

Verkeersveiligheid

Commissiedebat 28 mei 2024

Inbreng IPO



Zorg voor structurele financiering verkeersveiligheid

Het gaat de laatste jaren bijzonder slecht met de verkeersveiligheid in Nederland. Zo lag het aantal doden en gewonden in het verkeer in 2022 ruim 20% hoger dan in eerdere jaren. Dit is een dramatische ontwikkeling. Het hoge aantal slachtoffers brengt veel maatschappelijke kosten met zich mee: zo werden in 2020 de jaarlijkse kosten op 27 miljard euro geschat. De cijfers laten pijnlijk zien dat we nu niet genoeg doen aan verkeersveiligheid. Volgens [onderzoek van de ANWB](#) viel in 2019 20% van de ongevallen plaats op provinciale wegen. Om de negatieve trend te keren en de verkeersveiligheid te verbeteren is structurele financiering, voldoende capaciteit, meer coördinatie en actie nodig.

In het hoofdlijnenakkoord wordt voorgesteld Specifieke uitkeringen over te hevelen naar het gemeentefonds en het provinciefonds. Voor het SPV is nog 220 miljoen beschikbaar, dat naar verwachting in 2026 op is. Er zou een bedrag van structureel 100 miljoen per jaar nodig zijn om het beleid van de afgelopen jaren voort te kunnen zetten.

Gerichte en gecoördineerde aanpak op infrastructuur, gedrag en handhaving

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) gaat uit van een risicogestuurde aanpak, en berust op drie pijlers: Infrastructuur, Gedrag en educatie en Handhaving. Dit komt onvoldoende naar voren in het huidige rijksbeleid. De focus ligt met name op infrastructurele maatregelen, waar ook de Investeringsimpuls voor verkeersveilige infrastructuurmaatregelen op is gericht. Een veilige weginrichting is ontzettend belangrijk en het geeft meetbare resultaten, maar hier zit ook een grens aan. Een weg kan nog zo veilig ingericht zijn, het vraagt ook wat van de verkeersdeelnemer zelf om het gebruik van de weg veilig te houden. Dat handhaving hier een belangrijke en integrale rol in speelt spreekt voor zich. Bij belangrijke thema's als snelheid, rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, maar ook fietsveiligheid is juist een samenspel van gedragsmaatregelen, educatie, infrastructuur én handhaving de meest effectieve aanpak.

Gemeenten en provincies doen veel op het gebied van infrastructuur, gedragsmaatregelen en educatie, en hebben van het Rijk nodig dat het adequate handhaving borgt en bijdraagt aan infrastructuurmaatregelen.

Aanvullend op de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is het Rijk een aantal nieuwe initiatieven gestart, zoals de extra maatregelen voor de halvering van het aantal verkeersslachtoffers (project trendbrekers), het meerjarenprogramma fietsveiligheid en de integrale aanpak rijden onder invloed. Wij ondersteunen dit van harte en werken hier graag aan mee. Tegelijkertijd zien wij ook dat het bij deze plannen op dit moment ontbreekt aan een financiële dekking voor de uitvoering ervan. Er is echter becijferd dat er 12 miljard euro nodig is om de verkeersveiligheid aan te pakken. Richt daarom solide eigen financiering in voor nieuwe initiatieven zoals extra maatregelen voor de halvering van het aantal verkeersslachtoffers (project trendbrekers), het meerjarenplan fietsveiligheid en de integrale aanpak rijden onder invloed.

Hou in het bijzonder aandacht voor fietsveiligheid

Het aantal verkeersdoden op de fiets is in tien jaar verdubbeld. Om deze sombere trend te doorbreken is aanvullende inzet nodig, ook van het Rijk. Het meerjarenplan fietsveiligheid is hiervoor een belangrijke bouwsteen. De provincies, gemeenten en vervoerregio's hebben bijgedragen aan uitwerking van het meerjarenplan. Dat heeft tot nu toe geresulteerd in een gedegen conceptplan, met een breed pakket aan maatregelen gericht op veilige infrastructuur, verkeersgedrag en het tegengaan van grote snelheidsverschillen op het fietspad. Er is ook al beperkte financiering om aan de uitvoering te starten, maar bij lange na niet genoeg om het plan daadwerkelijk uit te voeren. Het is daarom tijd om door te pakken: rond het meerjarenplan af en richt de benodigde financiering in.

Maak voldoende capaciteit vrij

Niet alleen de financiering is een punt van zorg. Zonder voldoende capaciteit komt ook de uitvoering in de knel. Gemeenten hebben extra capaciteit en ondersteuning nodig om de risicogestuurde aanpak toe te kunnen passen en de aanvullende maatregelen uit te voeren. We zijn blij met de goede ervaringen rond eerdere ondersteuningsprogramma's voor gemeenten rond risicogestuurd werken. Zet een dergelijke vorm van ondersteuning vooral ook voort in de toekomst.

Ook bij verkeershandhaving ontbreekt het aan menskracht om belangrijke thema's als snelheid, afleiding en rijden onder invloed aan te pakken; zowel op straat als bij het afhandelen van de boetes en bezwaarprocedures. Het aantal verkeersongevallen en gevaarlijke situaties op de weg nemen alleen maar toe, terwijl de inzet van de politie alleen maar afneemt. Verkeersveiligheid verdient een hogere plek op de prioriteitenlijst bij handhaving. Alleen als alle SPV-partners zich hiervoor inzetten, kunnen we het verschil maken.