



Monitor

Startakkoord

Strategisch Plan

Verkeersveiligheid

2030

kennis
netwerk
spv Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Samenvatting

Met *Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* (SPV 2030)¹ kiezen overheden, wegbeheerders en andere verkeersprofessionals voor een vernieuwde visie op verkeersveiligheidsbeleid. Daarbij staat een meer ‘risicogestuurde’ aanpak centraal: niet alleen kijken naar ongevals cijfers, maar ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico’s in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

De afspraken uit het SPV 2030 zijn vastgelegd in het *Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*². Een van die afspraken is dat de uitvoering van het plan periodiek worden gemonitord. Daarbij gaat het in eerste instantie om twee concrete actiepunten uit het SPV 2030:

- Risicoanalyse: elke regio maakt in 2019 een eerste risicoanalyse van het eigen verkeerssysteem: op welke punten moet het lokale verkeerssysteem wor-

1 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat et al. (2018). Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

2 Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, 14 februari 2019.

den verbeterd om onveilige situaties te voorkomen?

- Uitvoeringsprogramma: op basis van de risicoanalyse stelt elke regio in 2020 een uitvoeringsprogramma om de belangrijkste risico's aan te pakken.

Om de voortgang van deze actiepunten te monitoren, heeft het Kennisnetwerk SPV, in opdracht van het ministerie van IenW en in overleg met het Kernteam SPV, een online enquête uitgezet onder alle Nederlandse gemeenten, waarop 139 gemeenten (39%) reageerden. Ook zijn 26 telefonische interviews gehouden en 23 ingestuurde risicoanalyses bekeken met een quickscan.

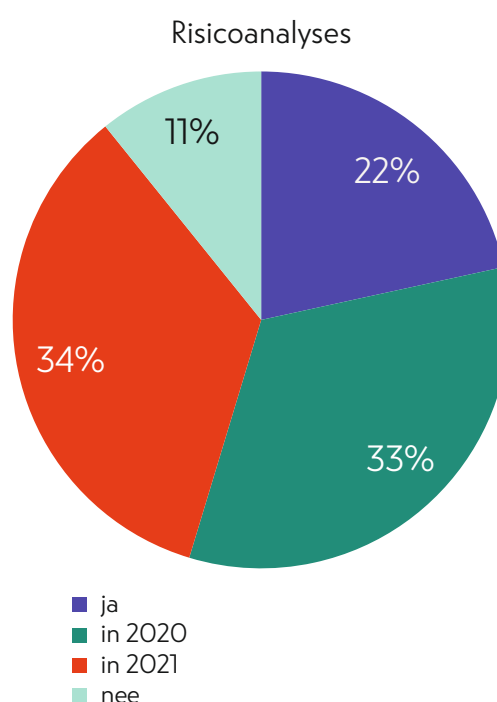
Bij de enquête en interviews kwamen ook twee andere vragen aan de orde:

- Hoe en met welke partijen werkt de gemeente samen bij de uitvoering van het risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid?
- In hoeverre heeft de gemeente ondersteuning nodig bij het opstellen van een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma?

Hieronder vatten we de belangrijkste uitkomsten van de monitor samen.

Risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's

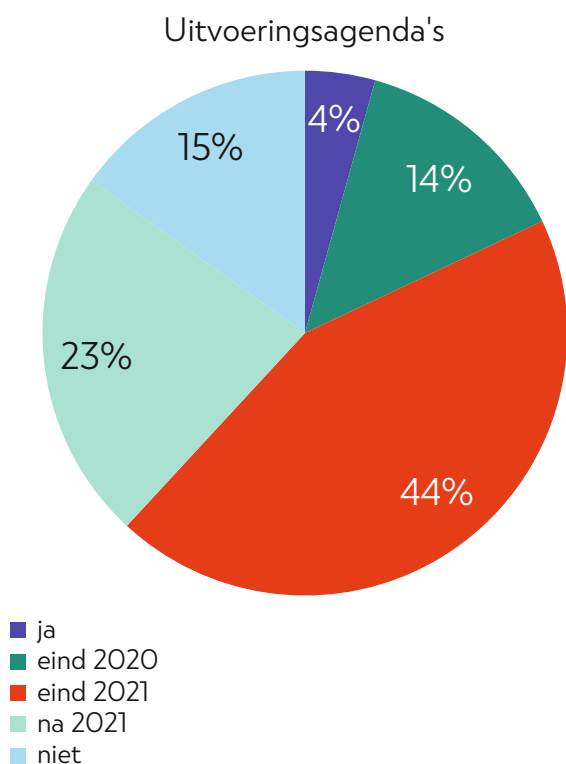
Ruim de helft (55%) van de gemeenten die de enquête hebben ingevuld, geeft aan al een risicoanalyse te hebben gemaakt of dit jaar te zullen afronden; 11% geeft aan geen risicoanalyse te zullen uitvoeren. Grafiek S1 geeft dat weer.



Grafiek S1. Aandeel gemeenten die de enquête hebben ingevuld met een risicoanalyse. N=139.

De meeste risicoanalyses (17 van de 30) zijn voor de gemeente uitgevoerd door de provincie, 6 gemeenten hebben de risicoanalyse zelf uitgevoerd.

Minder gemeenten hebben al een uitvoeringsprogramma of -agenda, in totaal verwacht 18% van de responderende gemeenten de uitvoeringsagenda dit jaar af te ronden of deze is inmiddels al gereed. Grafiek S2 geeft dat weer.



Grafiek S2. Aandeel gemeenten die de enquête hebben ingevuld met een uitvoeringsagenda. N=139.

Vier van de zes gemeenten met een uitvoeringsagenda hebben deze zelf geschreven.

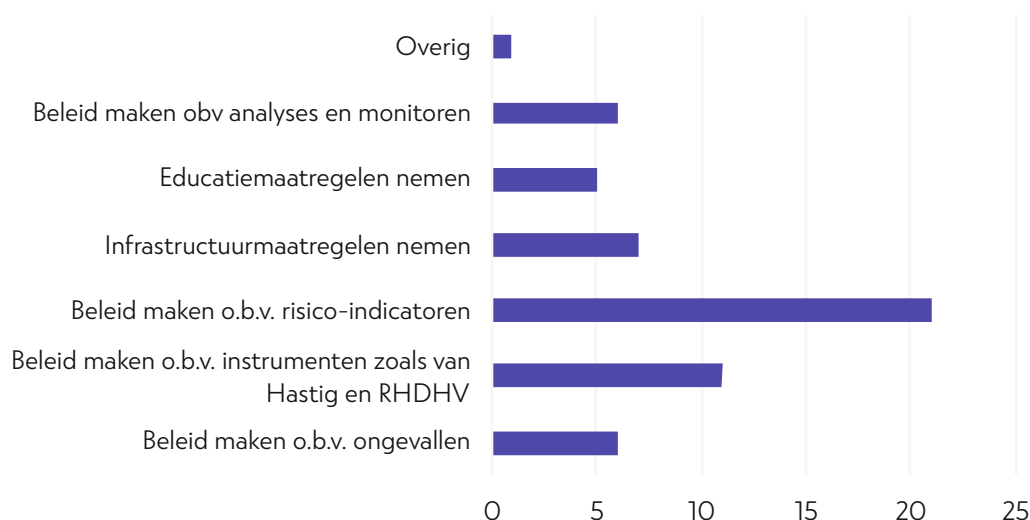
Quickscan risicoanalyses

Een quickscan van de 23 ingestuurde risicoanalyses (aan de hand van het [Stappenplan Risicoanalyse](#)) laat zien dat in alle risicoanalyses ongevals cijfers worden gebruikt. In 10 van de 23 risicoanalyses is in meer of mindere mate ook informatie over infrastructuur opgenomen, in 9 risicoanalyses zijn floating car data gebruikt voor gegevens over gereden snelheden en in 7 analyses wordt gebruikgemaakt van regionale cijfers over rijden onder invloed. In 8 risicoanalyses worden alle drie de bronnen gebruikt. De meeste analyses zijn uitgevoerd door adviesbureaus, net als de prioritering van de risico's op basis van een analyse van de data.

Telefonische interviews

Er zijn 26 gemeenten telefonisch geïnterviewd met een gestructureerde vragenlijst. Veel gemeenten (21 van de 26) definiëren risicogestuurd werken als 'werken met risico-indicatoren'. Elf gemeenten definiëren risicogestuurd werken als 'werken met instrumenten zoals van Hastig en Royal HaskoningDHV (RHDHV)'. Grafiek S3 geeft een overzicht.

Risicogestuurd werken



Grafiek S3. Wat wordt verstaan onder risicogestuurd werken, in aantallen. N=26, meerdere antwoorden mogelijk.

Als grootste verkeersveiligheidsrisico's zien veel gemeenten (13 van 26) snelheid. Ook alle onderwerpen rondom fietsers, fietsinfrastructuur, menging van snel en langzaam verkeer, elektrische voertuigen op het fietspad en bromfietsen hebben de aandacht van veel gemeenten (totaal 16 gemeenten). Infrastructuur in het algemeen en grijze wegen, 30- en 60km/uur-zones in het bijzonder worden ook door meerdere gemeenten genoemd (totaal 19 gemeenten).

Samenwerken

De geïnterviewde gemeenten werken samen met de politie (22 gemeenten), met buurgemeenten (19), met de provincie (21) en met maatschappelijke organisaties (19). De trekker van de overleggen over verkeersveiligheid is vaak de provincie of vervoerregio, de eigen gemeenten, de buurgemeenten of een samenwerkingsverband van gemeenten. Door het SPV veranderden de samenstelling en vorm niet zo vaak, maar de inhoud veranderde wel bij 10 van de 26 gemeenten. Zij geven aan dat er een specifiek SPV-overleg is, dat men op een andere manier naar verkeersveiligheid kijkt, het over risicogestuurd werken gaat of dat men van reactief naar proactief is gegaan in de overleggen. De samenwerking werd door bijna alle gemeenten (21) beoordeeld als goed tot zeer goed, vijf gemeenten beschreven de beoordeling als neutraal. Gemeenten stellen dat men elkaar over het algemeen goed weet te vinden en van elkaar leert.

Dit sluit aan bij de conclusies van adviesbureau Berenschot, dat in de afgelopen maanden de regionale governance verkeersveiligheid onderzocht voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat³. Hieruit blijkt dat het SPV een positieve impuls heeft gegeven aan regionale samenwerking. Berenschot ziet ook een trekkende rol van de provincie of de vervoerregio en constateert dat de handhavingpartners meestal aan tafel zitten. In grotere mate dan in ons eigen onderzoek, geven respondenten uit het Berenschotonderzoek (vooral provincies en vervoerregio's) aan dat vorm en inhoud van de samenwerking veranderd is sinds het SPV. Waar het Berenschotonderzoek laat zien dat de meeste regio's op schema

liggen voor de afronding van de uitvoeringsagenda's in 2020, laat ons onderzoek onder gemeenten zien dat gemeenten hierin minder ver zijn.

Ondersteuning

Van de 26 geïnterviewde gemeenten geven er 10 aan geen verdere ondersteuning nodig te hebben of deze al te ontvangen. Vijf gemeenten kunnen ondersteuning gebruiken op het gebied van kennis en ervaring met meetinstrumenten en duidelijkheid over de interpretatie. Ook een uniforme toetsmethode wordt daarbij genoemd. Vier gemeenten hebben behoefte aan financiële hulp en drie aan ambtelijke capaciteit. Op de vraag wie de ondersteuning kan leveren, wordt de provincie of vervoerregio het meest genoemd (acht keer).

