

STARTAKKOORD

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

- 14 februari 2019 -

Het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 (verder: SPV) bevat een gezamenlijke strategische visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid van alle overheden. Alle partijen plegen reeds veel inzet op verkeersveiligheid. Uit de cijfers blijkt echter dat het aantal verkeersgewonden blijft stijgen en de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Alle partijen erkennen dan ook dat een trendbreuk noodzakelijk is. De overheden samen hebben als ambitie het streven naar 0 slachtoffers. Het SPV biedt hiervoor handvatten.

Om deze trendbreuk te bewerkstelligen zullen Rijk en regio's in Nederland uitwerking geven aan de thema's uit het SPV. Via een risicoanalyse worden de grootste risico's in kaart gebracht. In 2019 gebeurt dit eerst met een quick scan om vervolgens toe te werken naar risico-indicatoren. De verbetering van de verkeersveiligheid zal vanuit een integrale benadering worden vormgegeven. Dit betekent dat maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving (de drie E's: Engineering, Education, Enforcement) in onderlinge samenhang worden bezien. Het SPV levert hier een belangrijke bijdrage aan door in te zetten op een governancestructuur waarbij op regionaal en landelijk niveau een integrale afweging kan plaatsvinden op basis van een gedeelde risicoanalyse. Om de regionale uitvoeringsagenda's op te stellen, risicogestuurd te gaan werken en een financieringsstrategie te ontwikkelen is een gezamenlijke inzet nodig.

Daarom spreken de overheden gezamenlijk het volgende af:

Proces

- 1 Rijk en regionale overheden in Nederland zullen uitwerking geven aan de thema's uit het SPV, die de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid bevatten. Dit zal plaatsvinden in uitvoeringsprogramma's.
- 2 Het Rijk (IenW) biedt provincies, gemeenten en waterschappen op regionaal niveau ondersteuning bij de implementatie van de afspraken uit het SPV. Het Rijk financiert hiervoor een procesondersteuningsteam en een expertiseteam. De teams bieden ondersteuning op zowel (bestuurlijk) procesmatig als inhoudelijk vlak en stemmen de wijze waarop en de mate waarin de ondersteuningscapaciteit wordt ingezet af op de behoeften van de regio. OM en politie worden hier – waar nodig – bij betrokken. Een en ander conform het gestelde in het Plan van Aanpak Implementatieondersteuning (zie bijlage).
- 3 Regionale overheden komen in 2019, met ondersteuning van een procesbegeleidingsteam en een expertiseteam, tot gedegen analyses van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's. Tevens wordt in 2019 de governancestructuur uitgewerkt (zie ook punten 10 en 12).
- 4 Regionale overheden hebben uiterlijk medio 2020, met ondersteuning van een procesbegeleidingsteam en een expertiseteam, uitvoeringsagenda's opgesteld. Op politieke tafels vindt besluitvorming plaats over uitvoeringsagenda's. Dit leidt tot een integrale aanpak van de verkeersveiligheid.
- 5 In het jaarlijkse landelijke bestuurlijke overleg wordt de voortgang van de uitvoering van het SPV van Rijk en regio's gemonitord. In de tweede helft van 2019 wordt in dit overleg besproken welke prioriteiten worden gesteld en welke financiering nodig is om de risico's aan te pakken (zie ook punten 7 t/m 9). Daarna zal de monitoring plaatsvinden over het proces om tot de uitvoeringsagenda's te komen en de ontwikkelingen in de risico-gestuurde aanpak. Overheden maken nadere afspraken over de uniforme wijze waarop deze monitoring wordt uitgevoerd.
- 6 Er komt een landelijk kenniscentrum. Deze vervult meerjarig de landelijke en structurele ontwikkeling, borging en deling van kennis ten aanzien van de risicogestuurde aanpak en de daarvoor benodigde aanbod in (landelijke) datavoorzieningen. Een logische plaats waar kennis en kennispartijen samenkomen lijkt het CROW-KpVV te zijn. Het Rijk maakt het mogelijk om de (onderzoeks)capaciteit bij het CROW-KpVV en zo nodig ook bij andere bijdragende kennisinstituten uit te breiden.

