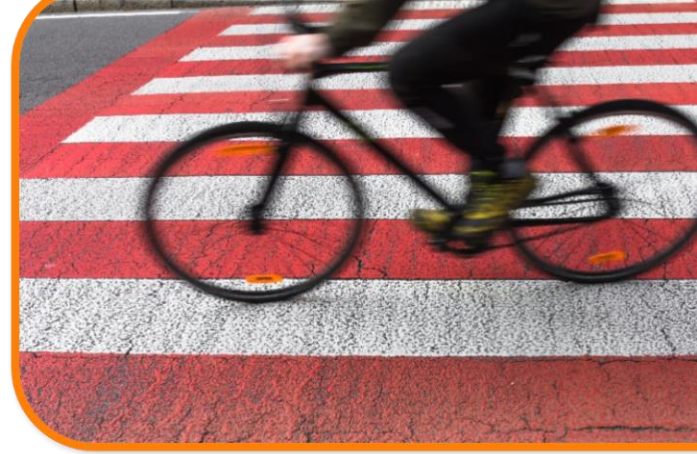


Commissiedebat 31 mei 2023

Verkeersveiligheid

Inbreng IPO & VNG



Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers nam in 2022 met meer dan 27 procent toe. Dit is een zorgelijke ontwikkeling, ook omdat verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde is in het licht van de woningbouwopgave, de duurzame mobiliteitstransitie en vergrijzing. De cijfers laten zien dat we nu niet genoeg doen. Gemeenten en provincies werken hard aan de verbetering van de verkeersveiligheid met risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's als basis. Om de negatieve trend te keren zullen alle SPV-partners van verkeersveiligheid een prioriteit moeten maken en daar ook naar handelen. Er is meer voor nodig om de negatieve trend te keren en de verkeersveiligheid nog verder te verbeteren: structurele financiering, voldoende capaciteit, meer coördinatie en meer snelheid.

Zorg voor structurele financiering

Aanvullend op de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is het Rijk een aantal nieuwe initiatieven gestart, zoals de extra maatregelen voor de halvering van het aantal verkeersslachtoffers, het meerjarenprogramma fietsveiligheid en de integrale aanpak rijden onder invloed. Wij ondersteunen dit van harte en werken hier graag aan mee. Tegelijkertijd zien wij ook dat het bij al deze plannen ontbreekt aan een financiële dekking voor de uitvoering ervan. En dat terwijl de bodem van de Investeringsimpuls SPV ook in zicht komt. Wij constateren met zijn allen dat er meer nodig is dan we nu al doen. Daar hoort ook een passende en structurele investering voor verkeersveiligheid bij.

Maak voldoende capaciteit vrij

Niet alleen de financiering is een punt van zorg. Zonder voldoende capaciteit komt ook de uitvoering in de knel. Gemeenten hebben extra capaciteit en ondersteuning nodig om de risicogestuurde aanpak toe te kunnen passen en de aanvullende maatregelen uit te voeren. We zijn blij met de goede ervaringen met het lopende ondersteuningsprogramma voor gemeenten rond risicogestuurd werken. Zet een dergelijke vorm van ondersteuning vooral ook voort in de toekomst.

Ook bij de handhaving ontbreekt het aan menskracht om belangrijke thema's als snelheid, afleiding en rijden onder invloed aan te pakken; zowel op straat als bij het afhandelen van de boetes en bezwaarprocedures. Het aantal verkeersongevallen en gevaarlijke situaties op de weg nemen alleen maar toe, terwijl de inzet van de politie alleen maar afneemt. Het gebruik van innovatieve handhavingsmiddelen is een goede ontwikkeling. Dit zou echter geen vervanging van, maar een aanvulling moeten zijn op de verkeershandhaving. Verkeersveiligheid verdient een hogere plek op de prioriteitenlijst bij handhaving. Alleen als alle SPV-partners zich hiervoor inzetten, kunnen we het verschil maken.

Zorg voor gerichte en gecoördineerde aanpak, ook op gedrag en educatie

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaat uit van een risicogestuurde aanpak, en berust op drie pijlers: Infrastructuur, Gedrag en educatie en Handhaving. Dit komt onvoldoende naar voren in het huidige rijksbeleid. De focus ligt met name op infrastructurele maatregelen, waar ook de investeringsimpuls op is gericht. Een veilige weginrichting is ontzettend belangrijk. En het geeft meetbare resultaten. Maar hier zit ook een grens aan, gelet op de beperkingen bij de aanleg en verbetering van wegen als gevolg van het stikstofbeleid. Bovendien kan een weg kan nog zo veilig ingericht zijn, het vraagt ook wat van de verkeersdeelnemer zelf om het gebruik van de weg veilig te houden. Bij belangrijke thema's als snelheid, rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, maar ook fietsveiligheid is juist een samenspel van gedragsmaatregelen, educatie infrastructuur én handhaving de meest effectieve aanpak.

Dat handhaving hier een belangrijke en integrale rol in speelt spreekt voor zich. Wij zien handhaving nadrukkelijk niet als sluitstuk, maar als integraal onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit geldt in het bijzonder voor 30 kilometerwegen. De samenwerking hierop vraagt om verbetering. Zowel tussen de departementen, als op regionaal niveau. Ook op het gebied van gedrag en educatie valt nog veel winst te behalen. Zeker als het Rijk samen met de medeoverheden de handen ineen slaat en hier gericht en goed gecoördineerd mee aan de slag gaat.

Houd de snelheid erin door centraal regelen van datavoorziening

Alle lopende initiatieven om te komen tot aanvullende maatregelen zitten nog in de planvorming. Het is belangrijk om er de vaart in te houden en op korte termijn te komen met een gericht, uitvoerbaar en goed gefinancierd plan om echt het verschil te kunnen maken. Daarbij ligt de prioriteit bij het beschikbaar stellen van data. Het gevaar bestaat dat provincies en gemeenten ieder voor zich het wiel moeten uitvinden eigen data moeten inwinnen. Dat zou zonde zijn. Als de datavoorziening centraal geregeld en goed op orde is, kunnen provincies en gemeenten nog beter data gedreven en risicogestuurd aan de slag.

De recent gelanceerde Landelijke monitor risico-indicatoren verkeersveiligheid (SPI monitor) vormt hier een uitstekende basis voor. Blijf deze monitor verbeteren en aanvullen met goede en relevante data, ter ondersteuning bij het maken van risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's door decentrale overheden.