

Risicogestuurd verkeerveiligheidsbeleid

Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma



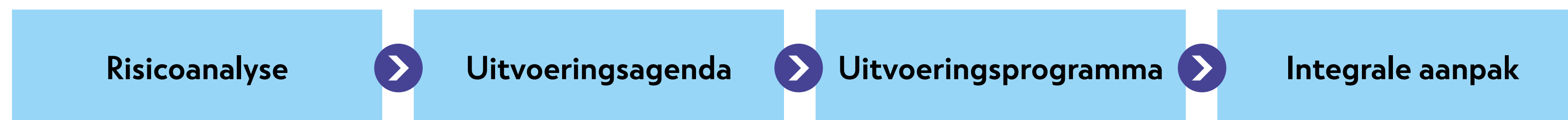
Inhoud

Introductie	03	Stap 4 – Hoe veilig is het wagenpark in jouw gebied?	35
De processtappen nader uitgewerkt	10	Stap 5 – Wat is de responstijd van ambulances bij spoedritten?	36
De fasen in het proces: de beleidscyclus	11	Stap 6 – Hoe kun je de omvang van problemen prioriteren?	37
Fase I: Bepalen	12	Details bij de uitvoeringsagenda en het uitvoeringsprogramma	38
Fase II: Uitvoeren	18	Hoe bepaal je de onderwerpen voor de uitvoeringsagenda?	39
Fase III: Nagaan	19	Het uitvoeringsprogramma	40
Fase IV: Bijsturen	20	Strategieën om het budget te bepalen	41
Details bij de risicoanalyse	21	Bijlagen	42
Verantwoordelijkheden	22	Bijlage 1: Tijdslijn SPV	43
Het doel van de risicoanalyse bepalen	24	Bijlage 2: SPV-beleidsthema's	44
De risicoanalyse: inhoudelijke stappen	25	Bijlage 3: Landelijke cijfers	46
Beschikbare gegevens	26		
Stap 1a – Hoe veilig zijn jouw wegvakken ingericht?	27		
Stap 1b – Hoe veilig is jouw fietsinfrastructuur ingericht?	28		
Stap 1c – Hoe veilig zijn jouw kruispunten ingericht?	29		
Stap 2 – Hoe snel rijden verkeersdeelnemers op jouw wegen?	30		
Stap 3a – Hoe vaak rijden mensen onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen?	31		
Stap 3b – Hoe vaak gebruiken verkeersdeelnemers beveiligingsmiddelen?	32		
Stap 3c – Hoe vaak voeren verkeersdeelnemers verlichting?	33		
Stap 3d – Hoe vaak zijn verkeersdeelnemers met hun aandacht bij het verkeer?	34		

Introductie

Risicogestuurde aanpak

Met de introductie van het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid \(SPV\) 2030](#) werken overheden sinds 2018 aan **risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid** (voor tijdslijn SPV zie [Bijlage 1](#)). De eerste afspraken hierover zijn vastgelegd in het [Startakkoord SPV 2030](#). Hierin staat dat Rijk en regionale overheden een **risicoanalyse** maken die de basis vormt voor een **uitvoeringsagenda**. De uitwerking van deze agenda vindt plaats in **uitvoeringsprogramma's**. Dit leidt tot een **integraal afgewogen maatregelenpakket**. Hierbij zijn de principes van [Duurzaam Veilig](#) van belang.



Wat risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid is en hoe dat werkt, leggen we in dit document stap voor stap uit.

Introductie

Eén in plaats van twee stappenplannen

Dit stappenplan vervangt de eerdere stappenplannen voor het maken van een risicoanalyse en een uitvoeringsprogramma.

De **belangrijkste wijzigingen** ten opzichte van deze eerdere stappenplannen zijn:

- Het stappenplan risicoanalyse en het stappenplan uitvoeringsagenda zijn gecombineerd.
- De stappen zelf zijn herzien, waarbij inhoud en proces zijn gecombineerd.
- Er is onderscheid gemaakt tussen risicoanalyses voor regievoerders en voor wegbeheerders.
- Het onderscheid tussen 'uitvoeringsagenda' en 'uitvoeringsprogramma' is verduidelijkt.

