

Commissiedebat

Verkeersveiligheid

Position Paper **IPO en VNG**



Gemeenten en provincies werken hard aan verbetering van de verkeersveiligheid. De basis daarvoor zijn de risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's die nu worden vastgesteld en uitgevoerd. Deze inzet is ook nodig, gezien de zorgwekkende toename van het aantal ongevallen, de hoge maatschappelijke kosten en de sombere prognoses. Deze cijfers laten ook zien dat we nu niet genoeg doen. Alle Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)- partners moeten gezamenlijk nóg een tandje, of twee, bijzetten. En dat kan alleen als we de juiste prioriteiten stellen. In dit licht vragen wij aandacht voor de volgende punten:

Investeren in een breed verkeersveiligheidsbeleid blijft noodzakelijk

In de zomer van 2021 is de motie Geurts aangenomen, waarmee een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 als tussendoelstelling is vastgesteld. Inmiddels heeft het SWOV geconcludeerd dat deze ambitie – ook met extra maatregelen – onbereikbaar is. Extra maatregelen kunnen hoogstens tot een forse reductie van het aantal ernstig gewonden leiden, niet tot halvering hiervan. Het Ministerie van IenW geeft aan dat 2023 een voorbereidend jaar is om tot richtinggevende keuzes te komen over een aanvullend pakket maatregelen. Wij pleiten ervoor hier meer vaart achter te zetten. Daarbij vragen wij nadrukkelijk om ook voor de financiering van de voorgestelde maatregelen te zorgen. Er is meer nodig dan we nu al doen, daar hoort ook een passende investering bij.

Dit jaar is de tweede tranche van de Investeringsimpuls SPV opengesteld. Dat dit wederom een succes is blijkt wel uit het enthousiasme met ruim 260 aanvragen waarmee gemeenten, provincies en waterschappen een aanvraag hebben ingediend én voor de helft van de benodigde financiering zorgden. De Investeringsimpuls, gericht op infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen, is een formule die werkt. Na de derde tranche in 2024 is de pot echter al leeg. Daarom pleiten wij nu voor verdere uitbreiding, zowel in het aanvullen van financiële middelen als het vergroten van het toepassingsbereik. Dit betekent: Ná de derde tranche moet de investeringsimpuls worden verlengd, financieel aangezuiverd en uitgebreid naar meer dan alleen infrastructurele maatregelen. Bij belangrijke thema's als snelheid, rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, maar ook fietsveiligheid is juist een samenspel van gedragsmaatregelen, educatie infrastructuur en handhaving de meest effectieve aanpak.

Een belangrijke basisvereiste van de Investeringsimpuls is dat de maatregelen risicogestuurd zijn. Hier is verbetering mogelijk. En dat begint bij het op orde brengen en beschikbaar stellen van data. Op deze manier kunnen ook de uitvoeringsprogramma's weer een stap verder worden gebracht en kunnen medeoverheden gericht maatregelen treffen waar zij het hardst nodig zijn. Daarnaast hebben gemeenten extra capaciteit en ondersteuning nodig om de risicogestuurde aanpak toe te kunnen passen. We zijn blij met de goede ervaringen met het lopende ondersteuningsprogramma voor gemeenten rond risicogestuurd werken. Zet een degelijke vorm van ondersteuning vooral ook voort in de toekomst.

- *De Investeringsimpuls SPV is succesvol. Maar het kan nóg beter werken als:*
 - *Er structurele financiering tot 2030 voor is;*
 - *De regeling na verlenging openstaat voor zowel infrastructuur als handhaving, educatie en gedrag;*
 - *De datavoorziening op orde is;*
 - *Er blijvende ondersteuning aan gemeenten is bij het risicogestuurd werken.*

