

factsheet



# Quickscan Monitor Startakkoord

Strategisch Plan  
Verkeersveiligheid  
2030

kennis  
netwerk  
spv Strategisch Plan  
Verkeersveiligheid

## Inhoudsopgave

	Samenvatting	01
01	Inleiding	03
02	Aanpak van het onderzoek	05
03	Resultaten	07
04	Discussie	12
05	Conclusies	14
Bijlage 1	Enquête Quicksan Monitor Startakkoord	15
Bijlage 2	Lijst potentieel te benaderen regio's	21

## Eerste beeld van de uitvoering van risicoanalyses in 2019

### Samenvatting

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft een gezamenlijke koers van overheden, wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. Hierbij staat een 'risicogestuurde' aanpak van de verkeersveiligheid centraal: niet alleen kijken naar ongevals-cijfers, maar ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

De uitvoering van het plan is vastgelegd in het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Hierin is onder andere afgesproken dat elke regio in 2019 een eerste risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Zo'n risicoanalyse laat zien op welke punten het lokale verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen.

#### Quicksan

Om in kaart te brengen in hoeverre de verschillende regio's in 2019 een risicoanalyse hebben gemaakt, heeft het Kennisnetwerk SPV een quickscan uitgevoerd. Van begin september 2019 tot begin oktober 2019 hebben 24 regionale overheden – provincies, vervoerregio's en regionale organen verkeersveiligheid (ROV's) – hiervoor een enquête ingevuld. Interviews met individuele gemeentelijke wegbeheerders staan op de agenda voor 2020.

#### Uitkomsten van de quickscan:

- In de enquêteperiode had ruim de helft van de bevroegde regio's een risicoanalyse afgerond. De andere regio's waren daar op dat moment nog mee bezig.
- In de risicoanalyses krijgen de volgende onderwerpen veel aandacht:
  - achtergrondkenmerken zoals de leeftijdsopbouw van de bevolking;
  - infrastructuur;
  - gereden snelheden;
  - mensgerichte onderwerpen zoals nuchtere bestuurders, verkeersovertreders, onervaren verkeersdeelnemers en kwetsbare verkeersdeelnemers;
  - regio-specifieke onderwerpen zoals landbouwverkeer in landelijke gebieden.
- De volgende onderwerpen worden het vaakst genoemd in de top drie van risico's:
  - kwetsbare verkeersdeelnemers, vooral (oudere) fietsers;
  - afleiding (verkeersgedrag);
  - snelheid;
  - infrastructuur, inclusief fietsinfrastructuur.

- Veel provincies stellen 'informatieproducten' van verkeersadviesbureaus beschikbaar voor gemeenten als hulpmiddel bij de uitwerking van risicoanalyses. Veel van deze informatieproducten gaan uit van achtergrondkenmerken voor de beschrijving van bevolkingsontwikkelingen en verkeersovertredingen, ongevalsgegevens en van gedetailleerde floating car data (FCD-data uit navigatiesystemen en andere apps). Daardoor geven de analyses goed inzicht in de risico's die zijn gerelateerd aan rijsnelheden, maar bijvoorbeeld niet in de kwaliteit van de infrastructuur.

- Om het SPV en soms ook de bovengenoemde informatieproducten verder toe te lichten, worden speciale bijeenkomsten voor gemeenten georganiseerd. Coördinatoren verkeersveiligheid bij provincies, ROV's en vervoersregio's zien het als een uitdaging om gemeenten verder te motiveren en stimuleren bij de uitwerking van risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Een aantal van hen geeft aan zich zorgen te maken over de beperkte capaciteit die gemeenten hiervoor beschikbaar hebben.

#### Uitvoeringsprogramma's

De vraag die voortvloeit uit de risicoanalyses, is welke maatregelen nodig zijn om de belangrijkste risico's proactief aan te pakken. In het Startakkoord is afgesproken dat alle regio's hiervoor in 2020 een Uitvoeringsprogramma opstellen. In de enquête geven de regio's aan dat ze hiervoor een divers pallet aan middelen nodig hebben. Daarbij gaat het voornamelijk om tijd, menskracht, data, kennis over het prioriteren van risico's en effecten van maatregelen, politieke aandacht en draagvlak en – last but not least – voldoende budget.



## 01 Inleiding

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft een gezamenlijke koers van overheden, wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. Hierbij staat een 'risicogestuurde' aanpak van de verkeersveiligheid centraal: niet alleen kijken naar ongevals cijfers, maar ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

### Risicoanalyses en risico-indicatoren

De uitvoering van het plan is vastgelegd in het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Hierin is onder andere afgesproken dat elke regio in 2019 een eerste risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Zo'n risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in de regio? Een belangrijk hulpmiddel daarbij zijn zogeheten risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's): indicatoren om de veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem te kunnen identificeren.<sup>1</sup>

Een risicoanalyse is dus een proactief instrument om risico's te meten en ongevallen te voorkómen door die risico's aan te pakken. Het Kennisnetwerk SPV heeft hiervoor een 'Stappenplan Risicoanalyse' opgesteld. Volgens dat stappenplan kijken wegbeheerders eerst naar drie belangrijke risico-indicatoren: de kwaliteit van infrastructuur, rijsnelheden en rijden onder invloed. Daarnaast worden ook de geregistreerde ongevallen geanalyseerd.

In Afbeelding 1 staan de zes hoofdstappen van het Stappenplan Risicoanalyse.

**Afbeelding 1.**  
De hoofdstappen van het Stappenplan Risicoanalyse (zie: [kennisnetwerkspv.nl/stappenplan/index.htm](https://kennisnetwerkspv.nl/stappenplan/index.htm))

- Stap 1. > Begin met de basis: hoe is de bevolking samengesteld?
- Stap 2. > Kijk naar de infrastructuur van de wegen en fietspaden
- Stap 3. > Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?
- Stap 4. > Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?
- Stap 5. > Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers
- Stap 6. > Prioriteren: Welke risico's pakken we als eerste aan?