Introductie

Waarom maken we een risicoanalyse?

Traditioneel verkeersveiligheidsbeleid baseert zich vooral op slachtofferstatistieken. Die statistieken kunnen laten zien op welke plekken het verkeerssysteem onveilig is. Deze aanpak staat ook wel bekend als een 'reactieve aanpak' omdat je pas wat gaat doen als er al slachtoffers gevallen zijn.

Het is echter gebleken dat deze statistieken alléén niet voldoende zijn. Zo is bijvoorbeeld van veel ernstig verkeersgewonden niet bekend op welke locatie ze gewond geraakt zijn. Ook kennen we van individuele ongevallen de achterliggende oorzaken vaak niet. Uit onderzoek blijkt dat het vaak om een combinatie van oorzaken gaat. Daarin spelen risico's (het gevaar op de weg) een belangrijke rol.

Door deze risico's als uitgangspunt van beleid te nemen, kunnen we meer proactief sturen op verkeersveiligheid. Dit is de essentie van een **risicogestuurde aanpak**. Een risicoanalyse biedt bovendien meer concrete aanknopingspunten om de juiste maatregelen op de juiste locaties te nemen dan een analyse van slachtoffers. En doordat we gebruikmaken van lokale en regionale informatie over risico's, kunnen we het beleid daar ook preciezer op afstemmen.

[Naar de factsheet over risicogestuurd beleid](#)



Introductie

Wat is een risicoanalyse?

Bij een risicoanalyse bepaal je in een aantal stappen welke risicovolle kenmerken in het verkeerssysteem de verkeersveiligheid in jouw gemeente, regio of provincie bedreigen. Een risicoanalyse is dus een **proactief instrument** om risico's te meten en ongevallen te voorkómen door die risico's aan te pakken.

Een risicoanalyse laat zien op welke punten het verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. Een risicoanalyse zelf bevat dus geen maatregelen; die komen later aan bod in een uitvoeringsprogramma.

Risico-indicatoren

We hebben een overzicht gemaakt van de belangrijkste indicatoren die voor een risicoanalyse gebruikt kunnen worden: risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's) genoemd. Je ziet ze verderop terug.

[Naar de factsheet over risico-indicatoren](#)



Introductie

Waar kijk je naar bij een risicoanalyse?

Als wegbeheerder van een gemeente of provincie of als regievoerder van een provincie of regio kijk je naar verschillende soorten risico's. Dat doen we aan de hand van de eerder genoemde risico-indicatoren. We zetten deze hier-naast kort voor je op een rijtje.

Meer informatie over [de risicoanalyse](#)

Risico-indicatoren

- 1 Hoe veilig is de infrastructuur ingericht?
- 2 Hoe snel wordt er op welke wegen gereden?
- 3 Hoe veilig gedragen verkeersdeelnemers zich in het verkeer?
- 4 Hoe veilig is het wagenpark?
- 5 Hoe snel is traumazorg ter plaatse?

Introductie

Hoe passen de risico-indicatoren op de beleidsthema's uit het SPV?

In het SPV zijn 9 beleidsthema's onderscheiden waarop we de komende jaren extra inzetten. Hieronder geven we weer wat die thema's zijn en welke risico-indicatoren daarop kunnen aansluiten. Meer informatie hierover is te vinden in [Bijlage 2](#).