Financiering

- 7 Op basis van de uitgevoerde risicoanalyses bespreken Rijk en regio in de tweede helft van 2019 welke prioriteiten worden gesteld en welke financiering nodig is om de belangrijkste risico's aan te pakken. Daarbij wordt onderzocht hoe de huidige beschikbare middelen voor verkeersveiligheid van Rijk, provincies en gemeenten optimaal worden ingezet en welke extra middelen nodig zijn om tot goede effectieve uitvoeringsagenda te komen. Op basis hiervan komen overheden tot een financieringsstrategie.
- 8 Overheden verkennen in 2019 of innovatieve en structurele aanvullende financieringsmogelijkheden nodig en mogelijk zijn om de uitvoering van extra maatregelen ten bate van verkeersveiligheid te financieren.
- 9 In 2020 zullen de regio's voor de geïdentificeerde en geprioriteerde risico's maatregelen bepalen die deel uit gaan maken van de regionale uitvoeringsagenda's. Nadrukkelijk onderdeel hierbij is de kostencomponent van deze uitvoeringsagenda's.

Infrastructuur, Educatie, Handhaving (3 E's)

- 10 In 2019 wordt de governancestructuur uitgewerkt, om de samenwerking tussen de 3 E's beter te borgen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de goede voorbeelden in provincies en gemeenten waar al regulier overleg is tussen wegbeheerders, OM en politie. De governancestructuur dient tevens toe voor bestuurlijke aandacht op regionaal en lokaal niveau ('driehoek') te zorgen. Alle partijen nemen hun verantwoordelijkheid om het onderwerp te agenderen en prioriteren waar nodig.
- 11 Aanpassing van de infrastructuur draagt onder andere bij aan verandering in gedrag van verkeersdeelnemers. In dat kader brengen de wegbeheerders, als onderdeel van de risicogestuurde aanpak, in kaart of de infrastructuur waarvoor zij verantwoordelijk zijn voldoet aan de relevante richtlijnen voor de weginrichting. Benodigde infrastructurele maatregelen om hieraan te gaan voldoen maken deel uit van de nadere besluitvorming over de regionale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid (zie ook punten 7 t/m 9).
- 12 Door vertegenwoordigers van het OM, VNG, IPO en politie is de noodzaak onderschreven voor een integrale aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Partijen hebben aangegeven de behoefte te hebben om het ervaren handhavingstekort meer fundamenteel onder het vergrootglas te leggen, waarbij alle mogelijkheden voor verbetering in gezamenlijkheid worden afgewogen. Het OM zal hiertoe het initiatief nemen. Dit traject maakt onderdeel uit van het SPV daar waar het gaat om de (risicogerichte) aanpak van verkeershandhaving. Deze verkenning zal serieus van aard zijn en mogelijkheden binnen en buiten het systeem onderzoeken. Tussentijds zullen er geen ad hoc experimenten worden opgezet. Op deze wijze wordt geborgd dat de lopende goede initiatieven (SPV, landelijk actieplan) doorgang vinden en de zorgen over het handhavingstekort worden geadresseerd.
- 13 Verkeerseducatie levert een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid van jonge verkeersdeelnemers, maar ook aan de verkeersveiligheid in het algemeen. Het Rijk geeft subsidies aan maatschappelijke partners die daarmee gerichte voorlichting en cursussen geven aan de belangrijkste risicogroepen: kinderen en ouders, senioren, jongeren en motorrijders. Ook is het thema verkeersveiligheid in het curriculum voor het primair en voortgezet onderwijs opgenomen. Momenteel vindt onder aanvoering van leraren en schoolleiders een integrale actualisatie van dit curriculum plaats. De medeoverheden kunnen daarnaast op basis van risicoanalyses bezien of een impuls aan verkeerseducatie in de regio kan worden gegeven.

Dit startakkoord is op 14 februari 2019 symbolisch ondertekend tijdens de landelijke startbijeenkomst SPV 2030 door:

Rijksoverheid:	Cora van Nieuwenhuizen
IPO:	Harry van der Maas
VNG:	Harald Bouman
Vervoerregio Amsterdam:	Gerard Slegers
Metropoolregio Rotterdam Den Haag:	Peter Meij