### Uitvoeringsprogramma's

De vraag die voortvloeit uit de risicoanalyses, is welke maatregelen nodig zijn om de belangrijkste risico's proactief aan te pakken. In het Startakkoord is afgesproken dat alle regio's hiervoor in 2020 een Uitvoeringsprogramma opstellen.

### Monitoren

In het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is ook afgesproken dat alle actiepunten van het SPV 2030 worden gemonitord. Daarom heeft het Kennisnetwerk SPV een quickscan uitgevoerd om in kaart te brengen in hoeverre de verschillende regio's in 2019 een risicoanalyse hebben gemaakt. Van begin september tot begin oktober 2019 hebben 24 regionale overheden – provincies, vervoerregio's en regionale ondersteuningsbureaus verkeersveiligheid (ROV's) – hiervoor een enquête ingevuld. Interviews met individuele gemeentelijke wegbeheerders staat op de agenda voor 2020.

Dit rapport beschrijft de achtergronden, opzet en uitkomsten van deze eerste quickscan. De enquête is opgesteld en uitgevoerd in nauw overleg met het Kernteam Verkeersveiligheid, waarin de bij het Startakkoord betrokken partijen overleggen over de uitvoering van het SPV 2030. De resultaten kunnen worden besproken tijdens het bestuurlijk overleg van Rijk en regio's in december 2019.

In de komende maanden en jaren zal het Kennisnetwerk SPV de uitvoering van het SPV 2030 verder blijven monitoren. Daarbij gaat het onder andere om de inrichting van een governancestructuur, de Uitvoeringsprogramma's en om handhaving. Naast provincies, ROV's en (vervoer)regio's zullen hiervoor ook gemeenten worden benaderd.

### Leeswijzer

Voordat we ingaan op de resultaten van de enquête (Hoofdstuk 3), bespreken we eerst de onderzoeksopzet (Hoofdstuk 2). Hoofdstuk 4 beschrijft een aantal discussiepunten die uit de enquête voortvloeien, waarna we afsluiten met de belangrijkste conclusies (Hoofdstuk 5). Bijlage 1 bevat de enquête zoals die naar de regio's is gestuurd. Bijlage 2 bevat de oorspronkelijke lijst met potentieel te benaderen regio's.

<sup>1</sup>Aarts, L.T. (2018). Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid (SPI's); Overzicht van beschikbare kennis over SPI's als basis voor risicogestuurd beleid, R-2018-19. SWOV, Den Haag. Zie ook: <https://kennisnetwerkspv.nl/Kennis/Factsheet-Risico-indicatoren>.

## 02 Aanpak van het onderzoek

### 2.1. Opzet van de enquête

Deze quickscan is uitgevoerd met een enquête onder 24 regionale overheden: provincies, (vervoer)regio's en regionale organen verkeersveiligheid (ROV's). Interviews met gemeentelijke wegbeheerders staan op de agenda voor 2020.

De enquêtes zijn ingevuld in de periode begin september tot begin oktober 2019. De vragen waren primair gericht op de uitvoering van risicoanalyses in 2019, zoals afgesproken in het Startakkoord. De vragen gingen over de uitvoering zelf, welke partijen hebben bijgedragen, welke methoden zijn gebruikt en welke onderdelen zijn behandeld. Daarnaast is de regio's gevraagd in hoeverre ze al aan de slag zijn gegaan met de Uitvoeringsprogramma's, die voor 2020 op de agenda van het Startakkoord staan.

Tot slot bevatte de enquête ook een aantal open vragen om deelnemers de gelegenheid te geven hun ervaringen toe te lichten. De enquête is opgenomen in Bijlage 1.

### 2.2. Verspreiding van de enquête

Regio's binnen provincies zijn afgeleid van een lijst die adviesbureau Berenschot opstelde in het kader van de voorbereiding van de implementatie van het SPV 2030<sup>2</sup>. In Bijlage 2 is de oorspronkelijke lijst van Berenschot opgenomen en is aangegeven welke organisaties zijn benaderd. Niet alle regio's zijn zodanig georganiseerd dat er een medewerker beschikbaar is die de enquête kan invullen namens de gemeenten in de betreffende regio. Daarom is contact gelegd met verkeersveiligheidscoördinatoren bij provincies om afspraken te maken over het invullen van de enquête. Op 13 september 2019 zijn per e-mail medewerkers benaderd van provincies, regio's binnen een provincie (vaak een gemeenteambtenaar namens deze regio), vervoersregio's en ROV's. Er zijn in totaal 27 organisaties benaderd, waarvan er 24 de vragenlijst geheel of gedeeltelijk hebben ingevuld (zie Tabel 1 en Bijlage 2). De e-mail bevatte een weblink naar de enquête die op internet kon worden ingevuld. In de uitnodiging is toegelicht dat er in de beschrijving van de resultaten geen individuele partijen worden benoemd. Anderhalve week na de eerste uitnodiging is de respons geïnventariseerd en is een herinnering gestuurd naar medewerkers van regio's waarvan nog geen reactie was ontvangen. Op maandag 7 oktober 2019 is de dataverzameling afgesloten.

<sup>2</sup> Metzlar, W., Dreef, S., Overgaauw, N. & Buitendijk, D. (2019). Bouwstenen expertise- en procesondersteuning SPV2030. Berenschot, Utrecht.

**Tabel 1.**  
Organisaties die de vragenlijst voor de quickscan hebben ingevuld.

Provincies	(Vervoer)regio's	ROV's
1. Provincie Gelderland	12. MRDH	21. ROV Fryslân
2. Provincie Overijssel	13. Vervoerregio Amsterdam	22. ROV Oost-Nederland (Gelderland)
3. Provincie Limburg	14. Regio Noordoost- Brabant	23. ROV Oost-Nederland (Overijssel)
4. Provincie Utrecht	15. Regio Hart van Brabant	24. ROV Zuid-Holland
5. Provincie Noord-Brabant	16. Regio West-Brabant	
6. Provincie Zuid-Holland	17. Regio Zuidoost-Brabant	
7. Provincie Noord-Holland	18. Regio Hoeksche Waard	
8. Provincie Flevoland	19. Regio Midden-Nederland	
9. Provincie Groningen	20. Regio Goeree Overflakkee	
10. Provincie Drenthe		
11. Provincie Zeeland		

### 2.3. Aanvullende informatie

Aanvullend op de enquête is gebruikgemaakt van informatie uit telefoongesprekken met verkeersveiligheidscoördinatoren bij de voorbereiding van de enquête. Daarnaast is gebruikgemaakt van informatie over risicogestuurd werken, verzameld door CROW en het IPO ten behoeve van het IPO Vakberaad Verkeersveiligheid van 12 september 2019. Er zijn ook rapportages bestudeerd die de regio's na het invullen van de enquête hebben aangeleverd.