Dit sluit aan bij de bevindingen van het expertiseteam van Antea Group/RHDHV, dat gemeenten in de afgelopen maanden ondersteunde bij de uitvoering van de risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's⁴. Ook zij concluderen dat gemeenten nog zoekend zijn naar de manier waarop ze een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma moeten opstellen en capaciteit missen om de analyses op te pakken. Ook verwachten gemeenten aansturing van vooral de provincies.

3 Wouter Metzlar, Sofie Dreef & Niek Overgaauw (2020). Regionale governance verkeersveiligheid: analyse en handelingsperspectief. Eindrapportage. Berenschot, Utrecht.

4 Johannes Hus, Robert Coffeng, Jeroen Winkelmolen & Peter Morsink (2020). Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Advisering en ondersteuning gemeenten. Tussenrapportage 20 augustus 2020. Antea Group, Oosterhout.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	06
2. Werkwijze	07
2.1 Online enquête	07
2.2 Telefonische interviews	08
2.3 Quickscan risicoanalyses	08
3. Resultaten online enquête	09
3.1 Respons en samenstelling respondenten	09
3.2 Risicoanalyses	09
3.3 Uitvoeringsprogramma's	
4. Resultaten telefonische interviews	13
4.1 Respons en samenstelling respondenten	13
4.2 Wat is 'risicogestuurd werken'?	14
4.3 Wat zijn de grootste risico's?	15
4.4 Samenwerking in de regio	16
4.5 Regionaal uitvoeringsprogramma	18
4.6 Behoeftte aan ondersteuning	18
5. Quickscan risicoanalyses	19
5.1 Infrastructuur	19
5.2 Snelheid	19
5.3 Rijden onder invloed	20
5.4 Ongevalsdata	20
5.5 Prioriteren	20
5.6 Inzet adviesbureaus	20
6. Overeenkomsten met ander onderzoek	21
7. Samenvatting en conclusies	22
7.1 Risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's	22
7.2 Samenwerking	22
7.3 Ondersteuning	23
7.4 Beperkingen van deze studie	23
Bijlagen	
A Online enquête alle Nederlandse gemeenten	24
B Vragenlijst telefonische interviews	26

1. Inleiding

Het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* (SPV 2030)⁵ beschrijft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Met het SPV 2030 zetten overheden, wegbeheerders en andere verkeersprofessionals gezamenlijk in op een meer 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: niet alleen kijken naar ongevalscijfers, maar ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

Monitor Startakkoord

De afspraken uit het SPV 2030 zijn vastgelegd in het *Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*. Een van die afspraken is dat de uitvoering van het plan periodiek worden gemonitord. De overheden hebben het Kennisnetwerk SPV gevraagd deze afspraken elk jaar te monitoren. Daarbij gaat het in eerste instantie om twee concrete actiepunten uit het SPV 2030:

- Risicoanalyse: elke regio maakt in 2019 een eerste risicoanalyse van het eigen verkeerssysteem: op welke punten moet het lokale verkeerssysteem worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen?
- Uitvoeringsprogramma: op basis van de risicoanalyse stelt elke regio in 2020 een uitvoeringsprogramma om de belangrijkste risico's aan te pakken.

Om de voortgang van deze actiepunten te monitoren, heeft het Kennisnetwerk SPV – na een eerste [Quickscan](#) in 2019 – een verkenning uitgevoerd onder Nederlandse gemeenten. Daarbij kwamen ook twee andere vragen aan de orde:

- Hoe en met welke partijen werkt de gemeente samen bij de uitvoering van het risicogestuurde verkeersveiligheidsbeleid?
- In hoeverre heeft de gemeente ondersteuning nodig bij het opstellen van een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma?

⁵ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat et al. (2018). Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

Deze monitor is alleen gericht op de voortgang bij gemeenten. De stand van zaken bij provincies is onderzocht door adviesbureau Berenschot⁶.

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk beschrijven we eerst de wijze waarop deze monitor tot stand is gekomen. In de hoofdstukken daarna bespreken we de resultaten van de verschillende onderdelen van die werkwijze: een online enquête (*Hoofdstuk 3*), telefonische interviews (*Hoofdstuk 4*) en een quickscan van een aantal ingestuurde risicoanalyses (*Hoofdstuk 5*). In *Hoofdstuk 6* gaan we in op twee andere onderzoeken die inhoudelijk aansluiten bij deze monitor. We sluiten af met de belangrijkste conclusies in *Hoofdstuk 7*.

2. Werkwijze

Om de voortgang van de afspraken uit het Startakkoord SPV 2030 te monitoren, hebben we een online enquête uitgezet onder alle Nederlandse gemeenten, waarop 139 gemeenten (39%) reageerden. Ook zijn 26 telefonische interviews gehouden en 23 ingestuurde risicoanalyses bekeken met een quickscan.

2.1 Online enquête

De online enquête is verstuurd naar alle gemeenten in Nederland. Daarvoor is het algemene e-mailadres van de gemeente gebruikt, met het verzoek om de link naar de enquête door te sturen naar de betreffende verkeersveiligheidsexpert.

De centrale vraag van de enquête was of de gemeente een risicoanalyse en/of een uitvoeringsprogramma heeft gemaakt. Zo ja, zijn deze dan zelfstandig of in regionaal verband opgesteld? En zo nee, wat is de reden dat ze er (nog) niet zijn? Vervolgens is gevraagd om de wel opgestelde risicoanalyse te uploaden. Daarnaast waren er vragen over samenwerking met andere partijen en over de behoefte aan ondersteuning bij de risicogestuurde werkwijze. Tot slot is gevraagd of de gemeente wil meewerken aan een telefonisch interview. Na twee weken is een herinneringsmail uitgestuurd.

De online vragenlijst is opgenomen in *Bijlage A*. De resultaten worden besproken in *Hoofdstuk 3* en zijn uitgesplitst naar landsdeel (Noord, Oost, West, Zuid) en naar inwoneraantal, volgens de klassen van het CBS in onderstaande tabel.

CBS klasse	Gemeentegrootte
1	Minder dan 5.000 inwoners
2	5.000 tot 10.000 inwoners
3	10.000 tot 20.000 inwoners
4	20.000 tot 50.000 inwoners
5	50.000 tot 100.000 inwoners
6	100.000 tot 150.000 inwoners
7	150.000 tot 250.000 inwoners
8	250.000 inwoners of meer

Tabel 2.1 Gemeentegrootte van CBS-klasse.

⁶ Wouter Metzlar, Sofie Dreef & Niek Overgaauw (2020). Regionale governance verkeersveiligheid: analyse en handelingsperspectief. Eindrapportage. Berenschot, Utrecht.

2.2 Telefonische interviews

Van de gemeenten die in de enquête hadden aangegeven te willen meewerken aan een telefonisch interview, zijn uiteindelijk 26 gemeenten geselecteerd. Daarbij hebben we geprobeerd om een evenwichtige verdeling te krijgen over de landsdelen en inwonersklassen. Per landsdeel zijn minimaal vier enquêtes gehouden en er is geprobeerd om zo veel mogelijk gemeenten in verschillende inwonersklassen te interviewen.

De interviews zijn uitgevoerd door een medewerker van het Kennisnetwerk SPV aan de hand van een gestructureerde vragenlijst. Na een telefonische afspraak is de vragenlijst vooraf opgestuurd en tijdens het interview samen doorgenomen. Het interview bevatte met name vooraf gestructureerde vragen. De open vragen zijn achteraf zo veel mogelijk gecodeerd in vaste antwoordcategorieën.

De online vragenlijst is opgenomen in *Bijlage B*.

2.3 Quickscan risicoanalyses

Naar aanleiding van het verzoek in de online enquête hebben 23 gemeenten een risicoanalyse geüpload. Deze zijn met een quickscan beoordeeld aan de hand van het [Stappenplan Risicoanalyse](#) van het

Kennisnetwerk SPV. Daarbij hebben we ook gekeken of er in de risicoanalyse expliciet naar het Stappenplan wordt verwezen.

Idealiter doorloopt een risicoanalyse alle stappen van het Stappenplan: een overzicht van de bevolkings-samenstelling, een data-analyse van de belangrijkste risico-indicatoren en een analyse van ongevallen- en slachtoffercijfers. Op basis daarvan kan de gemeente in kaart brengen welke risico's prioriteit hebben om als eerste aan te pakken. Voor deze quickscan hebben we alleen gekeken in hoeverre de stappen uit het Stappenplan zijn doorlopen, niet naar de kwaliteit van de uitvoering. De eerste stap, het in kaart brengen van de bevolkingssamenstelling, hebben we buiten beschouwing gelaten.

Tot slot hebben we gekeken wie de risicoanalyse heeft gemaakt of laten maken (de gemeente zelf of de provincie of vervoersregio).

Resultaten

In het volgende hoofdstuk gaan we achtereenvolgens in op de resultaten van de enquête, de interviews en de quickscan. In verband met de privacy worden de gemeenten daarbij niet met naam genoemd.

3. Resultaten online enquête

In de online enquête stonden twee vragen centraal: heeft de gemeente een risicoanalyse gemaakt en is daar een uitvoeringsprogramma aan gekoppeld? Daarnaast is elke gemeente gevraagd naar samenwerking met andere partijen en naar de eventuele behoefte aan ondersteuning bij het opstellen van een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma.

3.1 Respons en samenstelling respondenten

In totaal hebben 139 unieke gemeenten de vragenlijst ingevuld, dat is 39% van alle 355 Nederlandse gemeenten. Acht gemeenten hebben de vragenlijst twee keer ingevuld. Zes gemeenten gaven daarbij identieke antwoorden, twee gemeenten gaven voor twee vragen verschillende antwoorden. Bij deze gemeenten is de laatst ingevulde enquête meegenomen, de andere is verwijderd.

De respondenten zijn redelijk evenwichtig verdeeld over het land, met per landsdeel een respons van 35% tot 46%. Tabel 3.1 geeft de exacte percentages per landsdeel weer.

Landsdeel	Respons	Aantal gemeenten in landsdeel	Respons% per landsdeel
Noord	16	42	38%
Oost	38	82	46%
West	48	138	35%
Zuid	37	93	40%

Tabel 3.1 Respons en responspercentage per landsdeel.

De gemeenten die de enquête hebben ingevuld, zijn wat betreft de inwoneraantallen in grote lijnen net zo verdeeld als de Nederlandse gemeenten in totaal. Gemeenten uit de kleinste inwonersklasse hebben niet deelgenomen aan het onderzoek. Tabel 3.2 geeft dat weer.

CBS inwonersklasse	% gemeenten in Nederland	% gemeenten in de enquête
Klasse 1: Minder dan 5.000 inwoners	1	0
Klasse 2: 5.000 tot 10.000 inwoners	3	2
Klasse 3: 10.000 tot 20.000 inwoners	19	14
Klasse 4: 20.000 tot 50.000 inwoners	52	56
Klasse 5: 50.000 tot 100.000 inwoners	16	18
Klasse 6: 100.000 tot 150.000 inwoners	4	5
Klasse 6: 150.000 tot 250.000 inwoners	4	4
Klasse 7: 250.000 inwoners of meer	1	1

Tabel 3.2 Inwonerklassen van responsgemeenten vergeleken met inwonerklassen van alle Nederlandse gemeenten. N=139.

