

**Datum**

14 juni 2024

**Onderwerp**

VNG-inbreng SO Verkeersveiligheid 20-6

Geachte woordvoerders mobiliteit van de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat,

U heeft tot 20 juni om inbreng te leveren voor het schriftelijk overleg verkeersveiligheid. De VNG wil u graag enkele punten meegeven om het aantal slachtoffers in het verkeer structureel te verlagen. Daar is visie en lef voor nodig aangevuld met een langjarig structurele inzet.

**Verkeersveiligheid ook als landelijke topprioriteit**

Het gaat de laatste jaren bijzonder slecht met de verkeersveiligheid in Nederland. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers stagneert al jaren en het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt zelfs. Zo vielen er vorig jaar nog [liefst 684 doden](#) en in 2022 vielen er ruim 8300 gewonden in het verkeer. Dit blijft een zorgelijke ontwikkeling, omdat elke slachtoffer er één te veel is. Naast ondraaglijk persoonlijk leed brengt dit ook veel maatschappelijke kosten met zich mee: zo werden al in 2020 [de jaarlijkse kosten van verkeersongevallen op 27 miljard euro geschat](#). De cijfers laten pijnlijk zien dat we als land niet genoeg doen aan verkeersveiligheid. Daarom zijn we verbaasd en teleurgesteld dat er in het hoofdlijnenakkoord van het nieuwe kabinet helemaal niets wordt gezegd over verkeersveiligheid. Ook een maatregel als het terugbrengen van 130 km/uur op bepaalde snelwegen zal een negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid. Dit terwijl veiligheid in brede zin wél als een landelijke topprioriteit wordt beschouwd.

Gemeenten werken hard aan de verbetering van de verkeersveiligheid, maar om de negatieve trend te keren zal het rijk van verkeersveiligheid ook een landelijke topprioriteit moeten maken en daar ook naar handelen. Om de negatieve trend te keren en de verkeersveiligheid te verbeteren blijft structurele financiering, voldoende capaciteit, een integrale aanpak en lef hard nodig.

**Investeer breed in de drie pijlers van verkeersveiligheid**

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) gaat uit van een risicogestuurde aanpak en berust op drie pijlers:

1. Infrastructuur;
2. Gedrag;
3. Educatie en Handhaving.

Verkeersveiligheid is een samenspel van deze drie elementen. Het een kan niet zonder het ander. Dit principe komt onvoldoende naar voren in het huidige rijksbeleid. De focus ligt met name op infrastructurele maatregelen. Een veilige weginrichting is ontzettend belangrijk en het geeft meetbare resultaten, maar hier zit ook een grens aan. 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. Dat handhaving hier een belangrijke en integrale rol in speelt spreekt voor zich.

### **Verkeersveiligheid vraagt om langjarige cofinanciering**

In 2020 heeft het Rijk via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid 500 miljoen euro beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid op provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen te verbeteren. Tijdens de eerste twee tranches van de investeringsimpuls hebben ruim 300 medeoverheden voor 235 miljoen euro aan rijksbijdrage ontvangen voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren.

Gemeenten kunnen ondertussen niet wachten om aanspraak te maken op de resterende middelen in tranche 3 en zijn blij met de voorgestelde regeling en versoepelingen in het aanvraagproces. Grote zorg is echter dat na deze tranche, naar verwachting eind 2026, de middelen op zullen zijn. Gemeenten hebben deze cofinanciering juist hard nodig om überhaupt lokale en regionale maatregelen te kunnen nemen. In het hoofdlijnenakkoord wordt daarnaast voorgesteld Specifieke uitkeringen over te hevelen naar het gemeentefonds en dit budget met 10% te korten. Onbekend is wat dit voor gevolgen heeft voor de Investeringsimpuls. [Er is becijferd dat er - voor alleen infrastructurele maatregelen al - 12 miljard euro nodig is om de verkeersveiligheid aan te pakken.](#)

- Wij roepen u op om voor 100 miljoen per jaar structurele financiering te zorgen om de investeringen in verkeersveilige infrastructuur – via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid - ook na 2026 voort te zetten.

### **Rijksfocus op rijkswegen schiet te kort, lokale infrastructuur in slechte staat**

Hoewel het Nederlandse wegennet voor een belangrijk deel bestaat uit lokale wegen, investeert het rijk alleen in verkeersveiligheid en beheer & onderhoud van rijkswegen. Eerder heeft het rijk € 200 miljoen vrijgemaakt voor de verkeersveiligheid op N-wegen.

Gemeenten waarschuwen dat de lokale infrastructuur nu al in slechte staat verkeert. Vanwege de penibele financiële situatie van gemeenten loopt de achterstand op onderhoud steeds verder op. Als wegen niet goed kunnen worden onderhouden, heeft dit ook invloed op de verkeersveiligheid.

- De VNG roept u op om ook oog te hebben voor de infrastructuur die door andere overheden dan het rijk worden beheerd.

Richt daarnaast solide eigen financiering in voor goede nieuwe initiatieven vanuit het Rijk zoals extra maatregelen voor de halvering van het aantal verkeersslachtoffers (traject Trendbrekers), het meerjarenplan fietsveiligheid en de integrale aanpak rijden onder invloed. Vooralsnog ontbreekt echter een financiële dekking om deze plannen daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Acties op alle vlakken van verkeersveiligheid zijn nodig om wél het verschil te kunnen maken.