### 2.4 Analyses

De enquête is geprogrammeerd in de webapplicatie LimeSurvey en daarmee zijn ook de resultaten in een bestand verwerkt. De resultaten zijn geanalyseerd met het programma IBM SPSS 25. Voor deze quickscan zijn alleen beschrijvende analyses uitgevoerd in de vorm van rechte tellingen (bijvoorbeeld, 'X% van de regio's geeft aan een risicoanalyse te hebben uitgevoerd') en een samenvatting van toelichtingen die deelnemers hebben gegeven bij de open vragen.

## 03 Resultaten

De enquête voor deze quickscan is uitgezet onder 27 regionale overheden waarvan er 24 de vragenlijst hebben ingevuld (18 volledig en 6 gedeeltelijk): 11 provincies, 2 vervoersregio's, 7 regio's binnen een provincie en 3 ROV's (ROV Oost-Nederland voor zowel de provincie Gelderland als de provincie Overijssel). Rekening houdend met de respons van ROV's zijn voor alle provincies vragenlijsten ingevuld.

Afhankelijk van de antwoorden die deelnemers gaven, werden sommige vervolgvragen wel of niet gesteld. Daarnaast hebben niet alle regio's de vragenlijst volledig ingevuld. Daardoor verschilt het per tabel hoeveel regio's de vraag hebben beantwoord. Het totale aantal regio's dat een vraag heeft beantwoord, is achter de titel van de tabel tussen haakjes aangegeven (bijvoorbeeld bij een vraag die door 10 regio's is beantwoord: N=10).

### 3.1. Risicoanalyses

#### 3.1.1 Hoe ver is de uitvoering gevorderd?

Tabel 2 beschrijft de antwoorden op de vraag in hoeveel regio's een risicoanalyse hebben gemaakt. Van de 24 regio's die de vragenlijst hebben ingevuld geeft ruim de helft (13 regio's) aan dat ze een risicoanalyse gereed hebben. Van de overige regio's zijn er 9 nog bezig met de risicoanalyse en 2 gaan er later mee aan de slag.

Antwoord	Aantal regio's
Ja	13
Nee, maar we zijn ermee bezig	9
Nee, we gaan daar later mee aan de slag	2
Nee, en we gaat dat ook niet doen	0
Totaal	24

**Tabel 2.**  
Antwoorden op de vraag: 'Heeft uw regio een risicoanalyse gemaakt?' (N=24).

Voor de regio's die nog geen risicoanalyse gereed hadden, beschrijft Tabel 3 de redenen daarvoor. Tijdgebrek werd het vaakst genoemd. Daarnaast wordt voor het ontbreken van een risicoanalyse op 'regioniveau' vaak aangegeven dat de provincie dit oppakt. Overigens zijn de enquêtes ingevuld in de periode begin september tot begin oktober. De regio's hadden toen dus nog ruim twee maanden de tijd.

Redenen	Aantal regio's
Geldgebrek	0
Gebrek aan menskracht	3
Tijdgebrek	6
Gebrek aan ondersteuning	3
Gebrek aan kennis en methoden	2
Gebrek aan data	2
Dat wordt op provinciaal niveau opgepakt	4
In plaats van een risicoanalyse wordt een ongevalanalyse ingezet	1
Onze regio zet in dit kader andere activiteiten in	0
Overig	6

**Tabel 3.**  
Antwoord op de vraag: 'Waarom heeft uw regio (nog) geen risicoanalyse gemaakt?' voor regio's die deze begin oktober 2019 nog niet af hadden (N=11).

#### 3.1.2 Welke partijen spelen een rol bij de risicoanalyses?

De volgende vragen in de enquête gingen over de risicoanalyses zelf en zijn dus alleen ingevuld door de 13 regio's die deze begin oktober al gereed hadden. Zoals beschreven in Tabel 4 en Tabel 5 zijn de risicoanalyses vooral geïnitieerd door provincies, vaak samen met gemeenten. Provincies schakelen daarbij vaak onderzoeks- en adviesbureaus in.

Partij	Aantal regio's
De regio als geheel	2
Voor de provincie	2
De provincie en alle gemeenten in gelijke mate	4
De provincie en een klein aantal gemeenten	0
Gemeenten hebben dit zelfstandig opgepakt	0
Overige, namelijk:	
- De provincie als regisseur en financier en de gemeenten voor de verdere uitwerking.	
- In opdracht van de provincie is de risicoanalyse voor de regio en de acht in de regio liggende gemeenten gemaakt door twee externe bureaus.	
- Per deelregio is een rapportage gemaakt.	
- De regio samen met de gemeenten en andere stakeholders.	
- Adviesbureaus en regio's.	5

**Tabel 4.**  
Antwoord op de vraag: 'Wie hebben vooral bijgedragen aan de risicoanalyse?' (N=13).

Partij	Aantal regio's
Intern van een andere afdeling	1
Provincie(s)	3
Kennisnetwerk SPV, bijvoorbeeld het Stappenplan Risicoanalyse	0
OM/Politie	1
Onderzoeks- en adviesbureau(s)	11
Overige, namelijk:	
- Gemeenten.	
- De profielen zijn opgesteld in samenwerking met de regio's in opdracht van de provincie.	2

**Tabel 5.**  
Antwoord op de vraag: 'Kreeg uw regio ondersteuning bij het maken van de risicoanalyse?' (N=13).



### 3.1.3 Welke onderwerpen maken onderdeel uit van de risicoanalyses?

Tabel 6 beschrijft welke onderwerpen volgens de regio's deel uitmaken van de risicoanalyses. De onderwerpen waarnaar is gevraagd, zijn afgeleid van de negen beleidsthema's die volgens het SPV 2030 het belangrijkste zijn voor de verkeersveiligheid. Daarnaast zijn de vragen gerelateerd aan de belangrijkste risico-indicatoren (SPI's) voor verkeersveiligheid.