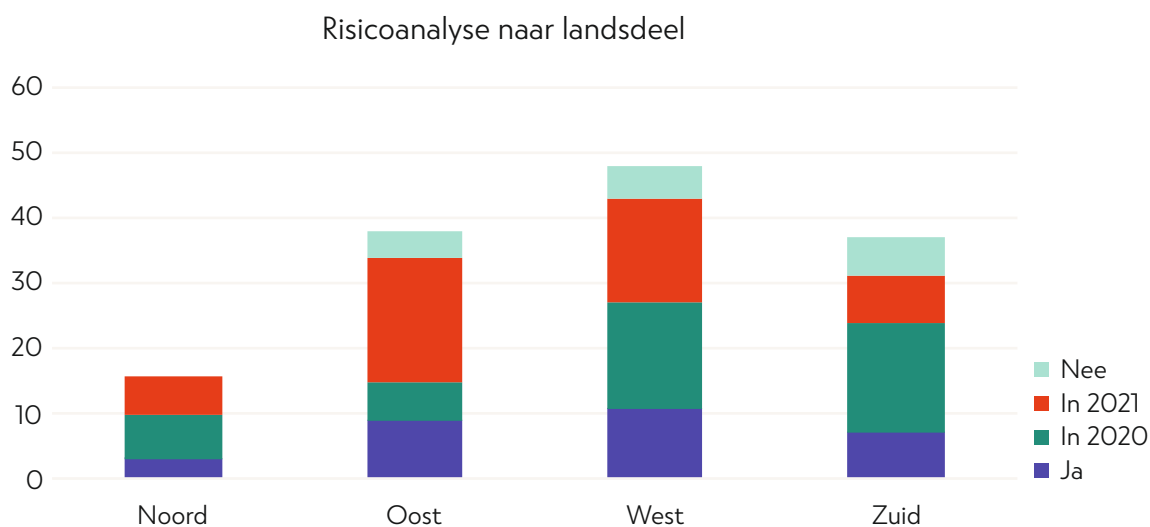
3.2 Risicoanalyses

Van de 139 gemeenten die de enquête hebben ingevuld, hebben 30 gemeenten (22%) een risicoanalyse uitgevoerd. Nog eens 46 gemeenten (33%) verwachten deze eind van het jaar gereed te hebben en 48 gemeenten (35%) verwachten dat dit in 2021 het geval is. Verder geven 15 gemeenten (11%) aan

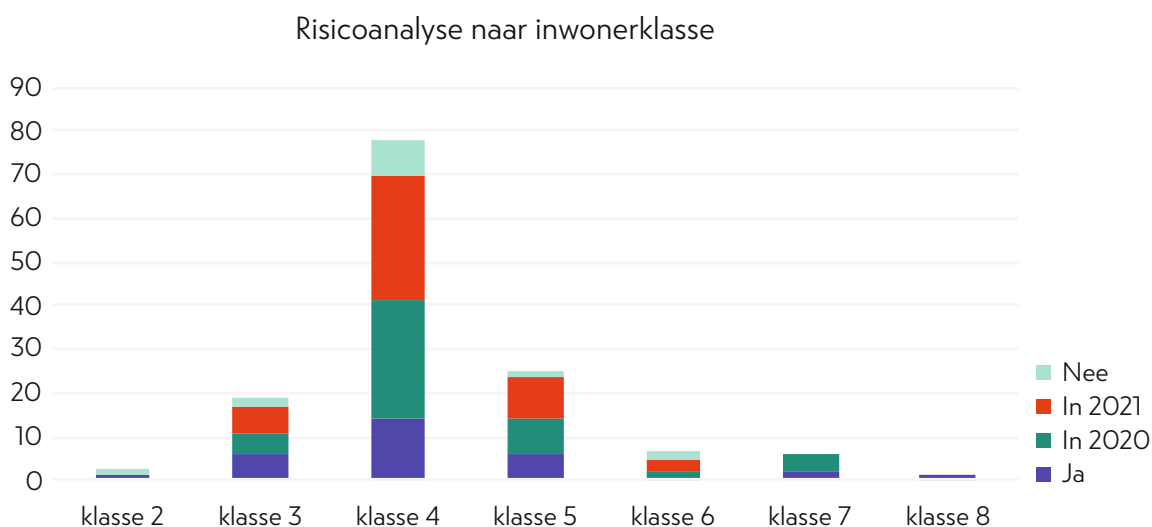
dat ze geen risicoanalyse zullen uitvoeren. Uitgesplitst naar landsdeel en inwonersklasse geven onderstaande grafieken de resultaten weer. De aantallen zijn klein, met name bij de inwonersklassen. We zien geen opvallende verschillen tussen de landsdelen of inwonersklassen, behalve dat in Noord-Nederland geen enkele gemeente heeft aangegeven geen risicoanalyse te zullen uitvoeren.

Geen risicoanalyse

Vijftien gemeenten hebben aangegeven geen risicoanalyse te hebben uitgevoerd en dit ook niet van plan te zijn. Als redenen noemen ze het ontbreken van tijd en capaciteit (4 keer genoemd), het aanhouden van een ander tijdpad voor een nieuw plan of het bezig zijn met een alternatief plan zoals een Mobiliteitsplan (5 keer genoemd), het ontbreken van geld en



Grafiek 3.1 Risicoanalyses uitgesplitst naar landsdeel in %. N=139.



Grafiek 3.2 Risicoanalyses uitgesplitst naar CBS-inwonersklassen in %. N=139.

het ontbreken van ongevallen (elk één keer genoemd). Eén keer werd genoemd dat de respondent als interim-medewerker onvoldoende in de materie thuis was.

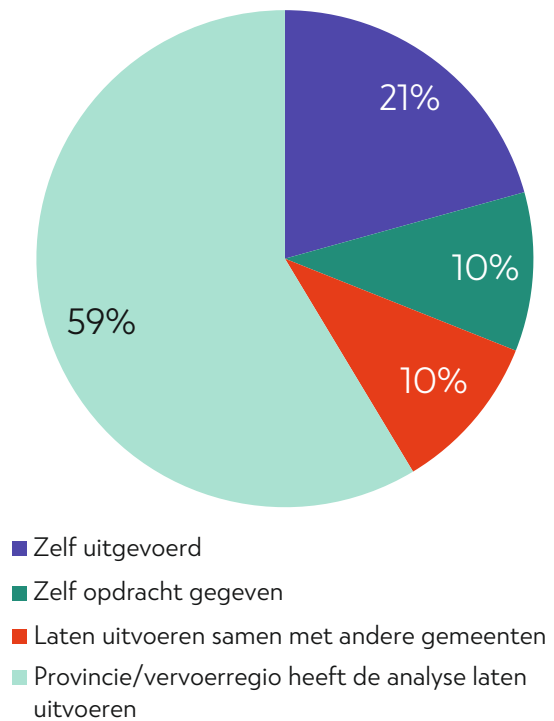
Hulp bij risicoanalyse

Van alle respondenten hebben 29 gemeenten deze vraag ingevuld. Bij het grootste deel daarvan (17 gemeenten) is de risicoanalyse uitgevoerd door de provincie of vervoerregio. Zes gemeenten hebben de analyse zelf uitgevoerd, drie hebben zelf opdracht gegeven de analyse te laten uitvoeren en nog eens drie gemeenten hebben de analyse samen met andere gemeenten uitgevoerd. Grafiek 3.3 geeft dit visueel weer.

3.3 Uitvoeringsprogramma's

Zes gemeenten (4%) geven aan dat er een uitvoeringsprogramma of -agenda is opgesteld. Negentien gemeenten (14%) verwachten deze in 2020 af te ronden, het grootste deel (61 gemeenten, 44%) denkt dat volgend jaar te doen. Verder verwachten 32 gemeenten (23%) een uitvoeringsprogramma na 2021 op te stellen en 21 (15%) gemeenten geven aan helemaal geen uitvoeringsprogramma te zullen opstellen. Uitgesplitst naar landsdeel en inwonersklasse ziet dat eruit als in Grafiek 3.4 en Grafiek 3.5. Ook hier zien we geen grote verschillen tussen de landsdelen of inwonersklassen en zijn voor deze laatste categorie na uitsplitsing de aantallen klein.

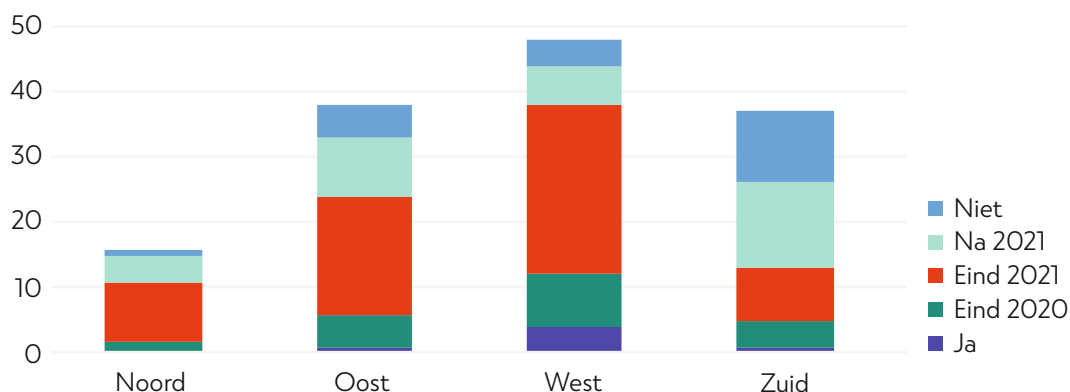
Hulp bij uitvoering



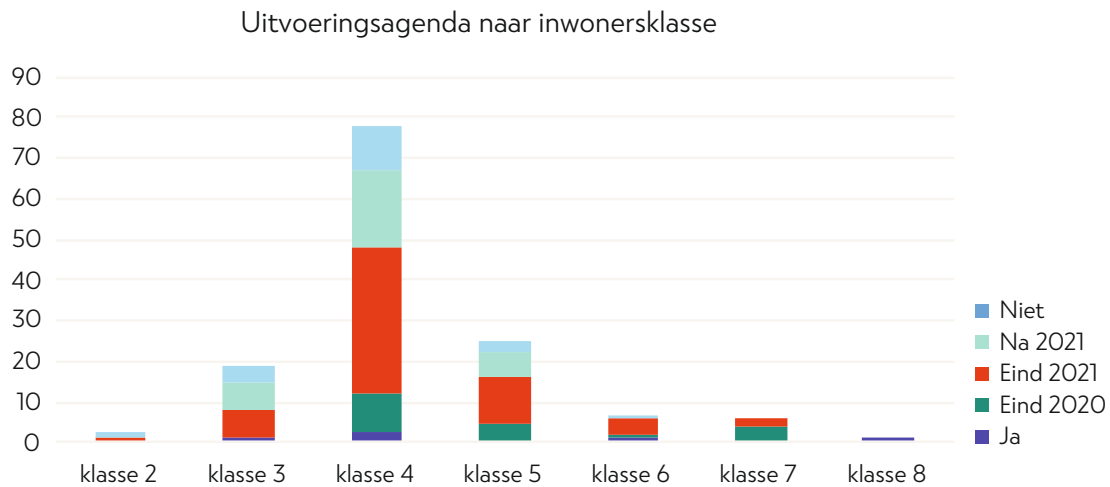
Grafiek 3.3 Hulp bij uitvoering risicoanalyses. N=29.

In Noord-Nederland geeft geen enkele gemeente aan al een uitvoeringsprogramma te hebben opgesteld, maar ook slechts één gemeente geeft aan in de toekomst geen uitvoeringsprogramma of -agenda te zullen opstellen. In Zuid-Nederland zijn dat 11 gemeenten.

Uitvoeringsagenda naar landsdeel



Grafiek 3.4 Uitvoeringsagenda naar landsdeel in %. N=139.



Grafiek 3.5 Uitvoeringsagenda naar CBS-inwonersklasse. N=139.

