

**Brief aan de leden**  
T.a.v. de raad

**Datum**  
16 februari 2018

**Ons kenmerk**  
TLE/U201800040  
Lbr. 18/005  
**Contactpersoon**  
Paul.Picauly@vng.nl  
mvdvoet@ipo.nl

**Bijlage(n)**  
2

**Onderwerp**  
Verkeersveiligheid

### **Samenvatting**

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Elke dag vallen er bijna 2 doden en ruim 58 gewonden in ons land. (629 doden en 21.400 gewonden in 2016). Op gemeentelijke en provinciale wegen vallen 85 % van de verkeersslachtoffers. Als wegbeheerder en in samenwerking met inwoners en lokale partijen kunt u bijdragen aan een veiliger Nederland.

In deze brief attenderen we u op beleidsontwikkelingen die relevant zijn voor alle overheden (Strategisch plan verkeersveiligheid 2030, Manifest verkeersveiligheid), benoemen we inhoudelijke beleidsuitgangspunten (infrastructuur, burgerbetrokkenheid, handhaving, monitoring) en gaan we in op de decentrale organisatiestructuur voor verkeersveiligheid (regionaal overleg op provinciaal niveau). Wij hopen dat ons gezamenlijk schrijven u basis biedt om verkeersveiligheid op de politieke agenda te plaatsen en elkaar te vinden op regionaal niveau.

Wilt u als bestuurder op de hoogte worden gehouden over bestuurlijke bijeenkomsten dan kunt u gebruik maken van de contactgegevens in het briefhoofd; ambtenaren kunnen gebruik maken van de informatie en bijeenkomsten vermeld op <https://www.verkeersveiligheid2030.nl>.

**Aan de leden****Datum**

16 februari 2018

**Ons kenmerk**

TLE/U201800040

Lbr. 18/005

**Contactpersoon**

Paul.Picauly@vng.nl

mvdvoet@ipo.nl

**Bijlage(n)**

2

**Onderwerp**

Verkeersveiligheid

Geachte heer/mevrouw,

Zoals u wellicht bekend, gaat het niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Elke dag vallen er bijna 2 doden en ruim 58 gewonden in ons land. (629 doden en 21.400 gewonden in 2016). Op gemeentelijke en provinciale wegen vallen 85 % van de verkeersslachtoffers.

Vanuit uw politieke rol kunt u een grote bijdrage leveren om Nederland weer veiliger te krijgen. Zowel vanuit uw rol als wegbeheerder, in de samenwerking met inwoners en lokale partijen en dankzij het regionale maatwerk dat we kunnen leveren.

In deze brief attenderen we u graag op beleidsontwikkelingen die relevant zijn voor alle overheden, benoemen we inhoudelijke beleidsuitgangspunten en gaan we in op de decentrale organisatiestructuur voor verkeersveiligheid.

Wij hopen dat ons gezamenlijk schrijven u basis biedt om verkeersveiligheid op de politieke agenda te plaatsen, in contact te gaan met inwoners om samen te zoeken naar maatregelen en elkaar te vinden op regionaal niveau.

## **Beleidsontwikkelingen**

Om ons verkeer veiliger te maken en u te ondersteunen zijn 2 trajecten gestart;

1. maatschappelijke organisaties en overheden hebben zich verenigd onder het 'Manifest verkeersveiligheid'
2. rijk, provincies en gemeenten werken samen aan een 'Strategisch plan verkeersveiligheid 2030'

### *Manifest verkeersveiligheid*

Het manifest 'Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit' is ondertekend door 34 partijen, waaronder VVN, SWOV, de Fietzersbond, het Verbond van Verzekeraars en de ANWB. Het manifest is benoemd in het regeerakkoord, loopt tot 2020 en heeft als uitgangspunt dat verkeersveiligheid een gezamenlijke inspanning is van overheid, politiek, wetenschap, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Als provincie en gemeente kunt u meedoen aan de uitvoering. Het document en contactgegevens vindt u op <https://www.swov.nl/nieuws/persbericht-maak-van-verkeersveiligheid-nationale-prioriteit>.