De meest genoemde onderwerpen hebben te maken met infrastructuur en snelheid. Ook mensgerichte onderwerpen zoals nuchtere bestuurders, verkeersovertreders, onervaren verkeersdeelnemers en kwetsbare verkeersdeelnemers komen vaak aan bod. Andere thema's worden minder vaak genoemd. Technologische ontwikkelingen zijn door geen enkele regio benoemd als onderwerp in de risicoanalyse (verklaarbaar omdat het eerder een oplossingsrichting dan een risico is). Verder werden gebruik van beveiligingsmiddelen en tijdige traumazorg door slechts enkele regio's genoemd.

Onderwerp, risico-indicator of SPV-thema	Aantal regio's
Veilige wegen	9
Veilige fietsinfrastructuur	8
Heterogeniteit in het verkeer	4
Snelheid in het verkeer	10
Veilige snelheden (mate waarin verkeer harder rijdt dan de snelheid die veilig is gezien de weginrichting)	5
Veilige voertuigen	3
Nuchtere bestuurders (d.w.z. niet onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen)	7
Gebruik van beveiligingsmiddelen (zoals helm, gordel, kinderzitje)	2
Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid	3
Aandacht bij het verkeer (niet afgeleid zijn, slaperig of vermoeid)	6
Verkeersovertreders	8
Onervaren verkeersdeelnemers	9
Kwetsbare verkeersdeelnemers	9
Tijdige traumazorg	1
Technologische ontwikkelingen	0

**Tabel 6.**  
Onderwerpen die zijn opgenomen in de risicoanalyse (N=13).

Bij de onderwerpen die geen deel uitmaken van de risicoanalyse, is gevraagd wat daarvoor de reden is. Aangezien relatief veel respondenten deze vraag niet hebben ingevuld, zijn hiervoor geen tabellen opgenomen. Er werden verschillende argumenten genoemd, namelijk gebrek aan data, gebrek aan methoden om het risico te meten, het valt buiten onze invloedssfeer of andere onderwerpen vinden we belangrijker.

Om te toetsen in hoeverre andere thema's een rol spelen en om het overzicht compleet te maken, is gevraagd om de top drie van risico's te noemen die uit de risicoanalyse naar voren gekomen is. Slechts zes regio's hebben deze vraag beantwoord. Bij deze vraag zijn naast de vaak genoemde landelijk algemeen onderkende risico's, zoals kwetsbare verkeersdeelnemers (met name oudere fietsers, ook op e-bikes), afleiding en snelheid, ook regio-specifieke risico's genoemd zoals landbouwverkeer en lintbebouwing in landelijke gebieden, zie Tabel 7. Merk op dat risicogroepen en risicofactoren hier door elkaar lopen en niet voor alle onderwerpen een risico-indicator (SPI) geformuleerd kan worden.

Onderwerpen	Aantal regio's
Kwetsbare verkeersdeelnemers, met name (oudere) fietsers, ook e-bikerijders	5
Afleiding (verkeersgedrag)	4
Snelheid als centraal thema i.v.m. (ernst) afloop ongevallen	3
Infrastructuur incl. fietsinfrastructuur (o.a. 30 km/uur)	2
Gebruik 'middelen' in het verkeer (alcohol, drugs, medicijnen, 'roesjes')	1
Landbouw/Lintwegen	1
Automobilisten en beroepsvervoerders	1
Normvervaging	1

**Tabel 7.**  
Onderwerpen die zijn genoemd als onderdeel van de top drie van risico's die uit de risicoanalyse naar voren zijn gekomen (N=6).

### 3.2 Behoeften voor het opstellen van Uitvoeringsprogramma's?

De regio's is ook gevraagd aan welke middelen behoefte is om aan de slag te gaan met de Uitvoeringsprogramma's, die voor 2020 op de agenda van het Startakkoord staan. In totaal hebben achttien regio's deze vraag beantwoord. Alle antwoordcategorieën zijn door de helft of meer van alle regio's aangemerkt als behoefte om tot een uitvoeringsprogramma te kunnen komen. Met name tijd, menskracht en middelen worden vaak genoemd. Een van de deelnemers antwoorde bij de categorie 'overig' dat er behoefte is aan een handleiding die beschrijft hoe een risicogestuurde aanpak kan resulteren in een Uitvoeringsprogramma. Dit sluit aan op een behoefte die is geuit in gesprekken die aanvullend op de enquête zijn gevoerd ten behoeve van deze quickscan, namelijk hoe de uitkomsten van de risicoanalyse gebruikt kunnen worden om maatregelen op te stellen die de verkeersveiligheid verbeteren.

Behoefte	Aantal regio's
Tijd	14
Menskracht	13
Kennis over maatregelen en effecten	11
Kennis over prioriteren van de risico's	11
Data en kennis over grootte van risico's	9
Geld om de maatregelen uit te voeren	13
Aandacht/ draagvlak van de politiek	10

**Tabel 8.**  
Antwoord op de vraag: 'Wat heeft u nodig om tot een Uitvoeringsprogramma te komen?' (N=18).

### 3.3 Verdere beschrijving van risicoanalyses

De enquête bevatte ook een aantal open vragen om deelnemers de gelegenheid te geven hun ervaringen toe te lichten. Daarnaast is voor deze quickscan gebruikgemaakt van aanvullende informatie van de regio's zelf, informatie uit het IPO Vakberaad Verkeersveiligheid en informatie van verkeersadviesbureaus.

#### 3.3.1 Veel gebruikte informatieproducten die gemeenten krijgen voor hun risicoanalyses

Veel provincies stellen 'informatieproducten' beschikbaar voor gemeenten als hulpmiddel bij de uitwerking van risicoanalyses. Als reden wordt de behoefte aan informatie in hapklare brokken genoemd. Omdat verkeerskundigen bij gemeenten maar beperkte tijd hebben om zelf analyses te verrichten, is het belangrijk dat nuttige informatie snel beschikbaar komt en niet pas na diverse analyses in een softwarepakket waarmee een gebruiker eerst moet leren werken.

