



Positionpaper

Verkeersveilige gemeenten

Snelle elektrische fietsen, oudere verkeersdeelnemers, verschillende modaliteiten, een groei van het verkeer en gebruik van technologie. Dit is een greep uit ontwikkelingen die ervoor zorgen dat de complexiteit van het mobiliteitsdomein toeneemt. Tegelijkertijd zien we de laatste jaren een stijgende lijn in het aantal verkeersongevallen. Zonder maatregelen zal deze trend zich voortzetten. In deze maatschappelijke opgave werken gemeenten samen met andere betrokkenen aan een oplossing.

Strategisch plan verkeersveiligheid

Leefbare en veilige steden en dorpen; dat is waar gemeenten voortdurend aan werken. 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. De gezamenlijke overheden maken daartoe in 2018 een nieuw strategisch plan verkeersveiligheid 2030. Dit document geeft de gemeentelijke inbreng weer voor het nieuwe nationale beleid en biedt basis voor de nieuwe collegeprogramma's.

Verkeersveiligheidsissues

Gemeenten geven de volgende aandachtspunten aan:

- Verdichting
 - Toenemende verdichting binnen de bebouwde kom creëert een hoge mate van complexiteit voor de inrichting van de openbare ruimte en de diversiteit aan modaliteiten
- Registratie
 - Het gebrek aan de registratie van ongevallen ervaren gemeenten als groot probleem
- Financiën
 - Investeren in verkeersveiligheid, zowel weginrichting als de inzet van BOA's, is kostbaar en de beschikbare middelen zijn afgenomen of niet langer rechtstreeks beschikbaar (BDU)
- Handhaving
 - Op wegen die niet volledig volgens de juiste eisen zijn ingericht, wordt niet gehandhaafd door de politie. In 30 km gebieden handhaaft de politie niet. Tevens heeft verkeershandhaving geen prioriteit bij de politie en is er niet altijd een paragraaf verkeersveiligheid binnen de veiligheidsplannen van de lokale driehoek. Handhaving wordt te vaak benoemd als 'laatste redmiddel' in plaats van sturingsinstrument.
- Inrichtingseisen en categorieën
 - Toename van het aantal verkeersdeelnemers en -modaliteiten en een complexere omgeving maakt het nodig om een flexibeler systeem te creëren. De

ruimte indelen op basis van groepen (beperkt aantal categorieën) lijkt daarmee achterhaald. Ook zijn veel omgevingen ingericht vanuit een oude filosofie en lopen deze gebieden nu tegen inrichtingsgrenzen aan.

- **Menging**
Bij een toename van verkeersmenging, neemt onveiligheid toe. Snelheid en massa spelen hierin een belangrijke rol. Tegelijkertijd speelt het gevoel van onveiligheid een belangrijke rol: verkeersdeelnemers kunnen zich onveilig voelen terwijl objectief de veiligheid juist toeneemt (shared space principe). Wanneer is menging echt onveilig? Hoe leg je burgers uit dat dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid?
- **Gedrag verkeersdeelnemers**
Gemeenten zien een groeiende onveiligheid vanwege afleiding in het verkeer door smartphones, het negeren van roodlicht en eenvoudige handelingen zoals achterom kijken bij inhalen of oversteken. Ook doen kinderen op jongere leeftijd vaak onvoldoende praktijkervaring op, zowel in de les als doordat zij naar school worden gebracht.

Beïnvloedingssfeer gemeenten

Naast het inrichten en beheren van hun wegen maken gemeenten het verschil als overheid die het dichtst bij de burgers staat en daardoor burgers kan betrekken in het samen vergroten van de verkeersveiligheid ('empowerment'). Burgerparticipatietrajecten en het opstellen van omgevingsvisies bieden daar extra kansen voor. Daarnaast kunnen gemeenten via hun BOA's extra capaciteit aan de handhaving bieden. Tot slot is de lokale kennis van gemeenten een essentiële schakel in het verkeersveiligheidsbeleid. Immers bij vrijwel alle verkeersbewegingen wordt op het gemeentelijk wegennet de 'first' en 'last' mile gemaakt.

Uitgangspunten

Om die unieke rol die de gemeente heeft, goed en effectief te kunnen vervullen, zijn er een aantal uitgangspunten noodzakelijk:

