



Commissiedebat Verkeersveiligheid

10 juni 2025

Verkeersveiligheid: Omdat het moet

Het gaat nog steeds niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. In 2024 zijn er 675 verkeersodenvallen, 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 Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) in zicht komt. Het is belangrijk dat de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid structureel wordt gemaakt, gezien de maatschappelijke opgave blijft bestaan. Daarnaast moet de inzet verbreed worden 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 van circa € 100 miljoen per jaar. In totaal is er 500 miljoen voor het SPV vrijgemaakt, maar dat geld raakt naar alle waarschijnlijkheid in 2027 op. Maak structureel budget vrij voor Verkeersveiligheid als landelijke topprioriteit.
- » **Investeer in fietsveiligheid:** Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid van fietsers in Nederland. Er is al jaren sprake van een ongewenste en zorgelijke ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers. In 2022 vielen er 290 dodelijke fietsslachtoffers in het verkeer, het hoogste aantal in 27 jaar. Maar liefst 70% van het totaal aantal ernstige verkeersgewonden in Nederland waren in dit jaar fietsers. Het Kabinet Schoof maakt echter geen extra euro vrij voor fietsveiligheid. Terwijl de Investeringsimpuls SPV, waarvan het budget binnenkort op is, zeer succesvol is. Zonder budgetten voor aanvullende maatregelen wordt het onmogelijk om de gestelde doelen en ambities waar te maken. Als fietsveiligheid echt prioriteit heeft, is er meer budget van het Rijk nodig.
- » **Sterkere integrale aanpak:** De reductie van het aantal slachtoffers kan alleen door een samenspel van infrastructuurverbeteringen, gedragsverandering én handhaving. Structurele financiering moet op alle drie de 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:** Gemeenten hebben onvoldoende capaciteit om plannen in te dienen en de risicogestuurde 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:** Ga bezuinigingen op verkeersveiligheidsdata tegen en verbeter de beschikbaarheid van uniforme mobiliteitsdata over infrastructuur, snelheden, het gedrag van verkeersdeelnemers en registratie van ongevallen. Dit is essentieel om risicogestuurd te werken en effectieve maatregelen te nemen. Investeer 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 risicogestuurde aanpak, waardoor we vooraf ongevallen voorkomen. Met stapels aan onderzoeken om de negatieve trend van het stijgend aantal verkeersslachtoffers te doorbreken is meer inzicht verkregen in de effecten van potentiële maatregelen.

We willen voortgang maken, maar we blijven hangen in de eerste versnelling. Het geld voor het Meerjarenplan Fietsveiligheid (voorheen gereserveerd als Innovatiemiddelen SPV à 50 miljoen) ligt al jaren op de plank door langlopende onderzoeken en gebrek aan daadkracht. 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 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. Wij roepen u op om:

- » **Te zorgen 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.
- » **De pakkans te verhogen:** Om verkeersovertredingen effectief tegen te gaan, moet de 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.
- » **De werkgroep intensivering verkeershandhaving te continueren:** In de afgelopen maanden heeft de werkgroep intensivering verkeershandhaving onder leiding van het ministerie van Justitie en Veiligheid 13 kansrijke maatregelen uitgewerkt om verkeersveiligheid te versterken. De VNG en het IPO hebben vertrouwen in de maatregelen die op tafel liggen en om deze de komende twee jaar te verwezenlijken. We zien graag dat de werkgroep blijft bestaan om de voortgang op dit onderwerp te borgen.
- » **De digitale handhaving te verdubbelen en gemeenten daarin meer bevoegdheid te geven:** 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 middelen in kunnen zetten in hun mix aan maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten. Op deze manier kunnen gemeenten ook daadwerkelijk beter beleid voeren ten aanzien van verkeersveiligheid; preventief, preparatief en dus ook meer repressief. Gemeenten willen naast het OM meer bevoegdheden 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 te regelen:** 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 de bevoegdheid krijgen om in het verkeer te kunnen acteren, zowel preventief als repressief. Op deze manier kunnen boa's een specialisatie ontwikkelen op verkeersveiligheid. Naast de al bestaande specialisaties jeugdboa, wijkboa, ondermijningsboa, nautisch boa is een specialisatie verkeersboa gewenst.



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