

Commissiedebat

Verkeersveiligheid

Position Paper IPO



Op 20 april 2022 staan tijdens het eerste Commissiedebat Verkeersveiligheid van ministers IenW en JenV de vorderingen op het gebied van verkeersveiligheid en de handhaving centraal. Graag brengen wij namens de gezamenlijke provincies enkele punten onder de aandacht.

Het SPV: Goed op weg, nu doorzetten

De provincies hebben vanuit de afspraken in het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) hard gewerkt om de risicoanalyses en bijbehorende uitvoeringsagenda's af te ronden, zodat zij hier nu mee aan de slag kunnen. Ook worden de maatregelen gerealiseerd die in de eerste tranche van de investeringsimpuls SPV 2030 voor cofinanciering zijn toegekend, en zijn provincies zich aan het voorbereiden op de tweede tranche die in juli 2022 open gaat. Het is nu zaak om door te zetten en gezamenlijk aan de slag te gaan met de uitvoering. Hierbij geven wij de volgende aandachtspunten mee:

Prioriteit op data

Voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid is landelijke beschikbaarheid van data op het gebied van verkeersveiligheid essentieel. Dat is de kern van risico-gestuurd werken. Hoewel al is ingezet op versnelling, blijven de ontwikkelingen op dit gebied achter op die van de uitvoeringsagenda's, waar het verkeersveiligheidsbeleid op is gebaseerd. Daarom moet er prioriteit worden gezet op de landelijke beschikbaarheid van data in 2022 om daadwerkelijk risico-gestuurd te kunnen werken. De Taskforce Verkeersveiligheidsdata speelt daarin een sleutelrol.

- *Zorg voor goede beschikbaarheid van data over verkeersveiligheid, ook voor medeoverheden*

Structurele financiering voor alle thema's uit het SPV

Het SPV staat aan de basis van de gezamenlijke inzet voor verbetering van de verkeersveiligheid. Het Rijk pakt hier ook op door in 2022-2023, door de regeling in juli 2022 open te zetten met €100 miljoen beschikbaar voor cofinanciering. Net als de VNG vinden wij dat een goede zaak. Tegelijkertijd wordt het geld uit het SPV dat in 2021 naar voren is gehaald om de aanvragen van de eerste tranche te kunnen bekostigen nog niet aangevuld. Dit is onverstandig, aangezien de verkeersveiligheid in Nederland kwetsbaar is en het nu nodig is om snel te handelen. Dit blijkt ook uit het rapport 'Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Toekomstverkenning van de belangrijkste ontwikkelingen' wat SWOV in de zomer van 2021 heeft gepubliceerd. De prognose is dat richting 2040 het aantal verkeersdoden vrijwel gelijk blijft (500

doden per jaar). Daarmee zijn we nog ver verwijderd van het verwezenlijken van de doelstelling van het SPV: 0 verkeersdoden in 2050. Daarnaast is de prognose dat de maatschappelijke kosten door het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden op het onderliggend wegennet tot 2040 met 50% stijgen ten opzichte van 2018, tot 13 miljard euro. Wij roepen daarom op geld voor het SPV toe te voegen en zo op korte termijn meer geld vrij te maken voor verkeersveiligheid, zodat daadwerkelijke stappen kunnen worden gezet. De minister heeft in zijn kennismaking gezegd hier samen met medeoverheden mee aan de slag te gaan. Omdat we beseffen dat er weinig middelen beschikbaar zijn, roepen we op efficiënt met middelen om te gaan en bij gebiedsontwikkelingen verkeersveiligheid meteen mee te nemen in de ruimtelijke transitie.

- *Maak meer geld vrij voor verkeersveiligheid en het SPV*
- *Neem verkeersveiligheid mee bij de verbouwing van Nederland in het kader van Wonen & Bereikbaarheid*

Investeer ook in educatie en gedrag

Alle thema's uit het SPV verdienen aandacht. De investeringsimpuls is alleen bedoeld voor infrastructurele maatregelen. Educatie en gedrag worden steeds meer 'ondergeschoven kindjes'. Handhaving wordt vaak als sluitstuk gezien, terwijl dit als één van de drie 'E's (Engineering, Enforcement en Education) intrinsiek onderdeel is van een effectief verkeersveiligheidsbeleid. In 2022 wordt éénmalig € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor innovatieve maatregelen, niet zijnde infrastructuur. Deze 10% van het totale SPV budget is een mooi begin. Maar het is niet genoeg. Er moet een betere balans komen tussen infrastructuur, educatie/gedrag en handhaving in de uitvoering van het SPV en de financiering daarvan.

- *Zorg voor een goede balans tussen investeringen in gedrag en educatie, handhaving en infrastructuur*

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets: trek aan de bel voor verkeersveiligheid

Binnenkort wordt het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) gepresenteerd door Tour de Force. Het doel van het NTF is als rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten gezamenlijk het fietsverkeer in Nederland een krachtig impuls te geven, samen met maatschappelijke partners. Een mooie stap, want het toenemende aantal fietsers en het toenemende aantal Licht Elektronische Voertuigen (LEVs) op het fietspad zijn er veel nieuwe opgaven die een gezamenlijke aanpak vragen. Verkeersveiligheid is daarbij een belangrijke randvoorwaarde: een volledig ingerichte fietsinfrastructuur voorkomt naar schatting 115 doden en 3.850 ernstige gewonden per jaar. Daarom benadrukken we het belang verkeersveiligheid integraal mee te nemen in alle projecten, en een belangrijke plek te geven bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en beheer en (groot) onderhoud van reeds bestaande infrastructuur. De provincies en vervoerregio's schatten in dat de schaa sprong fiets € 6,6 miljard vraagt tot en met 2027: bij deze kostenschatting is een verkeersveilige aanpak integraal meegenomen.

- *Zorg voor voldoende middelen om de schaa sprong fiets op een verkeersveilige manier uit te voeren*
- *Zorg voor samenhang tussen de maatregelen op verschillende schaalniveaus*