Geen uitvoeringsprogramma

Van de respondenten geven 21 gemeenten aan geen uitvoeringsprogramma of -agenda te hebben opgesteld en dit ook niet van plan te zijn. De genoemde redenen hiervoor betreffen: er zijn al alternatieve plannen of alternatieve tijdspaden (11 keer genoemd), de gemeente heeft geen geld of een bezuinigingsopgave (4 keer genoemd), er zijn weinig ongevallen (2 keer genoemd) of er is een gebrek aan tijd en capaciteit (3 keer genoemd). Ook hier wist een enkele interim-medewerker onvoldoende van de materie om antwoord te kunnen geven.

Hulp bij uitvoeringsprogramma's

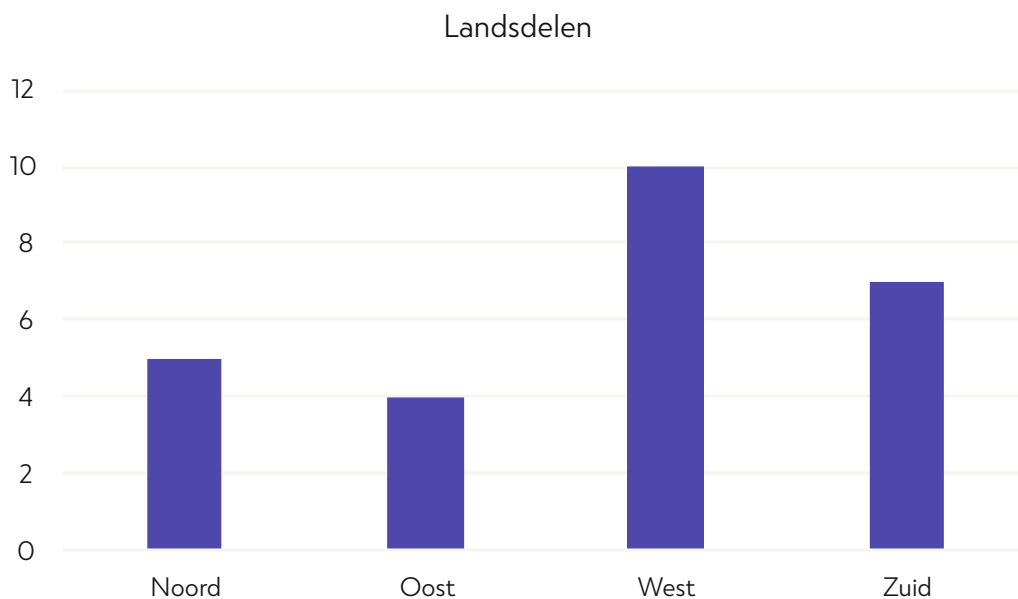
Van de zes gemeenten met een uitvoeringsprogramma hebben vier dit zelf geschreven, één gemeente heeft het uitvoeringsprogramma samen met andere gemeenten geschreven en voor één gemeente is het geschreven door de provincie of vervoerregio.

4. Resultaten telefonische interviews

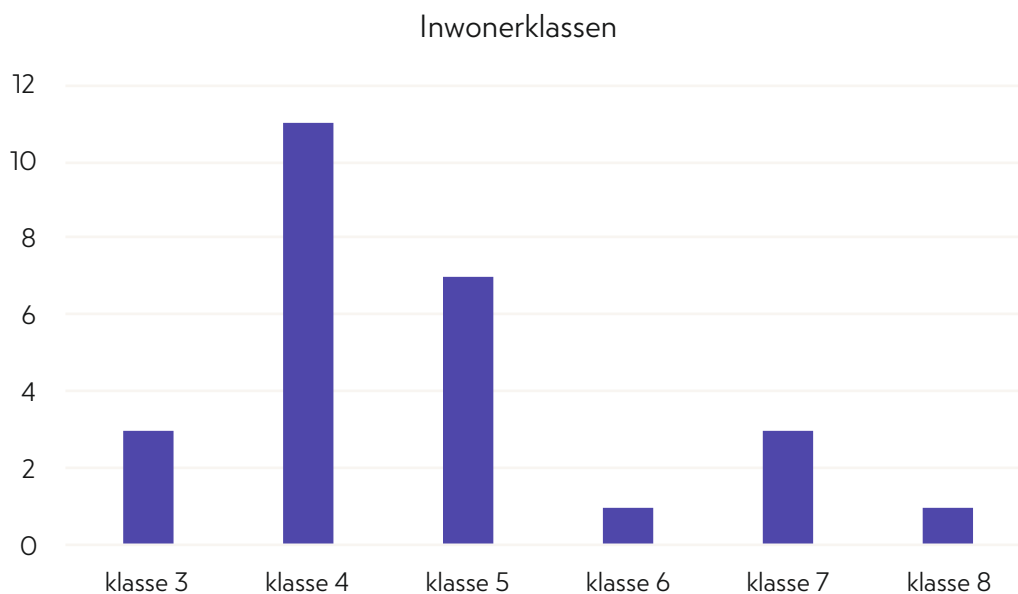
In de interviews is onder andere gevraagd wat de gemeente verstaat onder ‘risicogestuurd werken’, hoe dat wordt toegepast en met welke partijen de gemeente daarbij samenwerkt. In het verlengde daarvan is ook gevraagd wat de gemeente ziet als de grootste risico’s binnen het eigen verkeerssysteem. De slotvraag ging over de behoefte aan eventuele ondersteuning bij risicogestuurd werken.

4.1 Respons en samenstelling respondenten

Er zijn 26 gemeenten geïnterviewd. Daarbij hebben we geprobeerd om een evenwichtige verdeling te krijgen over landsdelen en inwonersklassen. Dat is weergegeven in de grafieken hieronder.



Grafiek 4.1 Respons naar landsdelen in aantallen. N=26.



Grafiek 4.2 Respons naar CBS-inwonerklassen in aantallen. N=26.

4.2 Wat is 'risicogestuurd werken'?

De eerste vraag van het telefonische interview was wat de gemeente verstaat onder 'risicogestuurd werken'. Respondenten konden meerdere antwoord-categorieën noemen uit een vooraf toegestuurde lijst. Grafiek 4.3 geeft een overzicht.

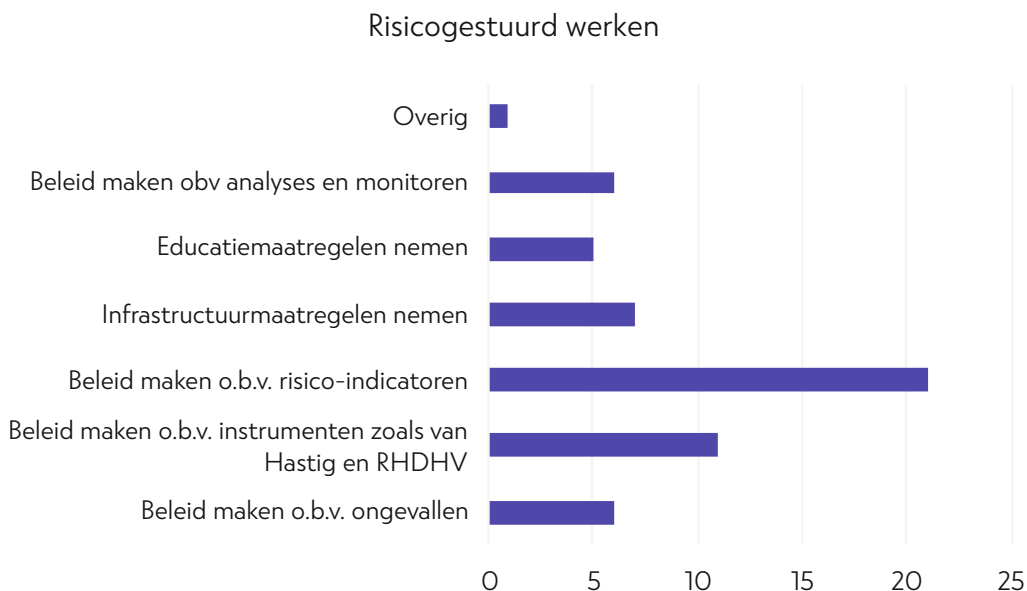
In de [Factsheet Risicogestuurd beleid](#) van het Kennisnetwerk SPV wordt risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid gedefinieerd als: 'een proactieve aanpak om ongevallen te voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken'. Deze risico's zijn uit te drukken in risico-indicatoren – meetbare indicatoren om de veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem te kunnen identificeren.

In de vragenlijst voor het interview geven 21 van de maximaal 26 gemeenten aan deze definitie te volgen ('beleid maken op basis van risico-indicatoren'). Elf gemeenten geven aan dat ze het 'werken met instrumenten uit de markt' hieronder verstaan. Eén gemeente heeft aangegeven dat ook subjectieve data gebruikt worden.

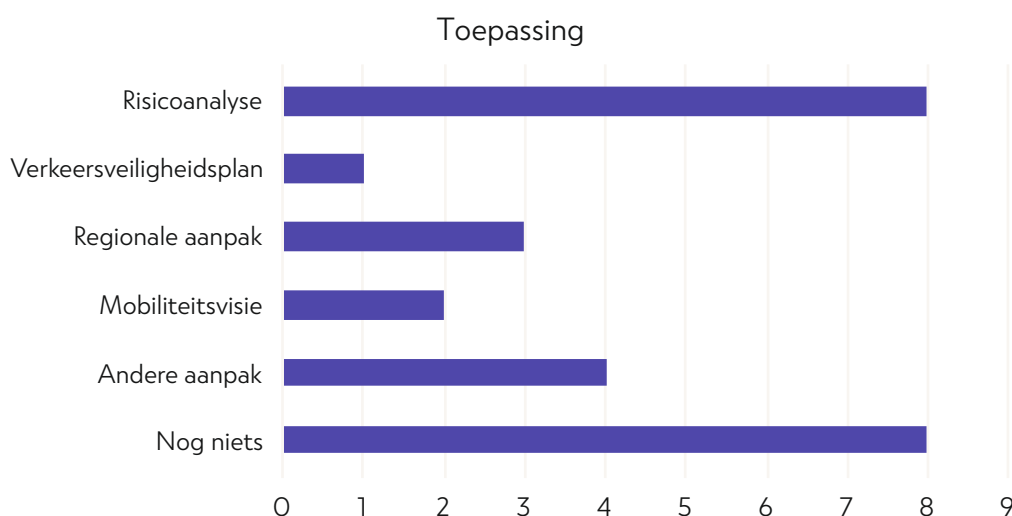
Toepassing risicogestuurd werken

Zeven van de geïnterviewde gemeenten hebben inmiddels een risicoanalyse opgesteld en 15 zijn hier mee bezig. Vier gemeenten zijn (nog) niet bezig met de risicoanalyse. Desgevraagd geeft één gemeente bezig te zijn met de uitvraag, één gemeente wacht op een uniforme toetsmethode en twee gemeenten geven aan geen budget te hebben.

Op de vraag op welke manier risicogestuurd werken wordt toegepast, antwoorden acht gemeenten dat ze een risicoanalyse opstellen. Eveneens acht stellen dat zij nog niets hebben gedaan met risicogestuurd werken. Vier hanteren een andere aanpak dan risicogestuurd werken.



Grafiek 4.3 Wat wordt verstaan onder risicogestuurd werken, in aantallen. N=26, meerdere antwoorden mogelijk.

