

Datum: 31 januari 2020

Onderwerp: VNG reactie AO verkeersveiligheid 5 februari

Geachte woordvoerders verkeersveiligheid,

U heeft 5 februari het AO verkeersveiligheid. Ten behoeve van het debat willen wij graag het gemeentelijk standpunt meegeven op de financiering van het nemen van maatregelen op lokaal niveau en de handhaving op lichte verkeersovertredingen.

Financiering maatregelen verkeersveiligheid

In december heeft u [een uitgebreide verzamelbrief](#) ontvangen van I&W. Daarin staat in bijlage 3 ook het resultaat van het onderzoek naar de BDU bestedingen van provincies ten behoeve van gemeentelijke infrastructuurprojecten (breder dan alleen verkeersveiligheid). Wij zijn het niet eens met alle conclusies.

Dankzij een [unaniem aangenomen motie](#) is het onderzoek naar de BDU besteding uitgevoerd. Daar waren we heel blij mee. Nu het onderzoek is uitgevoerd is deze blijdschap fors afgezwakt. Ruim 200 miljoen euro is sinds 2016 vrij besteedbaar in het provinciefonds gestort, van gemeenten vernemen wij dat hun budgetten ten behoeve van de brede lokale verkeer- en vervoerstaken (dus niet alleen verkeersveiligheid) sindsdien zijn opgedroogd.

Onderzoek te rooskleurig

De samenvatting van het onderzoek naar de BDU besteding geeft een te rooskleurig beeld: 'Gemeenten krijgen nog steeds jaarlijks zo'n 274 mln. euro uit de 'oude' BDU-budgetten (in 2013 zo'n 300 mln.) én gemeenten zijn over het algemeen tevreden over de budgetten die zij van de provincies en vervoerregio krijgen. Een groot aantal gemeenten herkennen zich niet in de conclusies van het rapport omdat vier provincies buiten de twee vervoersregio's geen cijfers hebben aangeleverd. Dit zijn juist ook de provincies waarvan gemeenten aangeven niet of nauwelijks bijdragen te ontvangen.

Voorkom een tweedeling

Gemeenten in de twee vervoerregio's MRDH en VRA ontvangen jaarlijks ongeveer € 193 miljoen voor de uitvoering van hun lokale verkeer- en vervoerstaken, terwijl dit om nog geen 40 gemeenten gaat. De overige ruim 300 gemeenten moeten het dus doen met een jaarlijks bedrag van ongeveer € 81 miljoen (gemiddeld bijna een factor 20 minder per gemeente). Voorkomen moet worden dat er een soort tweedeling van gemeenten ontstaat als het gaat om de financiering en uitvoering van lokale verkeer- en vervoerstaken.

De cijfers die wel zijn aangeleverd in het rapport laten zien dat de focus enkel op verkeersveiligheid lag terwijl de BDU breder inzetbaar was op infrastructuur zoals bijvoorbeeld rotondes, fietsenstallingen en vrij liggende fietspaden. Tot slot is het onderzoek niet representatief met maar 20 betrokken gemeenten.

Als het Rijk wil sturen op beleid, zal het Rijk hiervoor ook geld aan gemeenten beschikbaar moeten stellen vinden wij. Er moet meer geld van provincies rechtstreeks naar gemeenten.

Onze vragen aan de minister:

Vindt de minister dat gemeenten op basis van de beschikbare budgetten in staat zijn hun verkeer- en vervoerstaken, breder dan alleen verkeersveiligheid, uit te voeren? Zo ja, hoe verklaart de minister dan het standpunt van veel gemeenten buiten de vervoersregio's dat dit niet het geval is? Kan de minister voor de gemeenten buiten de vervoersregio's het beschikbare budget binnen het provinciefonds weer verplicht beschikbaar laten komen voor lokale verkeer- en vervoerstaken?

Nieuwe cofinanciering voor verkeersveiligheid goede start

Het goede nieuws is dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanaf 2020 voor tien jaar € 50 miljoen per jaar beschikbaar stelt voor de uitvoering van maatregelen die de verkeersveiligheid in de regio verbeteren. Dit gebeurt in de vorm van een cofinanciering van maximaal 50% van Rijkszijde. Dit geld zal een deel van de gemiste BDU gelden opvangen. Het verschil zit er in dat de BDU voor infrastructuur in het algemeen was bedoeld, de nieuwe middelen zijn enkel inzetbaar op verkeersveiligheid.

Wij zijn verheugd met deze extra middelen voor de uitvoering van de verkeersveiligheidsplannen. Gemeenten willen een forse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers door een intensivering van maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Het is noodzakelijk dat snel bekend wordt gemaakt hoeveel een gemeente zelf moet bijdragen. Zeker tegen de achtergrond dat gemeenten momenteel fors bezuinigen vanwege de tekorten op het sociale domein en snel maatregelen genomen moeten worden om de stijgende trend van slachtoffers om te buigen is dit noodzakelijk. Zeer wenselijk is het daarom ook dat de cofinanciering vanuit het Rijk te allen tijde 50% wordt.

Vanuit VNG gaan wij dan graag in gesprek met het ministerie van I&W om goed te kijken naar de randvoorwaarden om van de middelen gebruik te kunnen maken. Gemeenten wensen een eenvoudige subsidieregeling zoals bij de zeer succesvolle regeling 'Duurzaam Veilig' het geval was.

Onze vragen aan de minister:

Kan de minister aangeven dat de cofinanciering 50% bedraagt van Rijkszijde? Kan de minister de subsidieregeling snel in werking stellen en met de duidelijkheid die dat biedt zorgen dat er geen tijd verloren gaat? Kan de minister toezeggen dat alle wegbeheerders, waaronder alle gemeenten, rechtstreeks een beroep kunnen doen op de subsidieregeling?

Verkeershandhaving

Om de verkeersveiligheid op korte termijn al te verbeteren heeft het SWOV de [factsheet met vijf snel-aan-de-slag maatregelen](#) gepubliceerd. Onderdeel van deze vijf maatregelen zijn zowel infrastructurele aanpassingen zoals bijvoorbeeld veilige fietsinfrastructuur als ook een effectieve

verkeershandhaving. Gemeenten steunen dit van harte. Om een slag te maken en verkeersveiligheid te verbeteren moeten ingezet worden op het geheel van infrastructuur, gedrag én handhaving.

Gemeenten zijn dan ook verheugd dat de [Motie Van Dam](#) is aangenomen. In de motie wordt voorgesteld om met de gemeente Utrecht te bezien of middels een pilot geëxperimenteerd kan worden met het uitbreiden van taken van Boa's op het vlak van verkeershandhaving. Vanuit VNG volgen wij dit met grote belangstelling. We signaleren ook dat de ministeries van I&W en Justitie & Veiligheid actief met de motie aan de slag gaan.

Ons pleidooi is de aangenomen motie van Dam uit te breiden naar een kleine en middelgrote gemeente. Zo kunnen voor alle soorten gemeenten betere lessen uit de pilots getrokken worden.

Onze vraag aan de minister:

Wil de minister de pilot met een kleine en middelgrote gemeente, die al gebruik maken van Boa's, uitbreiden?