### *Overheidsbrede aanpak Strategisch plan verkeersveiligheid 2030*

In het 'Strategisch plan verkeersveiligheid 2030' wordt het gezamenlijke en overkoepelende verkeersveiligheidsbeleid vastgelegd van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen voor de periode 2018-2030 (in samenwerking met maatschappelijke partijen). In het plan wordt beschreven hoe we kunnen komen tot proactief en zogeheten risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Zo wordt er een beleidskader geboden om bijvoorbeeld om te gaan met een toename van smartphonegebruik in het verkeer en het gebruik van de elektrische fiets door onder andere senioren. Maar ook om als wegbeheerder in kaart te brengen waar zich mogelijke risico's voordoen en hoe deze aangepakt kunnen worden (zie kop 'inhoudelijke aandachtspunten').

De ontwikkeling van het plan vindt op dit moment plaats en wij nodigen u graag uit om hieraan deel te nemen. Ambtenaren kunnen gebruik maken van de informatie en bijeenkomsten vermeld op <https://www.verkeersveiligheid2030.nl>; wilt u als bestuurder op de hoogte worden gehouden over bestuurlijke bijeenkomsten dan kunt u gebruik maken van de contactgegevens in het briefhoofd.

## **Inhoudelijke aandachtspunten**

Samen met VNG en IPO hebben gemeenten en provincies documenten opgesteld waarin de uitgangspunten voor provinciaal en gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid zijn opgesteld ('Position paper verkeersveiligheid' VNG, 'Visie verkeersveiligheid' IPO). Deze documenten kunnen als basis dienen voor de gemeentelijk en provinciale collegeprogramma's en vindt u terug als bijlage bij deze brief. In beide stukken wordt aangegeven hoe u uw inzet op verkeersveiligheid kunt opbouwen op basis van 5 thema's, de "5 E's" genoemd:

1. Infrastructuur en weginrichting ('engineering')  
De toename van het aantal verkeersdeelnemers, de vele verschillende vervoersmodaliteiten (zoals speedpedelec, snorfiets en lightrail) en de behoefte om meer te sturen op ketenmobiliteit naast autogebruik, maken het nodig om een flexibeler verkeerssysteem te creëren.

Dit vraagt om experimenteerruimte zoals 'shared space', het beperken van grote verschillen in snelheid en massa waar modaliteiten mengen (bijvoorbeeld snel autoverkeer inperken of scheiden nabij fietsers) maar ook verkennen waar geïnvesteerd kan worden in de weginrichting. Om de huidige infrastructuur veiliger te krijgen, is het van belang te weten waar de grootste risico's zich bevinden. Waar is de kans op een ongeval het grootst en daarmee mijn maatregel het meest effectief?

## 2. Burgerbetrokkenheid ('empowerment') en voorlichting ('education')

Voorlichting is een essentieel onderdeel in het verbeteren van de verkeersveiligheid en voor onze kinderen, de weggebruikers van de toekomst, moeten we toe naar een nieuwe sociale norm. Zij moeten zich verantwoordelijk voelen voor hun gedrag in het verkeer wat vraagt om gerichte (permanente) verkeerseducatie en voorbeeldgedrag van ouders/opvoeders.

Ook gedragscampagnes kunnen hierin een rol spelen. In de uitvoering moeten burgers ook zelf goed toegerust en aangemoedigd worden om een actieve bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid (burgerbetrokkenheid). Hier ligt een belangrijke taak voor de gemeenten en provincies. De gedragsbeïnvloeding op regionaal en wijkniveau, het actief betrekken van burgers bij de verkeersveiligheidsvraagstukken in de wijk en het lokaal implementeren van gedragscampagnes zijn hier enkele voorbeelden van. 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 en provincies zetten zelf in op gedragscampagnes, 'veilige buurtlabels' en lokale initiatieven om te komen tot een nieuwe sociale norm in het verkeer.

Daar waar verbredingskansen liggen kunnen gedragsmaatregelen voor verkeersveiligheid gecombineerd worden met initiatieven vanuit andere beleidsvelden. Door de sectorale aanpak los te laten, het zichtveld te verbreden en aan te haken bij initiatieven die zich richten op vergelijkbare doelgroepen vergroten we het bereik. Dit vraagt ook binnen eigen organisaties meer flexibiliteit en minder sectorale aansturing en financiering.

## 3. Handhaving ('enforcement')

Gemeenten hebben op dit moment te weinig handhavingsmogelijkheden voor verkeersveiligheid. Op nationaal niveau vindt hierover gesprek plaats en wordt de minister opgeroepen hierin verandering te brengen. Hierbij wordt gepleit voor meer bevoegdheden om BOA's te laten handhaven op lichte verkeersovertredingen op lokale wegen.