50 miljoen voor fietsveiligheid is een sigaar uit eigen doos

In de Kamerbrieven en media wordt de suggestie gewekt dat er 50 miljoen euro beschikbaar is gesteld speciaal voor fietsveiligheid en dat dit met medeoverheden is afgesproken. In werkelijkheid betreft dit het deel van de Investeringsimpuls SPV dat is gereserveerd voor een regeling voor vernieuwende/ innovatieve maatregelen (10% van 500 miljoen). Deze bestaande middelen zijn nadrukkelijk gericht op niet-infrastructurele maatregelen, zoals gedrag, educatie en handhaving. Binnen deze regeling is gekozen voor de focus op fietsveiligheid, gezien de grote opgave. Het is goed dat deze vernieuwende maatregelen focussen op fietsveiligheid, maar het is maar een gedeelte van verkeersveiligheid in de breedte. Fietsveiligheid is een belangrijk beleidsthema dat een eigen meerjarenplan verdient én krijgt vanuit het Rijk. Het is zaak dat een dergelijke opgave ook over voldoende eigen financiering beschikt om fietsveiligheid echt goed aan te pakken.

- *Aparte programma's vragen om eigen inzet en middelen. Niet alles kan opgelost worden via de Investeringsimpuls SPV*

Behoud voortgang met de uitwerking van 30 km/uur en LEV-kader

Gemeenten gaan als wegbeheerder graag aan de slag met het zinvol verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom. In 2021 is hiervoor een afwegingskader opgesteld. Als vervolgstap zouden door het CROW op korte termijn inrichtingskenmerken worden uitgewerkt voor de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h (GOW30). Hierover is eerder de [motie Van Ginneken/Kröger](#) aangenomen in de Kamer. Tot op heden zijn deze inrichtingskenmerken nog niet volledig uitgewerkt en worden deze nu verwacht in het voorjaar van 2023. We vragen om het tempo te behouden, zodat gemeenten daadwerkelijk snel met het inrichten van 30 km/u wegen aan de slag kunnen.

Ook het kader voor Lichte elektrische voertuigen (LEV-kader) vordert gestaag. IenW concludeert met de 'Onderzoeksresultaten Plaats op de weg zware e-bakfiets' dat haar eerdere positie 'LEVs in principe op het fietspad' nog steeds opgaat. Het gesprek met medewegbeheerders (gemeenten en provincies) over Plaats op de weg van LEV's dat voor het najaar gepland stond heeft echter nog niet plaatsgevonden, en staat ook nog niet ingepland. Wij vinden het zeer belangrijk dat deze stap wordt gezet, mede gezien de ontwikkelingen op het gebied van fietsveiligheid.

- *Houd tempo in de uitwerking van GOW30 en het LEV-kader*

Meer inzet op verkeershandhaving

De minister van JenV heeft de komst van 50 flexflitsers en de uitbreiding van de BOA-pilot aangekondigd. Dit zijn wat ons betreft goede eerste stappen op weg naar een grotere inzet op verkeershandhaving. Zo is het vergroten van de pakkans een belangrijk aandachtspunt. Wij zien dat er weinig ruimte zit in de capaciteit. Dit vraagt nu vooral om creativiteit in het zoeken naar nóg meer manieren om handhaving een volwaardige pijler te laten zijn in het verkeersveiligheidsbeleid. Denk daarbij aan het stimuleren van technologische ontwikkelingen en vernieuwingen. Zoek ook meer de samenwerking op met de provincies. De bereidheid is er! En draag tot slot financieel bij aan de uitbreiding van de Investeringsimpuls SPV en neem er daarna ook handhaving in op, zoals we hierboven al schreven.

- *Zorg ervoor dat handhaving een volwaardige pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is en blijft.*

Betalen naar gebruik

U heeft een *Literatuurstudie inventarisatie verwachte effecten Betalen naar Gebruik* ontvangen vanwege effecten van Betalen naar Gebruik op verkeersveiligheid. Het onderzoek van het KiM laat ook zien dat er nog veel 'onzekerheden en mogelijke vervolgonderzoeksvragen' zijn, ook ten aanzien van de verkeersveiligheid. Van een platte heffing zou een impuls kunnen uitgaan om de kortste route te nemen, en dit kan lokaal een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. Meer in het algemeen zijn de effecten van het voorgenomen systeem van betalen naar gebruik op de brede welvaart nog onvoldoende in beeld gebracht.

- *Nader onderzoek is nodig naar de effecten van het voorgenomen systeem van BNG op de verkeersveiligheid en meer in het algemeen de bredere welvaart*