De meest aangeboden informatieproducten zijn het 'verkeersveiligheidskompas', ontwikkeld door adviesbureau Hastig (door tien provincies) en de 'verkeersveiligheidsmonitor', ontwikkeld door Royal HaskoningDHV (door negen provincies). Beide producten worden vaak in combinatie aangeboden, bijvoorbeeld geïntegreerd met de uitkomsten in een rapportage per gemeente. In een notendop werken ze als volgt:

- De verkeersveiligheidsmonitor brengt indicatoren bij elkaar op verschillende lagen van de zogenaamde 'verkeersveiligheidspiramide' (waarin voor de pijlers mens, weg en voertuig in opeenvolgende lagen de processen worden beschreven die leiden tot verkeersonveiligheid) om de verkeersveiligheid op regionaal en lokaal niveau te volgen en te kunnen vergelijken met andere gemeenten of groepen van gemeenten (benchmark). Er wordt gebruik gemaakt van gegevens uit BRON (de door de politie geregistreerde ongevallen), het CBS, het CJIB (verkeersovertredingen) en een enquête over gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.
- Het verkeersveiligheidskompas brengt ongevallen uit BRON samen met informatie uit floating car data (FCD – data uit navigatiesystemen en andere apps) over geschatte rijnsnelheden en verkeersintensiteiten. Voor

gemotoriseerd verkeer wordt per snelheidsregime (30, 50, 60 km/uur, etc.) een schatting gegeven van het risico door het aantal geregistreerde letselgevallen per jaar te delen door het uit FCD geschatte aantal voertuigkilometers. Met een viewer kan de gebruiker kijken waar relatief hard gereden wordt en daar het ongevallenbeeld bekijken (of omgekeerd), om vervolgens met Google Street View de lokale situatie verder te beoordelen.

Eén provincie schakelde advies- en ingenieursbureau Arcadis in om vergelijkbare rapportages per regio te maken op basis van gegevens over verkeersongevallen, rijnsnelheden, bevolkingsgegevens en gegevens over controles en boetes voor rijden onder invloed van alcohol. Andere regio's noemden daarnaast de volgende informatieproducten:

- Provincies hebben VeiligheidNL opdracht gegeven om ongevalsstudies uit te voeren op basis van gegevens van ziekenhuizen, spoedeisende-hulpafdelingen (SEH), vragenlijsten die onder SEH-slachtoffers zijn uitgezet en ambulancedata. De provincie Groningen werkt samen met het UMCG om fietsongevallen verder in beeld te brengen. Overheden krijgen daarbij rapportages met geanonimiseerde uitkomsten.
- De zogenoemde BLIQ-rapportages over ongevallen en rijnsnelheden die vanuit het STAR-initiatief (Smart Traffic Accident Reporting) worden aangeboden aan wegbeheerders en politie-eenheden. Een aantal provincies en vervoerregio's koopt daarnaast voor hun gemeenten een abonnement op de software van Bureau VIA met ongevallen en in een deel van de gevallen ook snelheden uit FCD waarmee de gebruiker ongevals- en snelheidsgegevens kan combineren (de 'CROSS Methode'). BLIQ-rapportages worden met deze software gegenereerd.
- Vergelijkende verkeersveiligheidsanalyse door SWOV voor de provincies Friesland, Groningen en Drenthe. De drie provincies zijn onderling en met het Nederlandse gemiddelde vergeleken op structuurkenmerken, aantallen verkeersdoden, mortaliteit, risico-indicatoren en provinciaal beleid.
- EuroRAP (European Road Assessment Programme) om het veiligheidsniveau van provinciale wegen te bepalen.

**3.3.2 Informeren en activeren van regio's en gemeenten**  
Provincies, ROV's en vervoersregio's organiseren bijeenkomsten met gemeenten om de informatieproducten verder toe te lichten en te bespreken. De bijeenkomsten voor de gemeenten zijn daarbij vaak per provincie georganiseerd. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) nemen eveneens initiatieven. Andere regio's binnen provincies zijn veelal niet dermate sterk georganiseerd dat ze zelf activiteiten kunnen organiseren. In de enquête en gesprekken hebben enkele contactpersonen aangegeven dat het een uitdaging is om te bereiken dat gemeenten hun verkeersveiligheidsproblematiek verder onderzoeken met de geboden informatie en producten en met eigen analyses. Daarbij wordt de beperkte capaciteit die gemeenten voor verkeersveiligheidsbeleid beschikbaar hebben, genoemd als aandachtspunt.

### 3.3.3 De stap van risicoanalyse naar een Uitvoeringsplan

In de enquêtes is de regio's ook gevraagd in hoeverre ze al aan de slag zijn gegaan met de Uitvoeringsprogramma's, die voor 2020 op de agenda van het Startakkoord staan. Eén regio gaf al een Uitvoeringsplan voor de periode 2020-2021 te hebben opgesteld en aangeleverd. Het Uitvoeringsprogramma betrof voornamelijk educatie en handhaving. Een aantal contactpersonen gaf aan dat nog niet duidelijk is hoe aan de hand van de risicoanalyses bepaald kan worden wat nu de grootste risico's zijn en welke (nieuwe) maatregelen genomen kunnen worden. Het is dus blijkbaar niet altijd duidelijk hoe de uitkomsten van de analyses geïnterpreteerd moeten worden en welke conclusies getrokken kunnen worden. Bij de enquêtevraag over behoeften ten aanzien van Uitvoeringsplannen, riep een deelnemer op om een handleiding 'Van risico-gestuurde aanpak naar Uitvoeringsprogramma' op te stellen. Op de website van het Kennisnetwerk SPV is inmiddels een Stappenplan Uitvoeringsprogramma opgenomen.

## 04 Discussie

In het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is afgesproken dat elke regio in 2019 een eerste risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Om te monitoren in hoeverre dat is gebeurd, heeft het Kennisnetwerk SPV deze quickscan uitgevoerd.

