

Geachte woordvoerders verkeer,

U heeft op 25 september uw AO verkeersveiligheid. Gemeenten willen graag hun bijdrage leveren om de stijging van het aantal verkeersslachtoffers te keren.

### **Uitbreiden bevoegdheden gemeentelijke handhavers**

Wat wij wensen is een uitbreiding van de bevoegdheden van de gemeentelijke handhavers openbare ruimte (BOA) ten aanzien van lichte verkeersovertredingen en daarnaast ook de wettelijke bevoegdheid voor gemeenten om lichte verkeersovertredingen door middel van een bestuurlijke boete af te doen.

Eén op de drie Nederlanders ondervindt verkeersoverlast in de directe leefomgeving. Zij ergeren zich hieraan en verwachten dat de overheid optreedt. Het huidige pakket aan bevoegdheden voor BOA's om op te treden tegen lichte verkeersovertredingen zijn niet toereikend om aan deze verwachtingen te voldoen. Zij kunnen niet optreden tegen bijvoorbeeld snelheidsovertredingen in woonbuurten en bij scholen, rijden door rood licht en fietsen zonder verlichting.

De handhaving van dit soort kleine overtredingen heeft mede vanwege gebrek aan voldoende capaciteit niet of nauwelijks prioriteit bij de politie. De laatste jaren is het aandeel staande houdingen bij het uitdelen van verkeersboetes dan ook sterk teruggelopen: van ruim 10% in 2010 tot zo'n 3% in 2015. In 30 km gebieden handhaaft de politie in het geheel niet.

Verkeersveiligheid staat hoog op de agenda bij gemeenten. Naast het nemen van allerlei (infrastructurele) maatregelen en het stimuleren van verkeersveilig gedrag willen zij hierop ook kunnen handhaven, zodat zij de overlast van verkeer in de woonwijken en rondom scholen kunnen verminderen. Minister Grapperhaus gaf al eerder aan hiernaar te willen kijken. Wij willen u vragen hier ook minister Van Nieuwenhuizen op aan te spreken.

### **Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV)**

De verkeersveiligheidsopgave valt niet los te zien van het ruimtelijke -en sociale domein. In het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) hebben gemeenten zich, net als andere overheden, verbonden aan de doelstelling van 500 verkeersdoden en 12.600 gewonden in 2020. Deze doelstelling wordt niet behaald. In 2015 viel 61% van alle verkeersdoden op gemeentelijke wegen. Dit vraagt van alle partijen een grotere inzet op verkeersveiligheid.

Samenwerking met provincies en gemeenten leidt tot het nemen van maatregelen in het SPV. Geef ons samen de ruimte om dat goed in te vullen. Het gaat er immers om dat de plekken waar nu de meeste slachtoffers vallen kunnen worden versterkt. Dat zijn de 30-50-60 en 80 km/u wegen.

### **Financiën niet in verhouding**

Met de afschaffing van de BDU gelden, bepalen provincies het beleid en de financieringsbeslissingen. Gemeenten zijn daardoor afhankelijk geworden van de beleidsbeslissingen van de provincies. Voor een gemeente met veel oppervlakte en polderwegen maar weinig inwoners is het daarnaast moeilijker aanpassingen in de weginrichting vanuit het gemeentefonds te financieren. Vroeger kon er aanspraak worden gemaakt op een duurzaam veilig subsidie, maar die is afgeschaft. Gemeenten pleiten daarom voor voldoende middelen die zij rechtstreeks tot hun beschikking hebben om te investeren in veilige wegen.

Bovenstaande hoofdpunten en andere suggesties voor de verbetering van de verkeersveiligheid kunt u teruglezen in ons Position Paper Verkeersveilige gemeenten

[https://vng.nl/files/vng/brieven/2018/attachments/bijlage\\_1\\_vng\\_position\\_paper\\_verkeersveiligheid.pdf](https://vng.nl/files/vng/brieven/2018/attachments/bijlage_1_vng_position_paper_verkeersveiligheid.pdf)