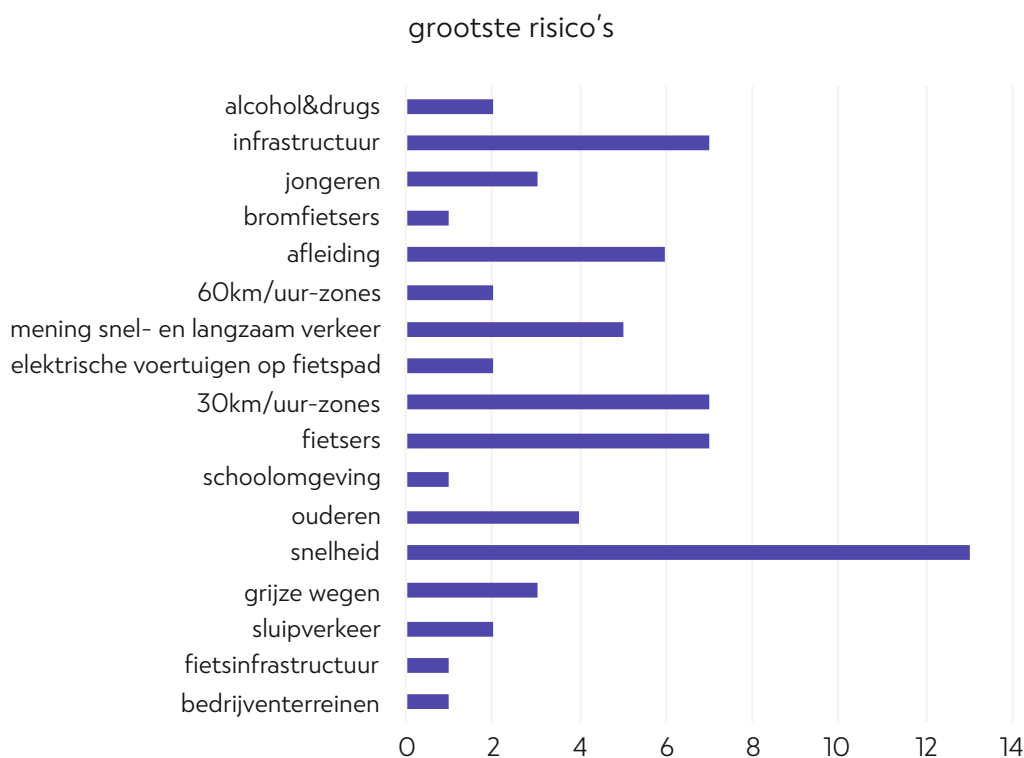


Grafiek 4.4 Toepassing risicogestuurd werken in gemeente, in aantallen. N=26.

4.3 Wat zijn de grootste risico's?

De gemeenten is ook gevraagd wat zij zien als de drie grootste risico's voor verkeersveiligheid in hun eigen gemeente. Respondenten konden (uiteraard) meerdere antwoorden geven. Als grootste verkeersveiligheidsrisico's zien veel gemeenten (13 van 26) snelheid. Ook alle onderwerpen rondom fietsers, fietsinfra-

structuur, menging van snel en langzaam verkeer, elektrische voertuigen op het fietspad en bromfietsen hebben de aandacht van veel gemeenten (totaal 16 gemeenten). Infrastructuur in het algemeen en grijze wegen, 30- en 60km/uur-zones in het bijzonder worden ook door meerdere gemeenten genoemd (totaal 19 gemeenten). Grafiek 4.5 laat dit zien.



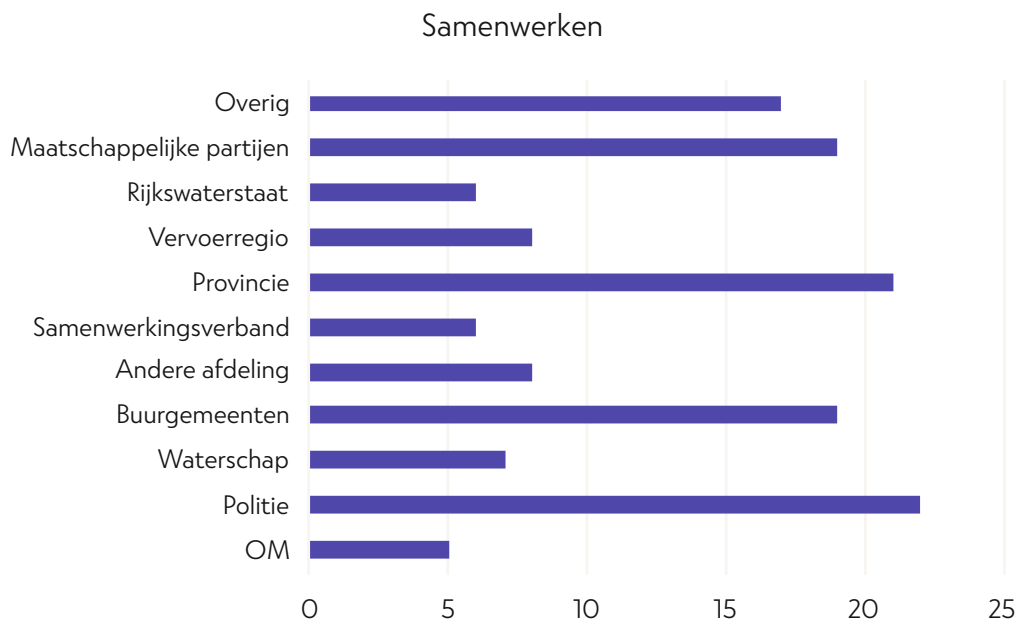
Grafiek 4.5 De grootste risico's in verkeersveiligheid, in aantallen. N=26, meerdere antwoorden mogelijk.

4.4 Samenwerking in de regio

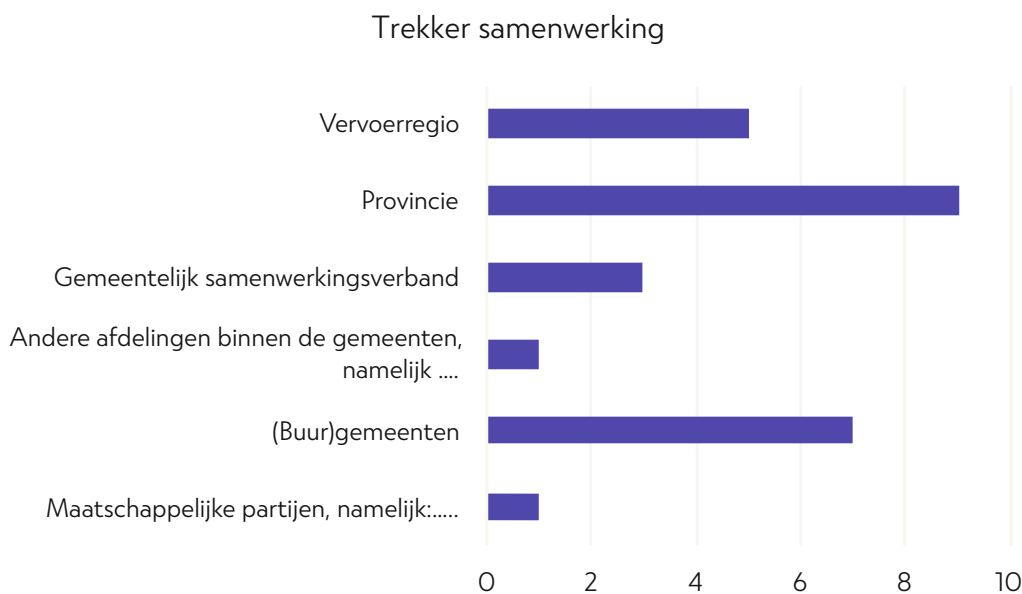
Op de vraag met wie gemeenten samenwerken in de regio, antwoorden bijna alle gemeenten dat zij samenwerken met de politie (22 gemeenten), met buurgemeenten (19), met de provincie (21) en met maatschappelijke organisaties (19). Onder 'overig' werden voorbeelden van maatschappelijke organisaties genoemd, buurtverenigingen, de brandweer en scholen.

Trekker van de regionale samenwerking

Veertien gemeenten geven aan dat de provincie of de vervoerregio trekker is van de regionale samenwerking. In elf gevallen ligt de trekkende rol bij (een andere afdeling van) de eigen gemeente, een (buur)gemeente of een gemeentelijk samenwerkingsverband.



Grafiek 4.6 Samenwerking met andere organisaties, in aantallen. N=26, meerdere antwoorden mogelijk.



Grafiek 4.7 Trekker van de regionale samenwerking, in aantallen. N=26.

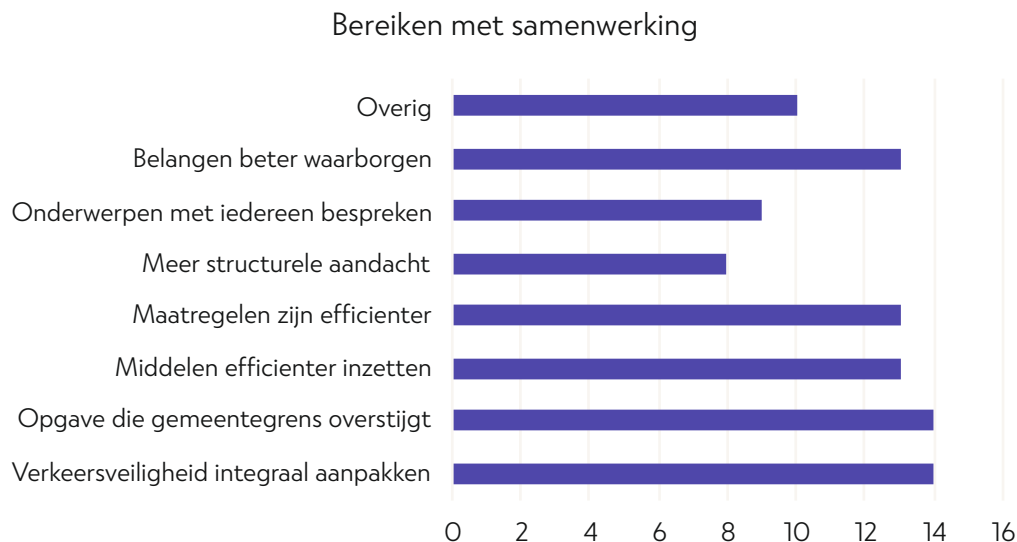
Aard en frequentie van het regionale overleg
 Iets meer dan de helft (14 gemeenten) geeft aan dat dit overleg ambtelijk is, de overige 12 gemeenten geven aan dat het overleg zowel ambtelijk als bestuurlijk is. In bijna alle gemeenten (24 van de 26) is dit een regelmatig terugkerend overleg, in 2 gemeenten is het ad hoc. Het merendeel van de gemeenten (17) gaf aan dat dit overleg 4 tot 6 keer per jaar plaatsvond.

Beoordeling en verbetering

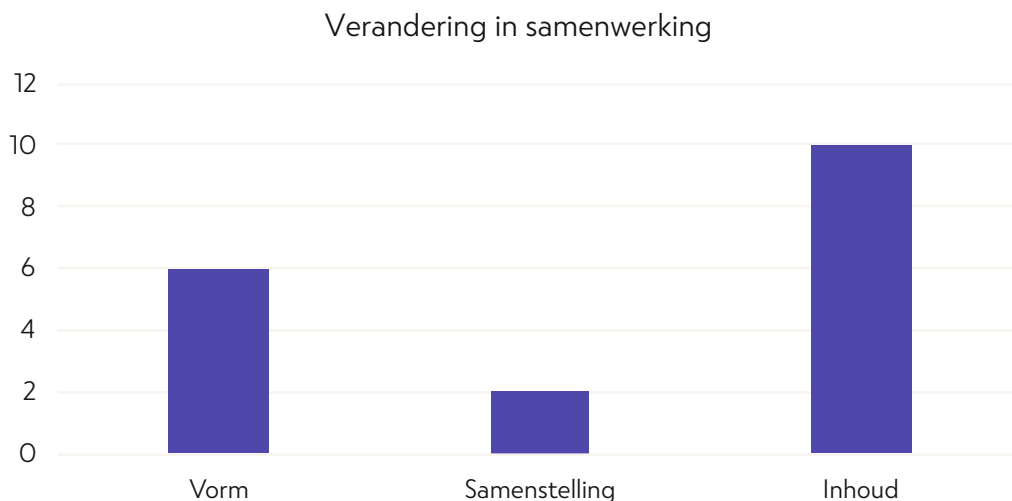
Gemeenten hebben antwoord gegeven op de vraag wat er volgens hen bereikt kon worden met de samenwerking. Met vijf van de vooraf gegeven antwoord-categorieën was minimaal de helft van de gemeenten

het eens. Onder 'overig' werd verschillende keren genoemd dat men van elkaar wil leren, kennis deelt en niet opnieuw het wiel hoeft uit te vinden.