De uitkomsten laten zien dat er de afgelopen periode veel initiatieven zijn genomen door provincies, ROV's en vervoersregio's. In de enquêteperiode – begin september tot begin oktober 2019 – had ruim de helft van de bevraagde regio's een risicoanalyse afgerond. De andere regio's waren daar op dat moment nog mee bezig en hadden bij het sluiten van de enquête dus nog ruim twee maanden de tijd. Op basis van deze quickscan kunnen we daarom nog geen definitieve conclusie trekken. Ook zijn voor deze quickscan geen individuele (gemeentelijke) wegbeheerders geïnterviewd; dat staat op de agenda voor 2020.

### Informatieproducten

De uitkomsten geven wel een beeld van de meest gehanteerde aanpak om gemeenten te ondersteunen met informatie voor hun risicoanalyses. Provincies, ROV's en vervoersregio's schakelen hiervoor vaak adviesbureaus in die gemeenten helpen met gerichte informatieproducten, zoals het 'verkeersveiligheidskompas' van Hastig (door tien provincies) en de 'verkeersveiligheidsmonitor' van Royal HaskoningDHV (door negen provincies). Deze methoden werken veelal met enerzijds een combinatie van statistieken op geaggregeerd niveau over onder andere bevolkings-samenstelling en met analyses op detailniveau gericht op geregistreerde ongevallen, en anderzijds met informatie uit FCD over geschatte rijnsnelheden en verkeersintensiteiten.



### Uitvoeringsprogramma's

De regio's is ook gevraagd aan welke middelen behoefte is om aan de slag te gaan met de Uitvoeringsprogramma's, die voor 2020 op de agenda van het Startakkoord staan. Volgens de coördinatoren verkeersveiligheid die aan dit onderzoek deelnamen, is het een uitdaging om de uitkomsten van risicoanalyses goed te interpreteren en om hiermee te komen tot uitvoeringsprogramma's. Ze stellen zich de vraag hoe ze op basis van de uitkomsten maatregelen kunnen formuleren. Naast deze kennisvraag worden met name tijd, menskracht en middelen vaak genoemd als behoeften om tot uitvoeringsprogramma's te kunnen komen.

### Kwaliteit van de infrastructuur

Tenzij gemeenten hun analyse zelf verbreden, geven de risicoanalyses goed inzicht in de risico's die zijn gerelateerd aan rijsnelheden, maar nog niet in de kwaliteit van de infrastructuur, anders dan door een eigen inschatting door de wegbeheerder. In de afgelopen jaren is het aanbod aan landelijk beschikbare informatie over infrastructuur toegenomen, onder meer dankzij de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) en aanvullende gegevens in de Weg Kenmerken Database (WKD) om maximumsnelheden aan het Nationaal Wegen Bestand (NWB) te koppelen. Bij een bespreking van het Stappenplan Risicoanalyse met gemeenten (op 11 oktober 2019), bleek dat deze bronnen bij veel verkeerskundigen nog onbekend zijn. Dankzij het centrale karakter van deze registraties kunnen bureaus hiermee landelijk producten ontwikkelen die de komende tijd in pilots kunnen worden getest. Ook kunnen handreikingen worden opgesteld om de uitkomsten ervan te gebruiken voor het opstellen van een Uitvoeringsprogramma.

Tot slot kunnen we concluderen dat deze discussie kansen biedt om vanuit de activiteiten in 2019 toe te werken naar de ontwikkeling van nieuwe en betrouwbare risico-indicatoren – ook voor infrastructuur.



## 05 Conclusie

Op basis van de quickscan kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In de enquêteperiode had ruim de helft van de bevroegde regio's een risicoanalyse gemaakt. De andere regio's waren daar op dat moment nog mee bezig.
- In de risicoanalyses krijgen de volgende onderwerpen veel aandacht:
  - achtergrondkenmerken zoals de leeftijdsopbouw van de bevolking;
  - infrastructuur;
  - gereden snelheden;
  - mensgerichte onderwerpen zoals nuchtere bestuurders, verkeersovertreders, onervaren verkeersdeelnemers en kwetsbare verkeersdeelnemers;
  - regio-specifieke onderwerpen zoals landbouwverkeer in landelijke gebieden.
  - De volgende onderwerpen worden het vaakst genoemd in de top drie van risico's:
    - kwetsbare verkeersdeelnemers, vooral (oudere) fietsers;
    - afleiding (verkeersgedrag);
    - snelheid;
    - infrastructuur, inclusief fietsinfrastructuur.
- Veel provincies stellen 'informatieproducten' van verkeersadviesbureaus beschikbaar voor gemeenten als hulpmiddel bij de uitwerking van risicoanalyses. Veel van deze informatieproducten gaan uit van achtergrondkenmerken voor de beschrijving van

bevolkingsontwikkelingen en verkeersovertredingen, ongevalsgegevens en van gedetailleerde FCD. Daardoor geven de analyses goed inzicht in de risico's die zijn gerelateerd aan rijsnelheden, maar bijvoorbeeld niet in de kwaliteit van de infrastructuur.

- Om het SPV en soms ook de bovengenoemde informatieproducten verder toe te lichten, worden speciale bijeenkomsten voor gemeenten georganiseerd. Coördinatoren verkeersveiligheid bij provincies, ROV's en vervoersregio's zien het als een uitdaging om gemeenten verder te motiveren en stimuleren bij de uitwerking van risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Een aantal van hen geeft aan zich zorgen te maken over de beperkte capaciteit die gemeenten hiervoor beschikbaar hebben.
- Regio's geven aan dat ze een divers pallet aan middelen nodig hebben om volgend jaar tot uitvoeringsprogramma's te komen, namelijk tijd, menskracht, data, kennis over het prioriteren van risico's en effecten van maatregelen, politieke aandacht en draagvlak en geld om maatregelen te kunnen uitvoeren.

Deze monitor schetst een eerste beeld van de risicoanalyses die naar aanleiding van het Startakkoord in 2019 worden uitgevoerd, hoofdzakelijk op basis van een enquête onder provincies, ROV's en (vervoer)regio's. In de komende maanden zal het Kennisnetwerk SPV de uitvoering van het SPV 2030 verder blijven monitoren. Daarbij gaat het onder andere om de inrichting van een governancestructuur, de Uitvoeringsprogramma's en om handhaving. Hiervoor zullen ook gemeenten worden benaderd.