Tabel 1: Relatie tussen de 9 SPV-beleidsthema's en de belangrijkste risico-indicatoren

		Risico-indicatoren					
		Veilige infrastructuur	Veilige snelheid	Veilige verkeersdeelnemers	Veilige voertuigen	Hoogwaardige traumazorg	
SPV-beleidsthema's	1	Veilige infrastructuur	✓				✓
	2	Heterogeniteit in het verkeer	✓	✓			
	3	Technologische ontwikkelingen		✓	✓	✓	✓
	4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	✓	✓	✓	(✓)	
	5	Onervaren verkeersdeelnemers			✓		
	6	Rijden onder invloed			✓		
	7	Snelheid in het verkeer		✓			
	8	Afleiding in het verkeer			✓		
	9	Verkeersovertreders		✓	✓		

Introductie

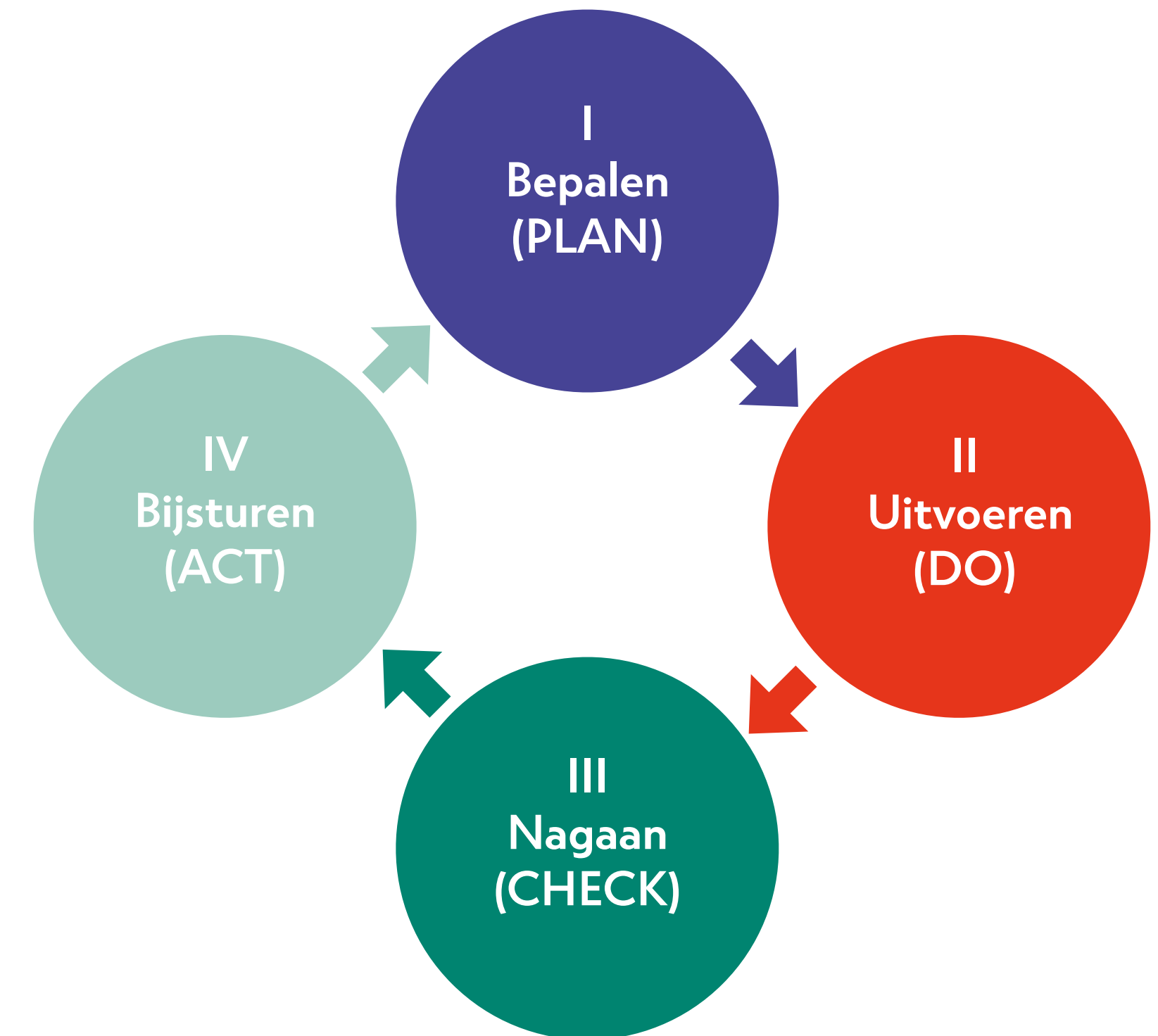
Hoe organiseer je het proces?