1. Het is een gezamenlijke opgave;
Gemeenten alleen kunnen deze opgave niet oplossen. Er dient meer alliantievormend -en opgavegericht te worden gewerkt. Er zijn veel meer en -andere partijen nodig om echt het verschil te maken. Partijen die nu niet structureel aan tafel zitten. Daarom willen gemeenten dat er decentraal een overlegstructuur wordt ontwikkeld die aansluit bij deze veranderende vraag. Om bestuurlijke drukte te voorkomen, kunnen de huidige regionale -verkeer en vervoerberaden hiervoor benut en uitgebreid worden.
2. Er moet meer inzet op handhaving komen;
Gemeenten pleiten voor meer bevoegdheden om – náást de politie- lichte verkeersovertredingen op lokale wegen te kunnen handhaven. Ook dringen gemeenten aan een verkeersveiligheidsparagraaf op te nemen in de veiligheidsplannen van de lokale driehoek. Op nationaal niveau dient verkeershandhaving weer een prioriteit te worden, hier roepen de gemeenten de nieuwe Minister van Veiligheid & Justitie toe op. Daarbij verdient het aanbeveling een interbestuurlijk onderzoek uit te voeren hoe de huidige handavingsketen, van lokale driehoek tot agent op de straat, in de praktijk functioneert. Tot slot zou handhaving niet langer als sluitstuk moeten worden gezien. Handhaving en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen gaan hand in hand en versterken elkaar. Gemeenten willen in gesprek met de politie komen tot risicovolle locaties waarop gehandhaafd wordt. Daarom zou politie ook deel uit moeten maken van de nieuwe governancestructuur.
3. Er moet meer flexibiliteit in inrichtingseisen en wet- en regelgeving komen;
Om de diverse voertuigen in de toekomst te kunnen faciliteren, dient er flexibiliteit in het systeem te worden gebracht. Geen wet- en regelgeving op basis van voertuigcategorie, maar op basis van impact (snelheid, massa); geen inrichtingseisen op basis van wegcategorie maar op basis van functie in de omgeving en vanuit een toekomstbestendig en robuust uitgangspunt (hou rekening met ontwikkelingen bij het wegontwerp, maak zo flexibel mogelijk). Dit creëert de nodige experimenteer-ruimte om aan de vraag van de toekomst te voldoen (bijv. fietspad 2.0)
4. We verbinden de opgave met andere ambities;
Geen enkele opgave staat op zich. Naast eigenstandige maatregelen combineren we maatregelen gericht op het voorkomen van ongevallen. Verkeersveiligheid en mobiliteit kennen een sterke wisselwerking met het sociale domein (actieve oudere die langer blijven fietsen en daarmee een kwetsbare groep vormen) en het ruimtelijk domein. Verkeersveiligheidsaanpassingen dienen meege-
nomen te worden in ruimtelijke aanpassingen. Met de komst van de Omgevingswet en de omgevingsvisies wordt een kans gecreëerd om pro actief het verkeersveiligheidsbeleid mee te laten wegen en de betrokkenheid van burgers ('empowerment') te stimuleren.
5. We moeten toe naar een nieuwe sociale norm;
De kinderen van nu zijn de weggebruikers van de toekomst. Willen zij opgroeien met een nieuwe sociale norm in het verkeer (voor bijv. smartphonegebruik) en zich verantwoordelijk voelen voor hun gedrag in het verkeer, dan is dit de groep die bereikt moet worden. Gedragsverandering moet in

het algemeen een bredere focus krijgen en niet los staan van handhaving. De effecten van gedragscampagnes zijn vaak na een lange looptijd zichtbaar. Continuïteit is dan ook belangrijk. Succesvolle campagnes zouden op grote schaal moeten worden doorgevoerd. Gemeenten zetten zelf in op gedragscampagnes, 'veilige buurtlabels' en lokale VVN initiatieven om te komen tot een nieuwe sociale norm in het verkeer.

6. De financiële structuur en omvang moet in verhouding zijn met de opgave;
Om oplossingen te kunnen bieden aan de opgave is het van belang dat de financiële structuur aansluit. 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.
7. Risicogestuurd beleid wordt de basis;
Ongevallen voorkomen in plaats van beheersen; in de luchtvaart, scheepvaart en het externe veiligheidsdomein is dit een normaal begrip. Ook de politie maakt met behulp van big data

risicoprofielen over waar en wanneer inbraken gebeuren en patrouilleert vervolgens extra. Verkeersveiligheid blijft achter in dit denken. We maken beleid op basis van slachtoffers. Daarvoor moeten die slachtoffers dus eerst vallen; reactief dus. Met een benadering, gebaseerd op het sturen op risico's, proberen we te voorkomen dat een ongeval plaatsheeft. Door risico's in weginrichting, omgevingsfactoren (bijv. aanwezigheid scholen, etc) en gedragsrisico's als snelheidsovertredingen en alcoholgebruik in kaart te brengen per locatie, kunnen investeringsbeslissingen uiteindelijk beter worden genomen (investeer daar waar men het grootst risico loopt) en neemt de effectiviteit van maatregelen toe (welke maatregel is waar noodzakelijk). Gemeenten zijn daarbij afhankelijk van de beschikbaarheid van een risicoprofiel voor hun areaal. Hiervoor zijn landelijke regie en financiën nodig.

Tot slot

Veilig verkeer begint bij mensen en gedrag. Gemeenten gaan als eerste overheid hierover met mensen in gesprek en zorgen vanuit hun rol als wegbeheerder voor veilig verkeer in de buurt. Ongeacht of iemand per auto, speed pedelec of te voet reist.

Waar dit niet anders kan vragen wij om aanvullende financiële ruimte, maatwerk mogelijkheden, een flexibeler wetgevingskader en ruimte om te handhaven.

Januari 2018