De samenwerking is in sommige gemeenten veranderd naar aanleiding van het SPV 2030. Vooral de inhoud is veranderd, in mindere mate de vorm en in een enkel geval de samenstelling (zie Grafiek 4.9). De meeste gemeenten die antwoorden dat de inhoud is veranderd, geven aan dat er een specifiek SPV-overleg is, dat men op een andere manier naar verkeersveiligheid kijkt, dat het over risicogestuurd werken gaat of dat men van reactief naar proactief is gegaan in de overleggen.



Grafiek 4.8 Wat kan bereikt worden met de samenwerking? In aantallen. N=26, meerdere antwoorden mogelijk.



Grafiek 4.9 Verandering in samenwerking, in aantallen. N=26.

De samenwerking werd door bijna alle gemeenten (21) beoordeeld als goed tot zeer goed, 5 gemeenten beschreven de beoordeling als neutraal. Gemeenten stellen dat men elkaar over het algemeen goed weet te vinden. Er worden weinig concrete verbeterpunten gegeven, diverse gemeenten willen in het algemeen meer aandacht voor verkeersveiligheid en sommigen frequenter overleg of meer structuur. Enkel willen meer van elkaar leren en meer integraal werken. Voor deze verbeteringen kijken 10 gemeenten naar de provincies of vervoerregio's, 6 gemeenten kijken hiervoor naar de eigen organisatie, buurgemeenten of een gemeentelijk samenwerkingsverband.

4.5 Regionaal uitvoeringsprogramma

Van de geïnterviewde gemeenten hebben er 4 inmiddels een uitvoeringsprogramma of -agenda opgesteld, 16 zijn er nog mee bezig en 6 zijn daar nog niet mee bezig. Daarvan gaven 2 gemeenten als reden dat de provincie al een plan had opgesteld. Andere redenen waren divers, zoals onvoldoende budget en menskracht, geen politiek draagvlak of een andere planning voor nieuwe plannen.

Voor 11 gemeenten is het duidelijk wat er van een (regionale) uitvoeringsagenda verwacht wordt, voor 8 gemeenten deels en voor 7 gemeenten niet. Sommige gemeenten geven aan dat dat van de risicoanalyse zal afhangen, andere gemeenten hebben vooral vragen zoals 'wat wordt er van de gemeente verwacht' en 'wat is de planning'. Enkele gemeenten geven aan hier weinig tijd voor te hebben.

4.6 Behoeftes aan ondersteuning

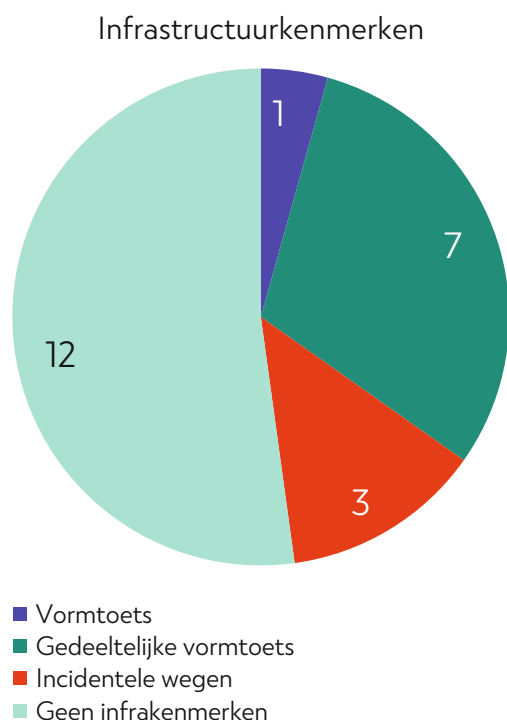
Tot slot is gevraagd in hoeverre de gemeente ondersteuning nodig had bij de risicoanalyse en het uitvoeringsprogramma enerzijds en de samenwerking in de regio anderzijds, en wie deze ondersteuning zou kunnen bieden. Vijf gemeenten geven aan dat zij ondersteuning kunnen gebruiken op het gebied van kennis en ervaring met meetinstrumenten en duidelijkheid over de interpretatie. Ook een uniforme toetsmethode wordt daarbij genoemd. Vier gemeenten hebben behoefte aan financiële hulp en drie aan ambtelijke capaciteit. Eén gemeente heeft een meer algemene behoefte aan structuur en één zou graag specifieke hulp zien bij het opstellen van de rapportage. Tien gemeenten geven aan geen hulp nodig te hebben of al hulp te ontvangen, via provincies of adviesbureaus. Op de vraag wie de ondersteuning kan leveren, wordt de provincie of vervoerregio het meest genoemd (acht keer). Ook het gemeentelijk samenwerkingsverband of de regio wordt genoemd, even als adviesbureaus (beide twee keer). Drie gemeenten vinden dat de politie of de driehoek meer ondersteuning kan bieden.

5. Quickscan risicoanalyses

Van de 30 gemeenten die in de online enquête aangaven dat ze een risicoanalyse hadden uitgevoerd, hebben 23 gemeenten deze ook geüpload. Deze 23 risicoanalyses zijn met een quickscan beoordeeld aan de hand van het [Stappenplan Risicoanalyse](#). Daarbij keken we met name in hoeverre het Stappenplan is gevolgd voor wat betreft de risico-indicatoren voor infrastructuur, snelheid en rijden onder invloed, een analyse van ongevalsdata en een prioritering van risico's. We hebben ook bekeken in hoeverre een extern adviesbureau bij de risicoanalyses was betrokken.

5.1 Infrastructuur

Om de infrastructuurkenmerken van de eigen wegen in kaart te brengen, maken diverse gemeenten gebruik van de [Vormtoets](#), die is opgesteld door adviesbureau TRIDÉE, de gemeente Goes en de provincie Zeeland. Met dit instrument krijgt een wegbeheerder inzicht in welke mate een weg is ingericht volgens Duurzaam Veilig door te kijken naar de 'basiskkenmerken wegontwerp' van CROW.



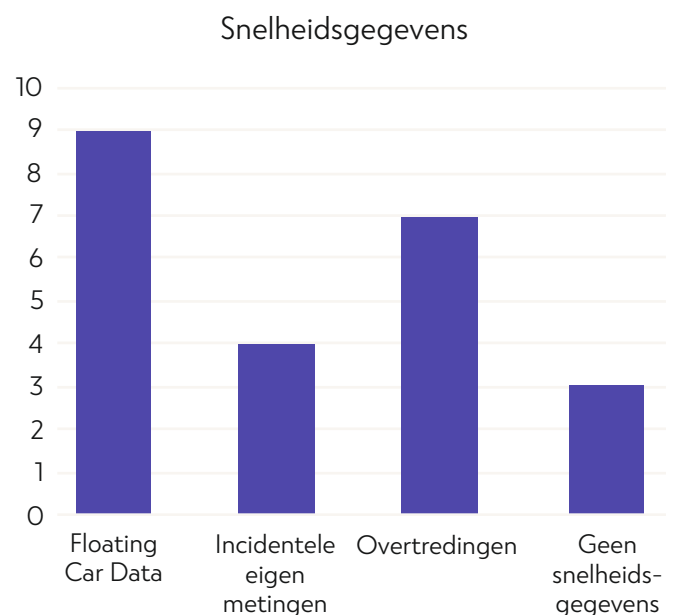
Grafiek 5.1 Infrastructuurkenmerken in risicoanalyses. N=23.

Eén gemeente heeft een volledige vormtoets op het eigen wegennet uitgevoerd en zeven gemeenten op een deel. Nog drie gemeenten hebben op incidentele basis wegen beoordeeld. De overige twaalf gemeenten hebben geen infrastructurele kenmerken ingewonnen voor hun risicoanalyse. Grafiek 5.1 geeft een overzicht.

5.2 Snelheid

Negen gemeenten maken gebruik van floating car data (FCD, data uit navigatiesystemen en andere verkeersapps) om inzicht te krijgen in de gereden snelheden in hun gemeenten. Drie gemeenten gebruiken daarvoor eigen metingen op een beperkt aantal wegen. Zes gemeenten geven een overzicht van de snelheidsovertredingen zoals geregistreerd door de politie. Eén gemeente gebruikt zowel eigen metingen als snelheidsovertredingen. Ten slotte betrekken drie gemeenten geen snelheidsgegevens in hun risicoanalyses. Van één gemeente kon niet worden vastgesteld of er wel of geen snelheidsgegevens zijn gebruikt, deze gemeente is buiten de analyse gehouden.

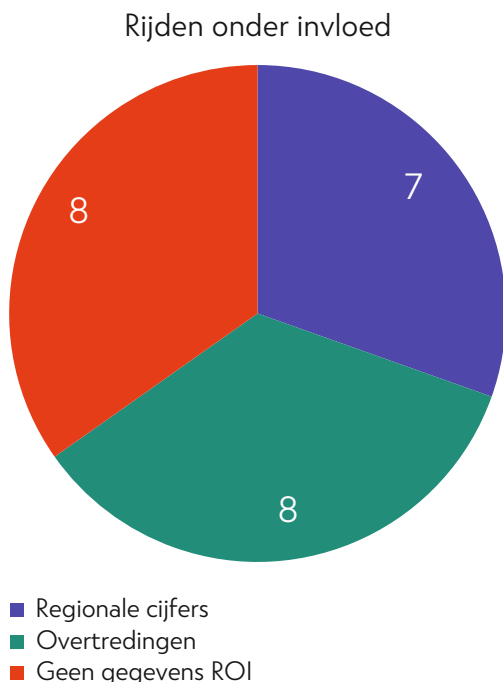
Grafiek 5.2 geeft een overzicht.



Grafiek 5.2 Snelheidsgegevens in risicoanalyses. N=22, meerdere antwoorden mogelijk.

5.3 Rijden onder invloed

Zeven gemeenten gebruiken regionale cijfers uit landelijk onderzoek voor hun risicoanalyses. Acht gemeenten vermelden overtredingen op het gebied van rijden onder invloed zoals geregistreerd door de politie. Eveneens acht gemeenten geven geen cijfers over rijden onder invloed in hun risicoanalyses. Grafiek 5.3 grafiek geeft een overzicht.



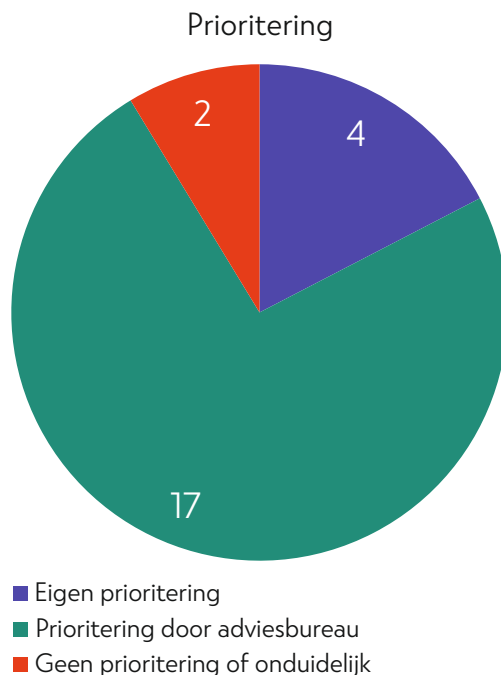
Grafiek 5.3 Rijden onder invloed in risicoanalyses. N=23.