De te nemen stappen volgen de fasen van de beleidscyclus (PLAN-DO-CHECK-ACT). Deze fasen zijn in de figuur hiernaast heel beknopt weergegeven. In de eerste fasen ('Bepalen') zijn stappen te vinden van onderdelen als:

- de risicoanalyse;
- de uitvoeringsagenda;
- het uitvoeringsprogramma met een integraal maatregelenpakket.

In de fasen daarna vindt de uitvoering, evaluatie en bijsturing plaats van datgene wat in de eerste fase is voorbereid.

We vervolgen nu met de stappen die binnen de fasen van de beleidscyclus te onderscheiden zijn.



De processtappen nader uitgewerkt

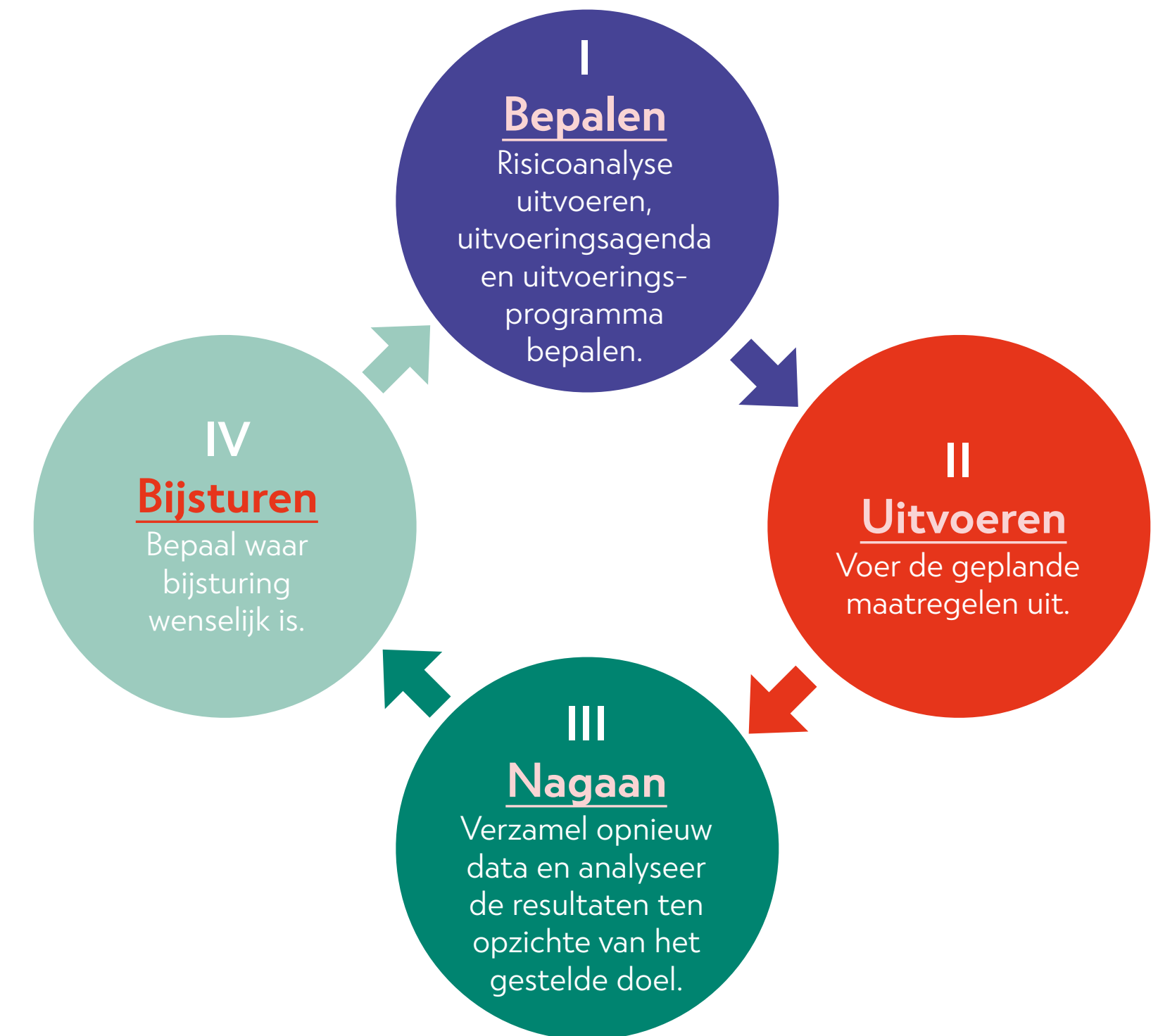
De fasen in het proces: de beleidscyclus

