



Commissiedebat Verkeersveiligheid

11 februari 2025

Verkeersveiligheid: Omdat het moet

Het gaat nog steeds niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Het aantal slachtoffers in het verkeer stijgt in 2023 tot 684 verkeersdoden, ondanks alle inspanningen en ambities. Het verliezen van een dierbare door een verkeersongeluk brengt niet alleen ondraaglijk emotioneel leed, maar ook [enorme economische kosten](#) met zich mee.

Gemeenten en provincies opereren in de haarvaten van de samenleving en kunnen zo feilloos 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 de 3 pijlers van verkeersveiligheid

IPO en VNG zien dat de investeringen in verkeersveiligheid fors dalen doordat het einde van de Investeringsimpuls SPV in zicht komt. Het is belangrijk dat de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid structureel wordt gemaakt, omdat de maatschappelijke opgave blijft bestaan. Daarnaast is het belangrijk de inzet te verbreden naar gedrag en handhaving, want alleen in samenhang kan de verkeersveiligheid naar een hoger niveau worden getild.

- » **In het huidige tempo is de pot van de investeringsimpuls in 2026 vergeven:** Er is behoefte aan een stabiele en toekomstbestendige financiële basis om niet stil te vallen, minimaal gelijkwaardig aan de huidige impuls á circa € 100 miljoen per jaar (in totaal is er eerder 500 miljoen voor het SPV vrijgemaakt). Maak structureel budget vrij voor Verkeersveiligheid als landelijke topprioriteit.
- » **Sterkere integrale aanpak:** De reductie van het aantal slachtoffers kan alleen door een samenspel van infrastructuurverbeteringen, gedrag én handhaving. Structurele financiering moet op al deze drie pijlers gericht zijn. Laat verkeer- en gedragscampagnes hand in hand gaan met extra handhaving en zorg voor voldoende uitvoeringscapaciteit en -budget om trajectcontroles in te voeren bij het aanpassen van de snelheid op provinciale wegen.
- » **Zorg voor ondersteuning:** De gemeenten hebben onvoldoende capaciteit om plannen in te dienen en de risico gestuurde werkwijze door te voeren. We zien graag dat de gemeenten aanvullende ondersteuning krijgen, zoals bij de eerder geboden expertteams voor gemeenten rond risicogestuurd werken.
- » **Versnelling beschikbaarheid data:** Uniforme mobiliteitsdata over infrastructuur, snelheden, het gedrag van verkeersdeelnemers en registratie van ongevallen is essentieel om risico gestuurd te werken en daarmee effectieve maatregelen te kunnen nemen. Maak voldoende middelen beschikbaar om te zorgen dat deze data in orde komt en beschikbaar blijft voor decentrale overheden.

- » **Kom nu in actie:** Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid hebben overheden een belangrijke stap gezet naar een risico gestuurde aanpak, waardoor we vooraf ongevallen voorkomen. Met stapels aan onderzoeken zoals Trendbrekers, over aanvullende acties om de negatieve trend van het stijgend aantal verkeersslachtoffers te doorbreken, en het Meerjarenplan Fietsveiligheid, is meer inzicht verkregen in de effecten van potentiële maatregelen. We maken voortgang, maar we blijven hangen in de 1e versnelling. Het geldt voor het Meerjarenplan Fietsveiligheid (voorheen gereserveerd als Innovatiemiddelen SPV a 50 miljoen) ligt al jaren op de plank. Daarnaast is de huidige inzet vooral gericht op infrastructuur. De crux zit 'm juist in een samenhangende uitvoering van maatregelen: infra, gedrag én handhaving. Pas het rapport Trendbrekers en het Meerjarenplan Fietsveiligheid nu toe in de praktijk.

Gemeenten en provincies identificeren problemen op het gebied van verkeershandhaving

Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland staat momenteel onder druk door verschillende problemen die de veiligheid op de weg ernstig bedreigen. Een van de grootste uitdagingen is dat verkeersdeelnemers een lage pakkans ervaren, wat leidt tot een toename van onveilig gedrag. Dit gevoel van straffeloosheid wordt versterkt door de beperkte politiecapaciteit die beschikbaar is voor verkeershandhaving. Hierdoor is het lastig om de subjectieve pakkans, oftewel het gevoel dat men gestraft kan worden voor verkeersovertredingen, substantieel te verbeteren.

- » **Zorg voor samenhangend beleid:** Het is van belang dat er meer samenhangend en gecoördineerd beleid ontstaat op zowel nationaal als gemeentelijk niveau. Momenteel ontbreekt het aan voldoende afstemming, wat in het geval van handhaving leidt tot versnipperde maatregelen die hun effectiviteit verliezen.
- » **Verhoog de subjectieve pakkans:** Om verkeersovertredingen effectief tegen te gaan, moet de subjectieve pakkans aanzienlijk worden verhoogd. Het intensiveren van verkeerscontroles, het zichtbaar aanwezig zijn van de politie en meer staande houdingen bij verkeersovertredingen op de weg dragen hieraan bij. Een verhoogde pakkans ontmoedigt onveilig gedrag en draagt direct bij aan een veiliger verkeer.
- » **Verdubbel digitale handhaving en geef gemeenten daarin bevoegdheid:** SWOV berekende voor het rapport Kiezen of Delen dat een verdubbeling van de geautomatiseerde handhaving een groot effect heeft op het aantal verkeersdoden. Naast verruiming van huidige criteria rondom flitsers willen gemeenten zelf ook flitspalen in kunnen zetten in hun mix aan maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten. Op deze manier kunnen gemeenten ook daadwerkelijk goed beleid voeren ten aanzien van verkeersveiligheid; preventief, preparatief en dus ook repressief. Gemeenten willen naast het OM de bevoegdheid krijgen om in hun gebied invloed te hebben op het door SWOV berekende effect op het aantal verkeersdoden en gewonden.
- » **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. De eerder verruimde bevoegdheden zijn goede bouwstenen, maar boa's kunnen breder ingezet worden op het gebied van verkeershandhaving (inclusief op gemotoriseerd verkeer). Gemeenten willen dat boa's in het publieke domein dienen de bevoegdheid te krijgen om in het verkeer te kunnen acteren, zowel preventief als repressief. Op deze manier kunnen boa's ook een specialisatie ontwikkelen op verkeersveiligheid. Naast de al bestaande specialisaties jeugdboa, wijkboa, ondermijningsboa, nautisch boa kan een specialisatie verkeersboa ontstaan.



Interprovinciaal Overleg
Robin Middel
Strateeg/Public Affairs
rmiddel@ipo.nl
+31618974441



Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Richard van Vliet
Public Affairs
Richard.vanvliet@vng.nl
+31657593158