5.4 Ongevalsdata

Bij alle gemeenten maken ongevalsdata onderdeel uit van de risicoanalyses. Bij één gemeente zijn de cijfers op regionaal in plaats van lokaal niveau.

5.5 Prioriteren

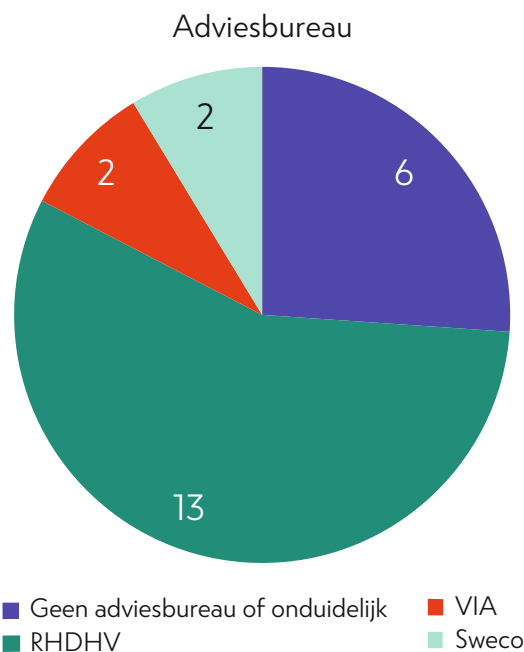
De laatste stap van het Stappenplan Risicoanalyse is het prioriteren van de geïnventariseerde risico's om te bepalen welke risico's als eerste moeten worden aangepakt. Vier gemeenten hebben deze prioritering zelf ter hand genomen, zeventien gemeenten hebben de prioritering laten uitvoeren door een adviesbureau. Bij twee gemeenten was geen prioritering uitgevoerd of was dit onduidelijk.



Grafiek 5.4 Prioritering in risicoanalyses. N=23.

5.6 Inzet adviesbureaus

Het was niet in alle gevallen duidelijk of er bij de uitvoering van de risicoanalyse een adviesbureau was betrokken. In zes gemeenten is geen gebruikgemaakt van een adviesbureau of was dit onduidelijk. Dertien gemeenten hebben de analyse laten uitvoeren door Royal HaskoningDHV (RDHV). Twee gemeenten stuurden een BLIQ-rapportage van bureau VIA in als risicoanalyse. Twee gemeenten maakten gebruik van de diensten van ingenieursadviesbureau Sweco.



Grafiek 5.5 Gebruik van adviesbureau bij uitvoeren risicoanalyse. N=23.

6. Overeenkomsten met ander onderzoek

In zowel de online enquête als de telefonische interviews is gevraagd hoe en met welke partijen gemeenten samenwerken op het gebied van risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (zie *Hoofdstuk 4*). De antwoorden sluiten aan bij de conclusies van adviesbureau Berenschot, dat in de afgelopen maanden de regionale governance verkeersveiligheid onderzocht voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat⁷. Hieruit blijkt dat het SPV een positieve impuls heeft gegeven aan regionale samenwerking. Berenschot ziet ook een trekkende rol van de provincie of de vervoerregio en constateert dat de handhavingpartners meestal aan tafel zitten. In grotere mate dan in ons eigen onderzoek, geven respondenten uit het Berenschotonderzoek (vooral provincies en vervoerregio's) aan dat vorm en inhoud van de samenwerking veranderd is sinds het SPV. Waar het Berenschotonderzoek laat zien dat de meeste regio's op schema liggen voor de afronding van de uitvoeringsagenda's in 2020, laat ons onderzoek onder gemeenten zien dat gemeenten hierin minder ver zijn.

Een andere vraag uit de enquête en interviews van deze monitor betrof de behoefte aan ondersteuning. De reacties van de gemeenten daarop sluiten aan bij de bevindingen van het expertiseteam van Antea Group/RHDHV, dat gemeenten in de afgelopen maanden ondersteunde bij de uitvoering van de risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's⁸. Ook zij concluderen dat gemeenten nog zoekend zijn naar de manier waarop ze een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma moeten opstellen en capaciteit missen om de analyses op te pakken. Ook verwachten gemeenten aansturing van vooral de provincies. Tot slot is er behoefte aan een format risicoanalyse verkeersveiligheid en aan meer aandacht voor gedrag, educatie en voorlichting.

⁷ Wouter Metzlar, Sofie Dreef & Niek Overgaauw (2020). Regionale governance verkeersveiligheid: analyse en handelingsperspectief. Eindrapportage. Berenschot, Utrecht.

⁸ Johannes Hus, Robert Coffeng, Jeroen Winkelmolen & Peter Morsink (2020). Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Advisering en ondersteuning gemeenten. Tussenrapportage 20 augustus 2020. Antea Group, Oosterhout.

7. Samenvatting en conclusies

In het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is afgesproken dat elke regio in 2019 een risicoanalyse heeft gemaakt van het eigen verkeerssysteem, in 2020 heeft elke regio hier een uitvoeringsprogramma aan gekoppeld. Met deze monitor heeft het Kennisnetwerk SPV de voortgang van deze afspraken bij Nederlandse gemeenten in kaart gebracht met een online enquête, telefonische interviews en een quickscan van 23 risicoanalyses. Daarnaast is elke gemeente gevraagd naar samenwerking met andere partijen en naar de eventuele behoefte aan ondersteuning bij het opstellen van een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma.

7.1 Risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's

Ruim de helft (55%) van de gemeenten die de enquête hebben ingevuld, geeft aan al een risicoanalyse te hebben gemaakt of dit jaar te zullen afronden; 11% geeft aan geen risicoanalyse te zullen uitvoeren. De meeste risicoanalyses (17 van de 30) zijn voor de gemeente uitgevoerd door de provincie, 6 gemeenten hebben de risicoanalyse zelf uitgevoerd (of laten uitvoeren door een adviesbureau).

Uit informele gesprekken met provincies blijkt verder dat Royal HaskoningDHV in tien provincies voor gemeenten producten heeft geleverd die elementen van een risicoanalyse bevatten, zoals de Verkeersveiligheidsmonitor of de SPV-viewer. Op grond van deze gesprekken hadden we verwacht dat meer gemeenten zouden aangeven een risicoanalyse te hebben uitgevoerd.

Minder gemeenten hebben al een uitvoeringsprogramma of -agenda, in totaal verwacht 18% van de responderende gemeenten de uitvoeringsagenda dit jaar af te ronden of deze is inmiddels al gereed. Vier van de zes gemeenten met een uitvoeringsagenda hebben deze zelf geschreven.

Quickscan risicoanalyses

Een quickscan van de 23 ingestuurde risicoanalyses (aan de hand van het [Stappenplan Risicoanalyse](#)) laat

zien dat in alle risicoanalyses ongevalscijfers worden gebruikt. In 8 risicoanalyses worden zowel data over infrastructuur, snelheden als over rijden onder invloed gebruikt. De meeste analyses zijn uitgevoerd door adviesbureaus, net als de prioritering van de risico's op basis van een analyse van de data.

Telefonische interviews

Er zijn 26 gemeenten telefonisch geïnterviewd met een gestructureerde vragenlijst. Veel gemeenten (21 van de 26) definiëren risicogestuurd werken als 'werken met risico-indicatoren'. Dit komt overeen met de definitie van het Kennisnetwerk SPV.

Als grootste verkeersveiligheidsrisico's zien veel gemeenten (13 van 26) snelheid. Ook alle onderwerpen rondom fietsers, fietsinfrastructuur, menging van snel en langzaam verkeer, elektrische voertuigen op het fietspad en bromfietsen hebben de aandacht van veel gemeenten (totaal 16 gemeenten).

Infrastructuur in het algemeen en grijze wegen, 30- en 60km/uur-zones in het bijzonder worden ook door meerdere gemeenten genoemd (totaal 19 gemeenten).

7.2 Samenwerking

De geïnterviewde gemeenten werken samen met de politie (22 gemeenten), met buurgemeenten (19), met de provincie (21) en met maatschappelijke organisaties (19). De trekker van de overleggen over verkeersveiligheid is vaak de provincie of vervoerregio, de eigen gemeenten, de buurgemeenten of een samenwerkingsverband van gemeenten. Door het SPV veranderden de samenstelling en vorm niet zo vaak, maar de inhoud veranderde wel bij 10 van de 26 gemeenten. Zij geven aan dat er een specifiek SPV-overleg is, dat men op een andere manier naar verkeersveiligheid kijkt, het over risicogestuurd werken gaat of dat men van reactief naar proactief is gegaan in de overleggen. De samenwerking werd door bijna alle gemeenten (21) beoordeeld als goed tot zeer goed, vijf gemeenten beschreven de beoordeling als neutraal. Gemeenten stellen dat men elkaar over het algemeen goed weet te vinden en van elkaar leert.

Dit sluit aan bij een onderzoek van adviesbureau Berenschot (zie *Hoofdstuk 6*), waaruit blijkt dat het SPV een positieve impuls heeft gegeven aan regionale samenwerking. Berenschot ziet ook een trekkende rol van de provincie of de vervoerregio en constateert dat de handhavingpartners meestal aan tafel zitten. In grotere mate dan in ons eigen onderzoek, geven respondenten uit het Berenschotonderzoek (vooral provincies en vervoerregio's) aan dat vorm en inhoud van de samenwerking veranderd is sinds het SPV. Waar het Berenschot-onderzoek laat zien dat de meeste regio's op schema liggen voor de afronding van de uitvoeringsagenda's in 2020, laat ons onderzoek onder gemeenten zien dat gemeenten hierin minder ver zijn.

7.3 Ondersteuning

Van de 26 geïnterviewde gemeenten geven er 10 aan geen verdere ondersteuning nodig te hebben of deze al te ontvangen. Vijf gemeenten kunnen ondersteuning gebruiken op het gebied van kennis en ervaring met meetinstrumenten en duidelijkheid over de interpretatie. Ook een uniforme toetsmethode wordt daarbij genoemd. Vier gemeenten hebben behoefte aan financiële hulp en drie aan ambtelijke capaciteit. Op de vraag wie de ondersteuning kan leveren, wordt de provincie of vervoerregio het meest genoemd (acht keer).

Dit sluit aan bij de bevindingen van het expertiseteam van Antea Group/RHDHV (zie *Hoofdstuk 6*). Ook zij concluderen dat gemeenten nog zoekend zijn naar de manier waarop ze een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma moeten opstellen en capaciteit missen om de analyses op te pakken. Ook verwachten gemeenten aansturing van vooral de provincies.

7.4 Beperkingen van deze studie

Aan deze studie heeft een beperkt aantal gemeenten deelgenomen: 139 gemeenten hebben de enquête ingevuld en 26 gemeenten zijn geïnterviewd. De respondenten waren bovendien geen aselechte steekproef van het totaal aantal Nederlandse gemeenten. Het is goed mogelijk dat gemeenten die specifieke interesse hebben in verkeersveiligheid en/of al aan de gang zijn met het SPV, eerder geneigd zullen

zijn geweest de enquête in te vullen dan gemeenten die (bijvoorbeeld door tijd- of personeelsgebrek) nog geen start hebben gemaakt met de uitvoering van het SPV. De resultaten kunnen daarom niet zomaar vertaald worden naar de totale populatie van Nederlandse gemeenten.