Organisatie van het proces

Effectief verkeersveiligheidsbeleid bevat verschillende fasen. De essentie daarvan is onder verschillende namen bekend, zoals de Deming-cirkel, de Plan-Do-Check-Act-cyclus (PDCA), of – zoals wij het verder noemen – **de beleidscyclus** (zie de afbeelding hiernaast)

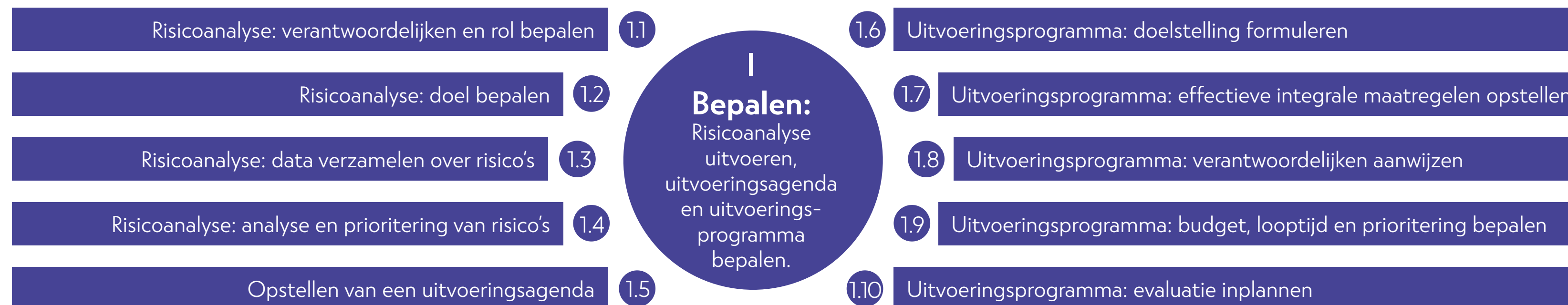
We doorlopen per fase wat hierbij essentiële activiteiten zijn. Vervolgens verbinden we dit met uitvoering van de risicoanalyse en het opstellen van de uitvoeringsagenda en het uitvoeringsprogramma met integrale maatregelen.

Als je geïnteresseerd bent in een van procesfasen in het bijzonder, klik dan op de betreffende stap in de afbeelding hiernaast. Wil je alle stappen doorlopen, ga dan verder naar de volgende pagina.



Fase I: Bepalen

In deze fase van het proces voer je een **risico-analyse** uit en stel je een **uitvoeringsagenda** op die leidt tot een **uitvoeringsprogramma**.



1.1 Risicoanalyse: verantwoordelijkheden en rol bepalen

Als eerste stap in het proces is het van belang om de vraag te stellen: wie is de verantwoordelijke probleemeigenaar voor het uitvoeren van de risicoanalyse en vanuit welke rol?

- Ben je (primair) regievoerder van een gebied (regio of provincie)?
- Ben je primair wegbeheerder (gemeente)?

Afhankelijk van het antwoord voer je bepaalde stappen van de risico-analyse uit. [Hier zie je wat dit betekent.](#)

1.2 Risicoanalyse: doel bepalen

In deze tweede stap bepaal je met welk doel je de risico-analyse gaat uitvoeren en een uitvoeringsagenda gaat bepalen. Gaat het bijvoorbeeld om monitoring van verkeersveiligheidsontwikkelingen over de tijd? Of gaat het om een inventarisering van klachten? Het kan ook zijn dat je wilt bekijken hoe jouw situatie zich verhoudt tot die van een vergelijkbaar gebied en dat je wilt kijken wat je daarvan kunt leren.

