

7 juni 2019

Geachte woordvoerder mobiliteit en verkeersveiligheid,

U heeft op 13 juni het algemeen overleg verkeersveiligheid. Graag willen we u informeren over het gemeentelijk standpunt.

In 2018 zijn in Nederland 678 doden gevallen in het verkeer. Dat zijn er 65 meer dan in het jaar daarvoor. We zien helaas dat de trend van dalende aantal verkeersslachtoffers sinds twee jaar definitief is gekeerd. Dat is een triest gegeven. Wij vinden dit onacceptabel en menen dat we de trend moeten stoppen door stevige, en tot op heden ongewone maatregelen, te nemen. Veel van de planvorming en extra budgetten blijven hangen in de onderzoeksfase, tempo is geboden. De meeste ongelukken vinden plaats op gemeentelijke wegen. Gemeenten willen daar op handelen maar kunnen het niet. Wij vertrouwen in de intenties van de minister maar willen graag een versnelling op diverse punten.

Onderzoek BDU en uitwerking SPV

Het onderzoek naar de besteding van de BDU waartoe motie Von Martels ([29398-663](#)) oproept, levert pas na de zomer resultaten op. Ook de uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) heeft een versnelling nodig. Het SPV moet risicoanalyses opleveren. Zonder deze analyses hebben gemeenten geen goede basis voor regionale verkeersveiligheidsplannen.

Idealiter had het BDU onderzoek de noodzaak voor financiële ondersteuning van gemeenten bevestigd en budget vrijgemaakt voor o.a. veilige infrastructuur (dat in 2015 aan gemeenten is onttrokken) en had de SPV uitwerking duidelijk gemaakt hoe het geld het beste besteed kan worden. Dat is belangrijk omdat gemeenten niet genoeg geld en capaciteit hebben om verkeersveiligheidsprojecten ter hand te nemen.

Het [pleidooi van de SWOV](#) over meer geld van het kabinet voor verkeersveiligheid steunen wij daarom volledig. Een gezamenlijke investeringsimpuls van alle overheden voor verkeersveiligheid zoals het [programma Duurzaam Veilig](#) was, is dringend noodzakelijk. Dat programma voorkwam immers maar liefst 1600 dodelijke slachtoffers.

Belangrijke overweging is dat we de benodigde budgetten niet zien als kosten maar als investeringen. Verkeersonveiligheid kost Nederland jaarlijks 14 miljard euro. Dat investeringen in verkeersveiligheid lonend zijn, heeft het CPB al eerder berekend.

BOA bevoegdheden

Zonder handhaving zullen wettelijke verboden op appen in het verkeer, te hard en door rood licht rijden of met de brommer op het fietspad niet tot een gedragsverandering leiden. Beter en meer handhaven is daarom nodig en daar kunnen gemeentelijke BOA's bij helpen. Gemeenten pleiten ervoor om de gemeentelijke BOA bevoegdheden uit te breiden naar lichte verkeersovertredingen. De politie komt hier helaas niet aan toe vanwege de aanpak van de zware criminaliteit en ondermijning. Wij zien daar niet op afzienbare termijn een verandering in komen. Veilige infrastructuur, veilige voertuigen, gedragsbeïnvloeding én verkeershandhaving moeten met elkaar in evenwicht zijn. Als één pijler ontbreekt, stort het SPV-bouwwerk in elkaar.

Achtergrondinformatie

Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV)

Gemeenten willen onder de paraplu van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 graag met de andere decentrale overheden en Rijk aan de slag om een trendbreuk voor verkeersveiligheid te realiseren. De risicogestuurde aanpak, dus meer gericht op preventie, ondersteunen gemeenten van harte. Dit vraagt wel om passende kaders en middelen die bijdragen aan het daadwerkelijk komen tot een trendbreuk voor verkeersveiligheid.

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

Wij zijn verheugd met de punten die het SWOV heeft aangedragen om op korte en lange termijn door te pakken met een concrete aanpak die leidt tot minder slachtoffers in het verkeer. Enkele punten willen we vanuit het aandachtspunt van gemeenten specifiek onderschrijven.

Uitbreiden bevoegdheden gemeentelijke handhavers

Het SWOV gaf aan dat de overheid eindverantwoordelijk is voor verkeersveiligheid en dat handhaving hard nodig is omdat campagnes zonder handhaving niet werken. Dat vinden gemeenten ook maar helaas kunnen ze dat niet waarmaken. Het huidige pakket aan bevoegdheden voor boa's om op te treden tegen lichte verkeersovertredingen zijn niet toereikend om aan deze verwachtingen te voldoen. Dit terwijl één op de drie Nederlanders verkeersoverlast ondervindt in de directe leefomgeving. Zij ergeren zich hieraan en verwachten dat de overheid optreedt. Terwijl de politie haar prioriteiten elders heeft mogen gemeenten niet optreden. Zij kunnen bijvoorbeeld niet optreden tegen snelheidsovertredingen in woonbuurten en bij scholen, rijden door rood licht en fietsen zonder verlichting.

Wij willen daarom een uitbreiding van de bevoegdheden van de gemeentelijke handhavers openbare ruimte (BOA) ten aanzien van lichte verkeersovertredingen. Tevens willen wij de wettelijke bevoegdheid voor gemeenten om deze lichte verkeersovertredingen door middel van een bestuurlijke boete af te doen en/of de PV-vergoeding voor boa's opnieuw ingevoerd zien.

Evaluatie van de overheveling van de BDU gelden

Het SWOV benadrukte dat de infrastructuur veiliger en geloofwaardiger ingericht moet worden. Het geld dat het kost wordt dubbel en dwars terugverdiend vanwege minder slachtoffers en maatschappelijke kosten. Het uitvoeren van meer infrastructurele maatregelen is voor gemeente erg duur, verkeersveiligheid concurreert daarbij met de tekorten op het sociale domein.

In 2014 is bij de afschaffing van de WGR+ regio's ook de Brede Doeluitkering (BDU) afgeschaft. Dit heeft honderden miljoenen ten behoeve van lokale infrastructuur (met uitzondering van de twee vervoersregio's) ongeoormerkt in het provinciefonds gestort waar het voorheen verplicht moest worden ingezet voor een veilige lokale infrastructuur. Ons bereiken signalen dat gemeenten niet meer kunnen beschikken over dit geld. Een groot deel van het BDU-budget wordt door de provincies besteed aan het openbaar vervoer, waardoor er weinig budget beschikbaar blijft voor lokale infrastructurele maatregelen. Dit terwijl bijna tweederde van de verkeersdoden op gemeentelijke wegen valt. De BDU gelden worden nu onderzocht, na de zomer worden de resultaten bekend.