Hoewel we de vraagstelling en de toon in de interviews zo neutraal mogelijk hebben gehouden, is er bij alle interviews een reëel risico op sociaal wenselijke antwoorden.

Ten slotte zijn de risicoanalyses alleen beoordeeld met een quickscan aan de hand van het Stappenplan Risicoanalyse. In 2021 is een uitgebreidere beoordeling van risicoanalyses voorzien, waarbij dieper kan worden ingegaan op de vraag wat een goede risicoanalyse is en welke analyses daaraan voldoen.

Bijlage A Online enquête alle Nederlandse gemeenten

Alle tekst tussen <...> is als script verwerkt in de online enquête, zodat na een bepaald antwoord de vragenlijst direct doorspringt naar de volgende relevante vraag. Ook geeft de tekst tussen <...> aan waar in de online enquête een tekstveld is ingevoegd waar gemeenten zelf een vrije tekst kunnen intikken of waar een pull down menu is ingevoegd waar gemeenten de naam van hun gemeente kunnen selecteren.

<Introductietekst>

Hoe staat de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) er voor bij gemeenten en provincies? Het Kennisnetwerk SPV voert voor het Ministerie van IenW, het IPO en VNG een monitor uit naar de afspraken in het Startakkoord SPV. We vragen u daarom in deze korte vragenlijst graag of uw gemeente bezig is met een risicoanalyse en/of een uitvoeringsagenda. We vragen u ook deze (concept)documenten te uploaden, zodat het Kennisnetwerk een korte scan kan uitvoeren. Het invullen van de enquête neemt ongeveer 2 minuten in beslag.

<informed consent>

Uw deelname aan deze korte enquête is vrijwillig en u kunt desgewenst op elk moment stoppen met de vragenlijst. De analyses en rapportage zijn anoniem: in de resultaten worden geen individuele gemeenten genoemd. Door op 'volgende' te klikken geeft u aan dat u bovenstaande informatie heeft gelezen en begrepen en gaat u verder naar de korte enquête.

1. Wat is de naam van uw gemeente?

<voeg hier een pull out menu in met de namen van alle gemeenten per 1 januari 2020>

2. Heeft uw gemeente een risicoanalyse SPV?

- ☐ Ja
- ☐ Nee, deze is naar verwachting eind 2020 afgerond
- ☐ Nee, deze is naar verwachting in 2021 gereed
- ☐ Nee, en dat gaan we ook niet doen, want....

<als ja → door naar vraag 3>

<als nee → door naar vraag 5>

3. Heeft uw gemeente deze risicoanalyse zelf uitgevoerd of zelf laten uitvoeren?

- ☐ Ja, we hebben zelf de analyse uitgevoerd
- ☐ Ja, we hebben zelf opdracht gegeven de analyse uit te voeren
- ☐ We hebben de analyse laten uitvoeren samen met andere gemeenten
- ☐ De provincie/voervoerregio heeft voor ons een analyse laten uitvoeren
- ☐ Anders, namelijk... <hier vrij tekstveld invoegen>

4. Wilt u uw risicoanalyse hier uploaden? Dit mag ook een concept-document zijn. De documenten worden vertrouwelijk behandeld, worden niet openbaar en er wordt ook niet naar individuele analyses verwezen.
5. Heeft uw gemeente een uitvoeringsagenda SPV, eventueel gezamenlijk met andere gemeenten/regio/provincie?
- ☐ Ja
 - ☐ Nee, deze is naar verwachting eind 2020 afgerond
 - ☐ Nee, deze is naar verwachting in 2021 gereed
 - ☐ Nee, deze is naar verwachting na 2021
 - ☐ Nee, en dat gaan we ook niet doen, want.... <hier vrij tekstveld invoegen>
- <als ja → door naar vraag 6>
- <als nee → door naar vraag 8>
6. Heeft uw gemeente deze uitvoeringsagenda zelf geschreven of zelf laten schrijven?
- ☐ Ja, we hebben zelf de uitvoeringsagenda geschreven
 - ☐ Ja, we hebben zelf opdracht gegeven de uitvoeringsagenda te schrijven
 - ☐ We hebben de uitvoeringsagenda laten schrijven samen met andere gemeenten
 - ☐ De provincie/voervoerregio heeft voor ons een uitvoeringsagenda geschreven
 - ☐ Anders, namelijk... <hier vrij tekstveld invoegen>
7. Wilt u uw uitvoeringsagenda hier uploaden? Dit mag ook een concept-document zijn. De documenten worden vertrouwelijk behandeld, worden niet openbaar en er wordt ook niet naar individuele agenda's verwezen.
8. Mogen wij u benaderen voor een kort interview over risicogestuurd werken en de samenwerking met anderen in de SPV-context?
- ☐ Ja, mijn emailadres is <tekstbox vrije tekst invoegen>
 - ☐ Nee

Hartelijk dank voor uw deelname!

Bijlage B Vragenlijst telefonische interviews

Introductie

Hoe staat de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) er voor bij gemeenten en provincies? Het Kennisnetwerk SPV voert voor het Ministerie van IenW, het IPO en VNG een monitor uit naar de afspraken in het Startakkoord SPV. We vragen u daarom in dit interview graag naar uw ervaringen met risicogestuurd werken en naar de samenwerking in het kader van het SPV. Het interview neemt ongeveer 20 minuten in beslag.

De antwoorden in dit interview zijn vormgegeven als een enquête, zodat de interviewer uw antwoorden gemakkelijk kan structureren. Er is echter natuurlijk alle ruimte uw antwoord toe te lichten of een ander antwoord te geven.

Uw deelname

Uw deelname aan dit interview is vrijwillig en u kunt desgewenst op elk moment stoppen. De analyses en rapportage zijn anoniem: in de resultaten worden geen individuele gemeenten genoemd. Door deel te nemen aan het interview geeft u aan dat u bovenstaande informatie heeft gelezen en begrepen.

- Wat verstaat u onder risicogestuurd werken op het gebied van verkeersveiligheid? (meerdere antwoorden mogelijk)
 - ☐ Beleid maken op basis van ongevallen
 - ☐ Beleid maken op basis van instrumenten zoals bijvoorbeeld het Risico-kompas (sinds kort: MOVIMAPS veiligheidsratio en snelheid) van Hastig en de Verkeersveiligheidsmonitor van RHDHV
 - ☐ Beleid maken op basis van risico-indicatoren zoals snelheids-indicatoren, alcoholindicatoren en infrastructuurindicatoren
 - ☐ Infrastructuurmaatregelen nemen
 - ☐ Educatie maatregelen nemen, bijvoorbeeld voor ouderen en kinderen
 - ☐ Beleid maken op basis van analyses, en dat beleid ook monitoren
 - ☐ Anders, namelijk
- Op welke manier past uw gemeente risicogestuurd werken toe in verkeersveiligheid? (vrij antwoord)
- Heeft u een risicoanalyse opgesteld?
 - ☐ Ja → hebben we die al ontvangen?
 - ☐ Nee → waarom niet?
- Wat zijn volgens u de drie grootste risico's voor de verkeersveiligheid in uw gemeente? (vrij antwoord)

- Met wie werkt u in de regio samen op het gebied van verkeersveiligheid? (meerdere antwoorden mogelijk)
 - ☐ OM
 - ☐ Politie
 - ☐ Waterschap
 - ☐ (Buur)gemeenten
 - ☐ Andere afdelingen binnen de gemeenten, namelijk
 - ☐ Gemeentelijk samenwerkingsverband
 - ☐ Provincie
 - ☐ Vervoerregio
 - ☐ Rijkswaterstaat
 - ☐ Maatschappelijke partijen (namelijk: ...)
- Wie is de trekker van deze regionale samenwerking?
 - ☐ OM
 - ☐ Politie
 - ☐ Waterschap
 - ☐ (Buur)gemeenten
 - ☐ Andere afdelingen binnen de gemeenten, namelijk ...
 - ☐ Gemeentelijk samenwerkingsverband
 - ☐ Provincie
 - ☐ Vervoerregio
 - ☐ Rijkswaterstaat
 - ☐ Maatschappelijke partijen (namelijk: ...)
- Is dit overleg ambtelijk of bestuurlijk?
 - ☐ Ambtelijk
 - ☐ Bestuurlijk
 - ☐ Beide
- Is dit overleg regelmatig of ad hoc?
 - ☐ Regelmatig, namelijk....
 - ☐ Ad hoc
- Wat kan volgens u bereikt worden met de samenwerking? (meerdere antwoorden mogelijk)
 - ☐ Op deze manier kunnen we verkeersveiligheid integraal aanpakken
 - ☐ Verkeersveiligheid is een opgave die gemeentegrenzen overschrijdt
 - ☐ We kunnen onze (regionale?) middelen efficiënter inzetten als we samenwerken
 - ☐ Maatregelen zijn effectiever als we ze gecoördineerd uitvoeren
 - ☐ We kunnen zo meer structurele aandacht vragen voor verkeersveiligheid
 - ☐ Onderwerpen kunnen gemakkelijk met alle betrokkenen worden besproken
 - ☐ Onze belangen kunnen zo beter gewaarborgd worden richting het rijk en/of provincie
 - ☐ Anders, namelijk

- Is het u duidelijk wat er van een (regionale) uitvoeringsagenda in het kader van het SPV 2030 wordt verwacht?
 - ☐ Ja
 - ☐ Nee, want...
 - ☐ Deels, namelijk...
- Heeft u uitvoeringsagenda opgesteld?
 - ☐ Ja
 - ☐ Nee, want....
- Is de samenwerking in uw regio op het gebied van verkeersveiligheid veranderd na de komst van het SPV 2030?
 - ☐ Vorm van samenwerking
 - ☐ Ja, namelijk...
 - ☐ Nee, want...
 - ☐ Nog niet, maar er zijn wel plannen, namelijk...
 - ☐ Deelnemers
 - ☐ Ja, namelijk...
 - ☐ Nee, want...
 - ☐ Nog niet, maar er zijn wel plannen, namelijk...
 - ☐ Inhoud van samenwerking
 - ☐ Ja, namelijk...
 - ☐ Nee, want...
 - ☐ Nog niet, maar er zijn wel plannen, namelijk...
- Hoe beoordeelt u de samenwerking in uw regio (en waarom)?
 - ☐ Slecht, want...
 - ☐ Matig, want...
 - ☐ Neutraal, want...
 - ☐ Goed, want...
 - ☐ Zeer goed, want...
- Wat kan er verbeteren aan de samenwerking in uw regio? (vrij antwoord)
- Wie is daarvoor aan zet? (meerdere antwoorden mogelijk)
 - ☐ OM
 - ☐ Politie
 - ☐ Waterschap
 - ☐ (Buur)gemeenten
 - ☐ Andere afdelingen binnen de gemeenten, namelijk
 - ☐ Gemeentelijk samenwerkingsverband
 - ☐ Provincie
 - ☐ Vervoerregio
 - ☐ Rijkswaterstaat
 - ☐ Maatschappelijke partijen (namelijk: ...)
- Tot slot: welke ondersteuning heeft u nodig en van wie?
 - ☐ Voor de risicoanalyse en uitvoeringsprogramma (open vraag)
 - ☐ Wie kan deze hulp bieden? (open vraag, vraag expliciet naar Kennisnetwerk SPV)
 - ☐ Voor de samenwerking met relevante organisaties (open vraag)
 - ☐ Wie kan deze hulp bieden? (open vraag)

Colofon**Uitgave**

Kennisnetwerk SPV

Productnummer

KN SPV 2020-11

Opmaak

Inpladi bv, Cuijk

Foto

Shutterstock.com

November 2020