

Datum

26 november 2021

Onderwerp

VNG Inbreng CD Verkeersveiligheid 2 december

Geachte woordvoerders Mobiliteit,

Op 2 december spreekt u over Verkeersveiligheid. Voorafgaand deelt de VNG graag enkele onderwerpen met u, in de hoop dat deze een plek krijgen in de belangrijke discussie.

- 30 km/u binnen de bebouwde kom vraagt méér dan alleen weginrichting
- Meer ondersteuning voor gemeenten bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- Meer zicht op risico's door beter beschikbaarheid van data
- Meer inzet op verkeershandhaving en uitbreiden BOA pilot
- Houd rekening met de gemeentelijke situatie in het LEV-kader

30 km/u binnen de bebouwde kom vraagt méér dan alleen weginrichting

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin zij de regering vraagt een kader op te stellen waarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe gehanteerd wordt. Wij ondersteunen dit uitgangspunt omdat een lagere snelheid bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid van onze dorpen en steden. Het grootste deel van de verkeersdoden in Nederland valt op gemeentelijke wegen: [in 2020 52% van het totaal](#), 61% van de geregistreerde aantallen in het Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON).

Gemeenten willen graag onveilige 50km/u-wegen afschalen naar 30km/u, maar daarvoor vragen wij aandacht voor de gemeentelijke uitvoering, zoals herinrichting en handhaving. Voor een goede invoering van 30 km/u zijn voldoende financiën nodig. Naast een herinrichting van de wegen moeten hierbij de mogelijkheden voor snelheidsverlaging met innovatieve maatregelen, zoals intelligente snelheidsaanpassing (ISA), verkend worden. Gemeenten zijn van mening dat rijnsnelheid niet altijd alleen door de inrichting van de weg afgedwongen kan worden. Hiervoor zijn ook gedragsmaatregelen, educatie/voorlichting, handhaving en technologische ontwikkelingen nodig.

Om 30km/u als norm in te voeren voor gemeentelijke wegen moet regelgeving worden aangepast. Op verschillende plekken wordt nu geëxperimenteerd met GOW30-wegen. Deze wegcategorie is nog niet opgenomen in landelijke richtlijnen. Een herkenbare en duidelijke omschrijving van de GOW30-weg is cruciaal voor een veilige en herkenbare inrichting.

Gemeenten willen hierin samen optrekken met de rijksoverheid, om snel aanpassingen te kunnen doen. Hiervoor is het van belang dat gemeenten ook snel duidelijkheid krijgen over wat hun mogelijkheden en daarbij behorende verplichtingen zijn.

Meer ondersteuning voor gemeenten bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Het rijk gaat ook in 2022 door met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en de verbetering van de verkeersveiligheid. De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid loopt nog door met jaarlijks € 50 miljoen en dat vinden wij een goede zaak. Tegelijkertijd wordt het geld uit het SPV dat afgelopen jaar 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 in het geding is en het nu nodig is om snel te handelen. Inmiddels zijn met het geld van het SPV veel infrastructurele aanpassingen gedaan, die bewezen effectief zijn.

De VNG heeft [inzichtelijk gemaakt](#) hoe ver gemeenten zijn met de risicogestuurde werkwijze uit het SPV. Twee derde van de gemeenten verwachten de risicoanalyse eind 2021 gereed te hebben, maar bij de uitvoeringsplannen ligt nog een grotere opgave.

Wij roepen daarom op om geld voor het SPV toe te voegen en zo op korte termijn meer geld vrij te maken voor verkeersveiligheid, zodat we daadwerkelijke stappen kunnen maken. Naast extra middelen is ook extra capaciteit bij gemeenten cruciaal om actief aan verkeersveiligheid te kunnen werken, in het bijzonder bij kleinere gemeenten. Wij verwachten dat de doelen van het SPV anders niet gehaald worden.

Meer zicht op risico's door beter beschikbaarheid van data

Als onderdeel van het SPV is afgesproken om risicogestuurd te werken: ongevallen voorkomen in plaats van achteraf actie ondernemen. Hiervoor is ook de beschikbaarheid van data voor bijvoorbeeld risicoanalyses en het maken beleid en uitvoeringsplannen van belang. Veel gemeenten beschikken op dit moment niet over voldoende data om dit goed op te pakken. Om decentrale overheden hierbij te ondersteunen is daarom ook al in 2020 de taskforce verkeersveiligheidsdata opgericht. Ons pleidooi is dat hierbij meer aandacht komt voor het snel en makkelijk ontsluiten van data, zodat *alle* gemeenten hiervan gebruik kunnen maken en ontzorgd worden om hun rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid in Nederland te kunnen vervullen.

Meer inzet op verkeershandhaving en uitbreiden BOA-pilot

Naast infrastructuur en bewustwording is handhaving ook een cruciaal onderdeel van de aanpak van verkeersveiligheid. Als overheden en wegbeheerders moeten wij samen optrekken om het maatschappelijke probleem van veiligheid in het verkeer aan te pakken.

Gelukkig zet de politie inmiddels weer meer in op handhaving in het verkeer. Tegelijkertijd is deze groeiende inzet nog op laag niveau. Wij vragen daarom ook om hier nog meer prioriteit aan te geven door meer budget en capaciteit (zowel technische als menselijke) aan verkeershandhaving toe te kennen. Een specifiek aandachtspunt is hierbij ook het plaatsen van flitspalen in 30 km/uur gebieden en meer mogelijkheden rond mobiele flitspalen.

Gezien de behoefte aan verkeershandhaving en het aantal verkeersongevallen willen gemeenten deze inzet versterken door BOA's aanvullend te laten handhaven. De BOA's kunnen handhaven bij kleinere verkeersovertradingen. Handhaving is ook een instrument om leefbaarheid te verbeteren en verkeersoverlast in wijken tegen te gaan. In Utrecht vindt nu een proefproject plaats waar de BOA's in een eerste stap op fietsovertredingen handhaven. De eerste signalen uit het project zijn positief. Het is nu zaak om de inzet van BOA's uit te breiden naar gemotoriseerd verkeer – en naar andere gemeenten.

Houd rekening met de gemeentelijke situatie in het LEV-kader

Wij vinden het belangrijk dat het LEV-kader de verkeersveiligheid borgt. Het kader dient duidelijkheid te geven over de plek op de weg van de lichte elektrische voertuigen. Het kader moet daarbij bruikbaar zijn voor alle gemeenten: van groot tot klein, van landelijk tot stedelijk. In de [Kamerbrief](#) van 13 juli 2021 over het LEV-kader kondigt de minister aan dat samen met de wegbeheerders onderzoek zal worden gedaan naar de mogelijkheden en noodzaak van eventueel maatwerk voor plaats op de weg. Wij gaan hier de komende tijd constructief over in gesprek. Daarbij zetten gemeenten in op maatwerk en moet er ruimte blijven voor aanpassingen aan het onderzoek en kader. Daarnaast is het zaak het LEV-kader in samenhang te zien met andere ontwikkelingen (zoals 30 km/u binnen de bebouwde kom, speed pedelecs, ISA) en de gevolgen voor de openbare ruimte mee te nemen (zoals het parkeren van de LEV's).