



Commissiedebat Verkeersveiligheid

4 februari 2026

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 0 verkeersdoden vielen in een jaar.

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.

Investeer structureel 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 er structureel geld wordt vrijgemaakt voor verkeersveiligheid, zeker gezien de zorgelijke ontwikkelingen in de verkeersslachtoffers en -gewonden. Reserveer 100 miljoen per jaar voor verkeersveiligheid, net als in de periode 2020-2026. Daarnaast moet de inzet verbreed worden naar gedrag en handhaving, want alleen in samenhang kan de verkeersveiligheid naar een hoger niveau worden getild.

- » **De huidige pot van €450 miljoen is al voor 97% uitgegeven:** In totaal is er 450 miljoen euro vrijgemaakt voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid voor de looptijd tot 2030, maar deze pot is al bijna opgemaakt. De aanpak is een aantoonbaar succes, zo wordt 30 km/u binnen de bebouwde kom steeds meer de norm. Dit scheelt veel verkeersdoden. 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.
- » **Investeer in fietsveiligheid:** Het gaat ronduit slecht met de verkeersveiligheid van fietsers in Nederland. Al jaren stijgt het aantal slachtoffers. In 2024 kwamen 243 fietsers om het leven. De helft daarvan door een botsing met een auto. Daarnaast was maar liefst 70% van alle ernstig verkeersgewonden fietser. De prognoses zijn somber: zonder ingrijpen zal [het aantal zwaargewonde fietsers verdubbelen](#). Als de Kamer fietsveiligheid écht belangrijk vindt, dan moet dat blijken uit serieuze, structurele investeringen. De huidige inzet is vooral gericht op de fietser en weinig op de auto. Zorg dat er ook aandacht is voor de gevaren die de automobilist meebrengt voor fietsers.
- » **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 gedragscampagnes hand in hand gaan met extra handhaving en zorg voor voldoende uitvoeringscapaciteit en -budget voor infrastructurele maatregelen.

- » **Stop bezuinigingen bij VeiligheidNL, TeamAlert, Veilig Verkeer Nederland en SWOV:** We zien bezuinigingen in kennisinstellingen voor verkeersveiligheid. Om effectief verkeersveiligheidsbeleid te maken en monitoren zijn kennis en data essentieel. Borg daarom structurele financiering voor het ontsluiten en benutten van zorgdata (ziekenhuis- en ambulancedata) voor verkeersveiligheid. Ook TeamAlert ziet aanzienlijke bezuinigingen, terwijl jongeren juist een belangrijke en kwetsbare doelgroep zijn in het verkeer. Laat het wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheid, SWOV, voortbestaan. Wetenschappelijk onderzoek is nodig voor gedegen en effectief beleid. Investeer €500.000 per jaar in VeiligheidNL om ambulancedata te kunnen ontsluiten.
- » **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. 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 verkeershandhavingsbeleid 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 de 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 flitspalen en andere automatische handhavingsmiddelen. Om verkeersovertredingen effectief tegen te gaan, moet de pakkans aanzienlijk worden verhoogd.
- » **Voeg verkeersveiligheid toe aan de nationale veiligheidsagenda:** De handhaving op verkeersveiligheid is primair een taak van de politie. Aangezien de inzet van de politie mede een afgeleide is van de prioriteiten van de veiligheidsagenda op eenheid- en landelijk niveau dient verkeersveiligheid onderdeel te worden van de nationale veiligheidsagenda. Op deze manier kan de handhaving van verkeersveiligheid conform de bestuurlijke afspraken van het SPV 2025 op lokaal-, regionaal- en nationaal niveau geborgd worden. Gemeenten en provincies kunnen verkeersveiligheid vervolgens prioriteren in hun veiligheidsplannen conform de drie E's (Engineering, Education en Enforcement).
- » **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. We roepen op om de werkgroep te continueren om de voortgang op dit onderwerp te borgen.
- » **Verdubbel de digitale handhaving en geef gemeenten daarin meer bevoegdheden:** 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. We willen dat de criteria voor het plaatsen van flitsers worden verruimd. 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. Gemeenten willen dat boa's in het publieke domein de bevoegdheid krijgen om in het verkeer te kunnen acteren, zowel preventief als repressief.

Interprovinciaal Overleg

Robbert-Jan van de Werken

Public Affairs

rwdwerken@ipo.nl

+31642134042



Vereniging van Nederlandse Gemeenten

Richard van Vliet

Public Affairs

Richard.vanvliet@vng.nl

+31657593158