### **Meer gemeentelijke middelen en bevoegdheden nodig bij handhaving**

Verkeershandhaving vermindert risicovol verkeersgedrag en zou daarom een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid moeten zijn. De objectieve pakkans (de feitelijke kans om gepakt te worden bij een overtreding) en de subjectieve pakkans (de door de weggebruiker ingeschatte kans om gepakt te worden) bepalen in hoge mate het succes van verkeershandhaving.

### **Dweilen met de kraan open**

Verkeersveiligheid kan nog zo hoog op de politieke agenda staan, maar als de daadwerkelijke handhaving achterblijft door het parket CVOM en de politie blijft het dweilen met de kraan open.

Het is wrang om te moeten constateren dat er de afgelopen 10 jaar geen intensivering heeft plaatsgevonden qua verkeershandhaving, dit terwijl het leed wel navenant is toegenomen. Wij constateren dat er bij de politie en het parket CVOM onvoldoende capaciteit beschikbaar is of beschikbaar wordt gesteld om de pakkans te vergroten, mede veroorzaakt door een keten die vastloopt. De verwachting is dat dit de komende jaren niet significant anders zal worden.

#### Gemeentelijke regie en bevoegdheden nodig

Meer gemeentelijke regie op verkeershandhaving is daarom écht nodig om de noodzakelijke stappen te kunnen zetten. De VNG steunt dan ook volledig de oproep in de [propositie 'Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer'](#) die u ook heeft ontvangen ten behoeve van het schriftelijke overleg. Naast gemeenten wordt deze propositie ondersteund door een breed spectrum van (maatschappelijke) partijen die zich ook zorgen maken.

Gemeenten hebben meer bevoegdheden nodig om zelf aan de slag te kunnen gaan om hun wegen daadwerkelijk veiliger te krijgen. Er is regelgeving nodig die decentrale verkeershandhaving mogelijk kan maken, zodat gemeenten zelf ook kunnen handhaven daar waar dat nodig is. Met het 'Besluit bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte' is dit ook gelukt voor overtredingen in de openbare ruimte. Het voordeel van de bestuurlijke boete is bovendien dat de gemeenten in staat zijn integraal beleid te voeren. Met de bestuurlijke boete kan ook de overbelaste strafrechtketen ontzien worden. Met het mogelijk maken van gedigitaliseerde handhaving (flitspalen en/of trajectcontrole) door gemeenten wordt er gehandhaafd daar waar het nodig is en zal dit de verkeersveiligheid alleen maar ten goede komen.

- De VNG roept u op om echt anders naar dit vraagstuk te gaan kijken. Geef ook gemeenten de bevoegdheid om hier hun verantwoordelijkheid in te kunnen nemen. Er is lef voor nodig om het anders te gaan doen, wij hopen dat dit ingezien wordt.

#### **Maak voldoende kennis en capaciteit vrij om gemeenten te ondersteunen**

Niet alleen bij verkeershandhaving ontbreekt het aan menskracht om belangrijke thema's als snelheid, afleiding en rijden onder invloed aan te pakken. Zonder voldoende capaciteit komt ook de uitvoering in de knel. Gemeenten hebben extra capaciteit en ondersteuning nodig om de risicogestuurd aanpak toe te kunnen passen en de aanvullende maatregelen uit te voeren.

We zijn blij met het Kennisnetwerk SPV en de eerder geboden ondersteuningsprogramma's voor gemeenten rond risicogestuurd werken. Zet een dergelijke vorm van ondersteuning vooral ook voort in de toekomst. We zijn geschrokken van het voornemen om het budget van het Kennisnetwerk SPV met liefst 80% terug te schroeven, ondanks de [positieve evaluatie](#).

- We willen u vragen het ministerie op te roepen het momentum aan te grijpen en om door te pakken en risicogestuurd werken verder uit te rollen in de praktijk. Een sterk kennisnetwerk is cruciaal voor het borgen van risicogestuurd werken.

#### **Benader fietsveiligheid op een integrale manier**

Het gaat momenteel niet goed met de verkeersveiligheid van met name fietsers in Nederland. Van de 684 verkeersdoden vorig jaar zaten er 270 op de fiets (40%) en van het aantal ernstige verkeersgewonden is 70% een fietser ([cijfers CBS](#)). Richting een nieuwe regering vragen we om

extra geld vrij te maken voor fietsveiligheid, door infrastructuur veiliger te maken en verkeershandhaving te intensiveren.

Het is goed dat het Rijk een Meerjarenplan Fietsveiligheid heeft gemaakt. Ga hier vooral mee door en behoud tempo. Er is echter meer nodig voor een trendbreuk, namelijk: een bredere integrale aanpak en veel meer geld.

Vooralsnog is er vanuit het kabinet geen eigen budget vrijgemaakt om het Meerjarenplan Fietsveiligheid uit te voeren. Om fietsveiligheid te verbeteren moet het hele verkeerssysteem integraal in beschouwing genomen worden, zoals ook het benoemen én aanpakken van de auto als een belangrijke oorzaak van onveiligheid voor fietsers (4 op de 10 fietsdoden komt door botsing met een auto). Gebruik ook hierbij de drie pijlers van verkeersveiligheid - infrastructuur, gedrag & educatie, handhaving - als kapstok voor het formuleren van adequate maatregelen.