Zelf kunt u verkeershandhaving expliciet benoemen als aandachtsgebied in de veiligheidsplannen van de lokale en regionale veiligheidsdriehoek en kunt u in het driehoeksoverleg tussen burgermeester, politie en openbaar ministerie sturen op prioritering van verkeershandhaving.

Handhaving hoort daarbij niet te worden beschouwd als 'laatste redmiddel' om de verkeersveiligheid te verbeteren maar als actief sturingsinstrument en ter versterking van gedragsbeïnvloedingsmaatregelen.

#### 4. Monitoring en bijsturing ('evaluation')

Risicogestuurd en proactief beleid wordt de basis: ongevallen voorkomen in plaats van beheersen. In de luchtvaart, scheepvaart en het externe veiligheidsdomein is dit een normaal begrip. Verkeersveiligheid blijft achter in dit denken en beleid is gebaseerd op slachtoffers die zijn gevallen.

Met een benadering, gebaseerd op het sturen op risico's, proberen we te voorkomen dat een ongeval plaatsheeft. Door risico's in weginrichting, omgevingsfactoren (bijvoorbeeld de aanwezigheid scholen) en gedragsrisico's (bijvoorbeeld snelheidsovertredingen en alcoholgebruik) in kaart te brengen per locatie, kan er gericht beleid worden gevoerd en gericht worden geïnvesteerd waardoor de effectiviteit van maatregelen en de verkeersveiligheid toeneemt.

Als decentrale overheid kunt u hiermee zelf aan de slag waarbij het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 kaders biedt. Omdat u hierbij mede afhankelijk bent van de beschikbaarheid van een risicoprofiel voor uw areaal hebben IPO en VNG aangegeven dat hiervoor landelijke regie en financiën nodig zijn.

#### **Decentrale organisatiestructuur**

Het strategisch plan biedt naast een doelstelling voor verkeersveiligheid een voorstel voor een 'governancestructuur' (organisatiestructuur). Uitgangspunt moet zijn dat verkeersveiligheid geen beleid is waarbij de rijksoverheid regie voert over provincies en gemeenten, maar decentraal in onze eigen structuren wordt ingebed. Verkeersveiligheid is lokaal maatwerk.

De gedachten gaan dan uit naar een regionale overlegstructuur op provinciaal niveau, waaraan gedeputeerden en wethouders deelnemen. Eventueel wordt aangesloten bij al bestaande overleggen.

De agenda en resultaten van alle overheden worden vervolgens jaarlijks besproken tijdens een nationaal overleg. Dit nationale overleg moet daarbij mede dienen om vanuit regio's kenbaar te maken welke knelpunten zij ervaren in de beleidsbepaling en uitvoering en welke extra ondersteuning van het Rijk noodzakelijk is.

U als gemeente en provincie werkt voortdurend aan leefbare en veilige steden, dorpen en regio's. Verkeersveiligheid is hierin een integraal onderdeel en lokale kennis onontbeerlijk. Naast het inrichten en beheren van hun wegen maakt u het verschil omdat u dicht bij burgers en maatschappelijke partners staat.

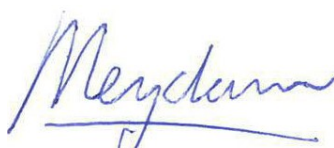
Wij vragen u daarom, samen met ons, de verkeersveiligheid te verbeteren. Een belangrijke stap hierin is om verkeersveiligheid op te nemen in uw voornemens voor de komende verkiezingen. Het strategisch plan en de 5 E's bieden daartoe aanknopingspunten. Het zou een belangrijke stap zijn als het thema uiteindelijk wordt benoemd als prioriteit in uw college programma en opgenomen wordt als onderdeel binnen de veiligheidsplannen van de (regionale -en lokale) driehoek.

Met vriendelijke groet,  
Vereniging van Nederlandse Gemeenten

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Kriens', with a large loop and a horizontal stroke extending to the right.

**J. Kriens**  
Algemeen Directeur

Interprovinciaal Overleg

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H. Meijdam', with a large loop and a horizontal stroke extending to the right.

**H. Meijdam**  
Algemeen Directeur