## Bijlage 1

### Monitor "Uitvoering Strategisch Plan Verkeersveiligheid"

Deze korte enquête is het eerste onderdeel van de monitor over de uitvoering van de afspraken vastgelegd in het Startakkoord SPV.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg en de Vervoerregio's hebben in februari 2019 het Startakkoord SPV 2030 ondertekend. Daarin hebben zij afspraken gemaakt over de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De partijen willen de voortgang van de afspraken graag monitoren en hebben het kennisnetwerk SPV gevraagd deze monitor uit te voeren.

Deze korte enquête is het eerste onderdeel van deze monitor. In de toekomst zullen regelmatig korte enquêtes over dit onderwerp worden gehouden. U bent benaderd voor dit onderzoek omdat u de contactpersoon verkeersveiligheid bent voor één van de regio's.

De vragenlijst bestaat uit maximaal 34 vragen. Afhankelijk van uw antwoorden zullen sommige vervolgvragen wel of niet worden gesteld. Het invullen van de vragenlijst zal maximaal 10 minuten duren. Bij de meeste vragen treft u een aantal antwoordmogelijkheden aan. Let op, als u op "Volgende" heeft geklikt, kunt u niet meer terug om uw antwoorden te veranderen. De antwoorden worden alleen op een algemeen niveau gerapporteerd: namen van individuele regio's worden dus niet opgenomen in de beschrijving van de resultaten.

Voor vragen kunt u contact op nemen met Paul Schepers (paul.schepers@swov.nl).

### Regio

#### Welke provincie en/of regio vertegenwoordigt u? \*

Kies één van de volgende antwoorden:

- Provincie Gelderland
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Limburg
- Provincie Utrecht
- Provincie Zuid-Holland
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Overijssel
- Provincie Flevoland
- Provincie Friesland
- Provincie Groningen
- Provincie Drenthe
- Provincie Zeeland

#### Provincie Gelderland

\*Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ROV Oost Nederland (Overijssel en Gelderland)
- Provincie Gelderland

#### Provincie Noord-Brabant

\*Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Regio Noord-Oost Brabant (Veghel - Boxmeer e.o.)
- Regio Hart van Brabant (Tilburg e.o.)
- Regio West-Brabant (Breda e.o.)
- Regio Zuid-Oost Brabant (Eindhoven e.o.)
- Provincie Noord-Brabant

#### Provincie Zuid-Holland

\*Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ROVZH
- MRDH
- Holland Rijnland (Leiden e.o.)
- Hoeksche Waard
- Alblasserwaard Vijfheerenland
- Midden-Nederland (Gouda e.o.)
- Drechtsteden (Dordrecht e.o.)
- Goeree Overflakkee (Middelharnis e.o.)
- Provincie Zuid-Holland

#### Provincie Noord-Holland

\*Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Vervoerregio Amsterdam
- Provincie Noord-Holland

#### Provincie Overijssel

\*Kies één van de volgende mogelijkheden:

- ROV Oost-Nederland
- Provincie Overijssel

#### Provincie Friesland

\*Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân

## Risicoanalyse Verkeersveiligheid

### Is er in uw regio een Risicoanalyse Verkeersveiligheid gemaakt?

Een risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in uw gemeente.

\*Kies één van de volgende mogelijkheden:

- Ja
- Nee, maar we zijn er mee bezig
- Nee, we gaan daar later mee aan de slag
- Nee, en we gaat dat ook niet doen

### Waarom heeft uw regio (nog) geen risicoanalyse gemaakt?

Selecteer alle mogelijkheden:

- vanwege geldgebrek
- vanwege gebrek aan menskracht
- vanwege tijdgebrek
- vanwege gebrek aan ondersteuning
- vanwege gebrek aan kennis en methoden
- vanwege gebrek aan data
- dat wordt op provinciaal niveau opgepakt
- onze regio zet in plaats van een risicoanalyse een ongevalsanalyse in
- onze regio zet in dit kader andere activiteiten in
- Overige:

### Wie hebben vooral bijgedragen aan de risicoanalyse?

Kies één van de volgende mogelijkheden:

- De regio als geheel
- Vooral de provincie
- De provincie en alle gemeenten in gelijke mate
- De provincie en een klein aantal gemeenten
- Gemeenten hebben dit zelfstandig opgepakt
- Overige:

### Zou je hieronder kunnen beschrijven welke activiteiten voor de risicoanalyse zijn uitgevoerd? \*

Vul uw antwoord hier in:

### Van wie kreeg uw regio ondersteuning bij het maken van de risicoanalyse?

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- Intern van een andere afdeling
- Provincie(s)
- Kennisnetwerk SPV, bijvoorbeeld het Stappenplan Risicoanalyse
- OM/Politie
- Onderzoeks- en adviesbureau(s)
- Overige:

**Welke onderzoeks- en/of adviesbureau heeft u ondersteund bij het maken van de risicoanalyse?**

\* Vul uw antwoord hier in:

**Kunt u per onderwerp (risico-indicator of SPV-thema) aangeven of deze is opgenomen in de risicoanalyse?**

\* Selecteer alle mogelijkheden:

- Veilige wegen
- Veilige fietsinfrastructuur
- Heterogeniteit in het verkeer
- Snelheid in het verkeer
- Veilige snelheden (mate waarin verkeer harder rijdt dan de snelheid die veilig is gezien de weginrichting)
- Veilige voertuigen
- Nuchtere bestuurders (d.w.z. niet onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen)
- Gebruik van beveiligingsmiddelen (bv helm, gordel, kinderzitje)
- Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid
- Aandacht bij het verkeer (niet afgeleid zijn, slaperig of vermoeid)
- Verkeersovertreders
- Onervaren verkeersdeelnemers
- Kwetsbare verkeersdeelnemers
- Tijdige traumazorg
- Technologische ontwikkelingen

