



Commissiedebat Verkeersveiligheid

4 September 2025

Verkeersveiligheid: Omdat het moet

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. In 2024 zijn er 675 verkeersdoden gevallen, ondanks alle inspanningen en ambities. Het verliezen van een dierbare door een verkeersongeluk brengt niet alleen ondraaglijk emotioneel leed, maar ook [grote economische schade](#) met zich mee. Dit aantal kan aanzienlijk worden verminderd, zoals in Helsinki, waar een jaar lang geen verkeersdoden vielen.

Gemeenten en provincies opereren in de haarvaten van de samenleving en kunnen zo effectief op de zwakke plekken van het verkeerssysteem de verkeersveiligheid verbeteren. Om dit nog effectiever te kunnen doen werken we graag samen met het rijk.

Het Rijk lijkt te stoppen met investeringen in verkeersveiligheid

IPO en VNG zien dat de investeringen in verkeersveiligheid fors dalen doordat het einde van de Investeringsimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) in zicht komt. Het is belangrijk dat de Investeringsimpuls van het SPV structureel wordt, gezien de maatschappelijke opgave blijft bestaan. Daarnaast moet de inzet verbreed worden naar gedrag en handhaving, want alleen in samenhang kan de verkeersveiligheid naar een hoger niveau worden getild.

- » **In het huidige tempo is de pot van de investeringsimpuls al in 2026 vergeven:** Er is behoefte aan een stabiele en toekomstbestendige financiële basis om niet stil te vallen, minimaal gelijkwaardig aan de huidige impuls van circa €100 miljoen per jaar. In totaal is er voor de periode 2020-2030 500 miljoen voor het SPV vrijgemaakt, maar dat geld raakt naar alle waarschijnlijkheid in 2026 op.
- » **Investeer in fietsveiligheid:** Het enige geld voor het Meerjarenplan Fietsveiligheid (50 miljoen aan SPV-middelen), ligt al jaren op de plank door langlopende onderzoeken en gebrek aan daadkracht. Daarnaast is de huidige inzet vooral gericht op de fietser, en weinig op de auto's die veel fietsongelukken veroorzaken. De auto is verantwoordelijk voor de helft van de jaarlijkse fietsdoden. Zorg dat er ook aandacht is voor de gevaren die de auto meebrengt voor de fietser.
- » **Sterkere integrale aanpak:** De reductie van het aantal slachtoffers kan alleen door een samenspel van infrastructuurverbeteringen, gedragsverandering én handhaving. Structurele financiering moet op alle drie de pijlers gericht zijn. Laat verkeer- en gedragscampagnes hand in hand gaan met extra handhaving en zorg voor voldoende uitvoeringscapaciteit en -budget om trajectcontroles in te voeren bij het aanpassen van de snelheid op provinciale wegen.
- » **Zorg voor ondersteuning:** In het verleden boden expertteams gemeenten bij risicogestuurd werken. Deze aanvullende ondersteuning is weggefallen, terwijl veel gemeenten onvoldoende capaciteit hebben om te komen tot het maken en uitvoeren van plannen die de verkeersveiligheid vergroten. Wij zien daarom graag dat gemeenten aanvullende ondersteuning krijgen

- » **Versnelling beschikbaarheid data:** Data over verkeersveiligheid zijn essentieel om risicogestuurd werken mogelijk te maken bij gemeenten. Bezuinig hier niet op en investeer in uniforme mobiliteitsdata over infrastructuur, snelheden, het gedrag van verkeersdeelnemers en registratie van ongevallen.
- » **Kom nu in actie:** Met het [onderzoek Trendbrekers in juli 2025 door het Rijk](#) is duidelijk geworden waarop ingezet moet worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Nu het onderzoek is afgerond, is de vraag: wat gaat het Rijk doen om de beloofde halvering van het aantal verkeersdoden te realiseren?

Gemeenten en provincies identificeren problemen op het gebied van verkeershandhaving

Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland staat momenteel onder druk door verschillende problemen die de veiligheid op de weg ernstig bedreigen. Wij roepen u op tot het volgende:

- » **Verhoog de pakkans:** Sinds 2008 zijn staandehoudingen in het verkeer gedaald met 60%, [terwijl het gebruik van alcohol, drugs en afleiding door telefoons in het verkeer juist toeneemt](#). Dit vraagt om een forse intensivering van de handhaving – zowel door agenten op straat als via automatische middelen. Om verkeersovertredingen effectief tegen te gaan, moet de pakkans aanzienlijk worden verhoogd. Het intensiveren van verkeerscontroles, het zichtbaar aanwezig zijn van politie en meer staandehoudingen bij verkeersovertredingen dragen hieraan bij. Een hoge(re) pakkans ontmoedigt onveilig gedrag en draagt direct bij aan veiliger verkeer.
- » **Continueer de werkgroep intensivering verkeershandhaving:** In de afgelopen maanden heeft de werkgroep intensivering verkeershandhaving onder leiding van het ministerie van Justitie en Veiligheid 13 kansrijke maatregelen uitgewerkt om verkeersveiligheid te versterken. De VNG en het IPO hebben vertrouwen in deze maatregelen. We zien graag dat de werkgroep blijft bestaan om de voortgang op dit onderwerp te borgen.
- » **Verdubbel de digitale handhaving en geef gemeenten daarin meer bevoegdheid:** Het Instituut voor [Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid \(SWOV\)](#) berekende dat een verdubbeling van de geautomatiseerde handhaving zal leiden tot een sterke daling van het aantal verkeersdoden. Naast verruiming van huidige criteria rondom flitsers willen gemeenten zelf ook middelen in kunnen zetten om de verkeersveiligheid te vergroten. Op deze manier kunnen gemeenten ook daadwerkelijk beter beleid voeren ten aanzien van verkeersveiligheid; preventief, preparatief en dus ook meer repressief. Gemeenten willen meer bevoegdheden krijgen om het aantal verkeersdoden en gewonden terug te dringen.
- » **Regel meer bevoegdheden voor gemeentelijke boa's:** Gemeenten vinden het noodzakelijk dat gemeentelijke boa's meer bevoegdheden krijgen op het gebied van verkeershandhaving. Hierdoor kunnen zij effectiever optreden tegen verkeersovertredingen, wat bijdraagt aan een verhoogde pakkans en betere handhaving van de verkeersregels. De eerder verruimde bevoegdheden zijn goede bouwstenen, maar boa's kunnen breder ingezet worden op het gebied van verkeershandhaving (inclusief op gemotoriseerd verkeer). Gemeenten willen dat boa's in het publieke domein de bevoegdheid krijgen om in het verkeer te kunnen acteren, zowel preventief als repressief. Op deze manier kunnen boa's een specialisatie ontwikkelen op verkeersveiligheid. Naast de al bestaande specialisaties jeugdboa, wijkboa, ondermijningsboa en nautisch boa kan een specialisatie verkeersboa ontstaan.



Interprovinciaal Overleg



Vereniging van Nederlandse Gemeenten