2020 [de jaarlijkse kosten op 27 miljard euro](#) geschat. De cijfers laten pijnlijk zien dat we nu niet genoeg doen aan verkeersveiligheid.

Gemeenten en provincies werken hard aan de verbetering van de verkeersveiligheid met risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's als basis, maar om de negatieve trend te keren zullen alle SPV-partners van verkeersveiligheid een landelijke topprioriteit moeten maken en daar ook naar handelen. Om de negatieve trend te keren en de verkeersveiligheid te verbeteren is structurele financiering, voldoende capaciteit, meer coördinatie en actie nodig.

Gerichte en gecoördineerde aanpak op infrastructuur, gedrag en handhaving

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) gaat uit van een risicogestuurde aanpak, en berust op drie pijlers: Infrastructuur, Gedrag en educatie en Handhaving. Dit komt onvoldoende naar voren in het huidige rijksbeleid. De focus ligt met name op infrastructurele maatregelen, waar ook de Investeringsimpuls voor verkeersveilige infrastructuurmaatregelen op is gericht. Een veilige weginrichting is ontzettend belangrijk en het geeft meetbare resultaten, maar hier zit ook een grens aan. Een weg kan nog zo veilig ingericht zijn, het vraagt ook wat van de verkeersdeelnemer zelf om het gebruik van de weg veilig te houden. Dat handhaving hier een belangrijke en integrale rol in speelt spreekt voor zich.

Bij belangrijke thema's als snelheid, rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, maar ook fietsveiligheid is juist een samenspel van gedragsmaatregelen, educatie, infrastructuur én handhaving de meest effectieve aanpak. Gemeenten en provincies doen veel op het gebied van infrastructuur, gedragsmaatregelen en educatie, en hebben van het Rijk nodig dat het adequate handhaving borgt en bijdraagt aan infrastructuurmaatregelen. Dit geldt in het bijzonder voor 30km/u-wegen waar veel gemeenten nu op inzetten.

Zorg voor structurele financiering

Aanvullend op de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is het Rijk een aantal nieuwe initiatieven gestart, zoals de extra maatregelen voor de halvering van het aantal verkeersslachtoffers (project trendbrekers), het meerjarenprogramma fietsveiligheid en de integrale aanpak rijden onder invloed. Wij ondersteunen dit van harte en werken hier graag aan mee.

Tegelijkertijd zien wij ook dat het bij deze plannen op dit moment ontbreekt aan een financiële dekking voor de uitvoering ervan. In 2020 heeft het Rijk 500 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de Investeringsimpuls voor verkeersveilige infrastructuurmaatregelen. Daar is nog circa 210 miljoen euro van over, wat naar verwachting eind 2026 op is. [Er is echter becijferd dat er 12 miljard euro nodig is om de verkeersveiligheid aan te pakken](#). Zorg daarom voor 100 miljoen per jaar structurele financiering om de investeringen in verkeersveilige infrastructuur ook na 2026 voort te zetten. Gemeenten en provincies hebben deze financiering hard nodig om lokale en regionale maatregelen te kunnen nemen. Richt daarnaast solide eigen financiering in voor nieuwe initiatieven zoals extra maatregelen voor de halvering van het aantal verkeersslachtoffers (project trendbrekers), het meerjarenprogramma fietsveiligheid en de integrale aanpak rijden onder invloed.

Maak voldoende capaciteit vrij

Niet alleen de financiering is een punt van zorg. Zonder voldoende capaciteit komt ook de uitvoering in de knel. Gemeenten hebben extra capaciteit en ondersteuning nodig om de risicogestuurde aanpak toe te kunnen passen en de aanvullende maatregelen uit te voeren. We zijn blij met de goede ervaringen rond eerdere ondersteuningsprogramma's voor gemeenten rond risicogestuurd werken. Zet een dergelijke vorm van ondersteuning vooral ook voort in de toekomst.

Ook bij verkeershandhaving ontbreekt het aan menskracht om belangrijke thema's als snelheid, afleiding en rijden onder invloed aan te pakken; zowel op straat als bij het afhandelen van de boetes en bezwaarprocedures. Het aantal verkeersongevallen en gevaarlijke situaties op de weg nemen alleen maar toe, terwijl de inzet van de politie alleen maar afneemt. Het gebruik van innovatieve handhavingsmiddelen (zoals MONOCams en flexflitsers) is een goede ontwikkeling en we zijn blij met de verruiming van de mogelijkheden voor verkeershandhaving door BOA's. Breid dit verder uit met onderzoek naar hoe gemeenten (lokaal gezag) meer/beter kunnen beslissen om handhaving in te zetten vanuit eigen bevoegdheden. De 'snelheidsboetes Gas 5' in België zijn een goed voorbeeld hiervan: sinds 2021 hebben Belgische gemeenten de mogelijkheid om voor beperkte snelheidsovertredingen een administratieve geldboete te bepalen. Dit zou echter geen vervanging van, maar een aanvulling moeten zijn op de verkeershandhaving door politie en OM. Verkeersveiligheid verdient een hogere plek op de prioriteitenlijst bij handhaving. Alleen als alle SPV-partners zich hiervoor inzetten, kunnen we het verschil maken.