**Waarom is het onderwerp 'Veilige wegen' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\* Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Veilige fietsinfrastructuur' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\* Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Heterogeniteit in het verkeer' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Snelheid in het verkeer' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Veilige snelheden (mate waarin verkeer harder rijdt dan de snelheid die veilig is gezien de weginrichting)' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Veilige voertuigen' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\* Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Nuchtere bestuurders (d.w.z. niet onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen)' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Gebruik van beveiligingsmiddelen (bv helm, gordel, kinderzitje)' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Aandacht bij het verkeer (niet afgeleid zijn, slaperig of vermoeid)' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Verkeersovertreders' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Onervaren verkeersdeelnemers' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Kwetsbare verkeersdeelnemers' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Tijdige traumazorg' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

**Waarom is het onderwerp 'Technologische ontwikkelingen' niet opgenomen in de risicoanalyse?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- gebrek aan data
- het ligt niet binnen onze invloedssfeer
- we weten niet hoe te meten
- we vinden het niet belangrijk
- we willen prioriteit geven aan andere thema's
- Overige:

Geef hieronder de drie belangrijkste risico's aan die uit de risicoanalyse naar voren zijn gekomen en geef zo mogelijk een toelichting waarom deze risico's het belangrijkste zijn.

**Bij minder dan 3 voornaamste risico's kunt u in de overige velden "nvt" vermelden.**




Wij vragen u hier uw Risicoanalyse te uploaden

## Uitvoeringsprogramma

Het Startakkoord geeft aan dat er een Uitvoeringsprogramma gemaakt moet worden.

**Wat heeft u nodig om tot een Uitvoeringsprogramma te komen?**

\*Selecteer alle mogelijkheden:

- Tijd
- Menskracht
- Kennis over maatregelen en effecten
- Kennis over prioriteren van de risico's
- Data en kennis over grootte van risico's
- Geld om de maatregelen uit te voeren
- Aandacht/ draagvlak van de politiek
- We hebben al een uitvoeringsprogramma gemaakt
- We zijn niet van plan om een uitvoeringsprogramma te maken
- Overige:

Wij vragen u hier het Uitvoeringsprogramma te uploaden

## Slot

Heeft u nog vragen of opmerkingen?

Vul uw antwoord hier in:

**Bedankt voor uw deelname aan deze enquête!**

Verzend uw enquête.

## Bijlage 2

### Lijst potentieel te benaderen regio's

Mogelijk te benaderen regio's binnen provincies zijn afgeleid van een lijst die adviesbureau Berenschot opstelde in het kader van de voorbereiding van de implementatie van het SPV.<sup>3</sup> In deze bijlage is de oorspronkelijke lijst van Berenschot (44 regio's) aangevuld met provincies en is gemarkeerd welke organisaties, na overleg met de provincies, zijn benaderd. Van de 27 benaderde organisaties hebben er 24 de vragenlijst geheel of gedeeltelijk ingevuld.

Provincie	Naam regio / provincie	Benaderd	Ingevuld
Gelderland	Provincie Gelderland	x	x
Gelderland	ROV Oost-Nederland	x	x
Gelderland	Stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen		
Gelderland	Rivierenland		
Gelderland	Regio Foodvalley		
Gelderland	Achterhoek		
Gelderland	Noord-Veluwe		
Gelderland	Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen		
Noord-Brabant	Provincie Noord-Brabant	x	x
Noord-Brabant	Regio Noordoost-Brabant (Veghel - Boxmeer e.o.)	x	x
Noord-Brabant	Regio Hart van Brabant (Tilburg e.o.)	x	x
Noord-Brabant	Regio West-Brabant (Breda e.o.)	x	x
Noord-Brabant	Regio Zuidoost-Brabant (Eindhoven e.o.)	x	x
Limburg	Provincie Limburg	x	x
Limburg	ROV Limburg		
Limburg	Regio Noord-Limburg (Venlo e.o.)		
Limburg	Regio Midden-Limburg (Roermond e.o.)		
Limburg	Sittard-Geleen		
Limburg	Parkstad Stadsregio Limburg (Heerlen/Kerkrade e.o.)		
Limburg	Maastricht/Heuvelland		
Utrecht	Provincie Utrecht	x	x
Utrecht	MOVV/UVVB		
Utrecht	U10 (Utrecht-stad e.o.)		
Utrecht	Regio Amersfoort		
Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland	x	x
Zuid-Holland	ROV Zuid-Holland	x	x

Provincie	Naam regio / provincie	Benaderd	Ingevuld
Zuid-Holland	MRDH	x	x
Zuid-Holland	Holland Rijnland (Leiden e.o.)	x	
Zuid-Holland	Hoeksche Waard	x	x
Zuid-Holland	Alblasserwaard-Vijfheerenland	x	
Zuid-Holland	Midden-Nederland (Gouda e.o.)	x	x
Zuid-Holland	Drechtsteden (Dordrecht e.o.)	x	
Zuid-Holland	Goeree-Overflakkee (Middelharnis e.o.)	x	x
Noord-Holland	Provincie Noord-Holland	x	x
Noord-Holland	Vervoerregio Amsterdam	x	x
Noord-Holland	Gooi en Vechtstreek		
Noord-Holland	West-Friesland (Hoorn e.o.)		
Noord-Holland	Alkmaar		
Noord-Holland	Zuid-Kennemerland en IJmond (Haarlem e.o.)		
Noord-Holland	Amstelland en Meerlanden		
Noord-Holland	Kop van Noord-Holland		
Noord-Holland	Zaanstreek Waterland		
Overijssel	Provincie Overijssel	x	x
Overijssel	ROV Oost-Nederland	x	x
Overijssel	Regio Twente		
Overijssel	Regio West-Overijssel		
Flevoland	Provincie Flevoland	x	x
Friesland	ROV Fryslân	x	x
Groningen	Provincie Groningen	x	x
Drenthe	Provincie Drenthe	x	x
Zeeland	Provincie Zeeland	x	x

<sup>3</sup> Metzlar, W., Dreef, S., Overgaauw, N., Buitendijk, D. (2019). Bouwstenen expertise- en procesondersteuning SPV2030. Berenschot, Utrecht.

Artikelnummer  
SPV-D5