Het doel is belangrijk als startpunt van je analyses, want dit bepaalt mede waarnaar je naar wilt kijken en in welke mate van detail. [Zie hier voor meer informatie.](#)

Fase I: Bepalen

In deze fase van het proces voer je een **risico-analyse** uit en stel je een **uitvoeringsagenda** op die leidt tot een **uitvoeringsprogramma**.

1.3 Risicoanalyse: data verzamelen over risico's

In de derde stap ga je relevante gegevens verzamelen over risico's en eventueel andere ondersteunende gegevens. Welke dat zijn, hangt dus af van je doel en je rol.

Meer over de te nemen stappen en welke data daarbij betrokken kunnen worden vind je [hier](#).

1.4 De risicoanalyse: analyse en prioritering van risico's

Als de data over de risico-indicatoren verzameld zijn, en je hebt ook voldoende gegevens over eventueel aanvullende indicatoren zoals blootstelling en ongevallen, dan volgt de analyse van problemen. Relevante vragen zijn:

- 1 Welke indicatoren ontwikkelen zich in een gewenste richting en welke in een ongewenste richting?
- 2 Waar is het onveilig: welke indicatoren vertonen een ongewenste waarde en waar is dat het geval?
- 3 Voor samengestelde indicatoren zoals veilige infrastructuur: hoeveel essentiële kenmerken ontbreken er op welke locaties?

Als je dat bekeken hebt, kun je eventueel ook indicatoren combineren om verder te prioriteren met vragen als:

- 4 Op welke probleemlocaties komt relatief veel verkeer?
- 5 Op welke probleemlocaties zijn kwetsbare verkeersdeelnemers in gevaar?

Eventueel kun je ook nog ongevallen betrekken bij de analyse, maar denk eraan dat deze informatie veelal flinke onderregistratie kent voor bepaalde groepen (fietsers!).

1.5 Opstellen van een uitvoeringsagenda

De risicoanalyse die in de vorige stap is uitgevoerd leidt tot onderwerpen voor de uitvoeringsagenda: welke risico's en locaties komen uit de analyse als grootste problemen naar voren? Maak hier een lijst van die op hoofdlijnen als startpunt dient voor het uitvoeringsprogramma. Risico's of locaties die op meer punten ongunstig scoren zet je bovenaan de agenda; de minder ongunstig scorende risico's of locaties komen onderaan op de agenda. Daarnaast kunnen er nog andere argumenten zijn die leiden tot punten die je op de uitvoeringsagenda wilt hebben.

De uitwerking van deze agenda vindt uiteindelijk plaats in het uitvoeringsprogramma (stappen 1.6 t/m 1.10). De agenda zelf laat je bestuurlijk vaststellen.

Fase I: Bepalen

In deze fase van het proces voer je een **risico-analyse** uit en stel je een **uitvoeringsagenda** op die leidt tot een **uitvoeringsprogramma**.

1.6 Uitvoeringsprogramma: doelstelling formuleren

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus vooral naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties.

Vanuit die risicogestuurde aanpak kan het zinvol zijn om verkeersveiligheidsdoelstellingen te koppelen aan de verschillende risico-indicatoren. Dat kun je bijvoorbeeld als volgt formuleren:

- X% van onze 50km/uur-wegen is duurzaam veilig ingericht.
- X% van onze fietspaden is duurzaam veilig ingericht.
- X% van de weggebruikers op onze hoofdwegen houdt zich aan de maximumsnelheid.

De gewenste aandelen ('X') zijn deels een politiek-bestuurlijke keuze. Maar ze hangen natuurlijk vooral af van de huidige situatie: waar vinden we op dit moment de grootste risico's voor de verkeersveiligheid? Dat stel je vast in de risicoanalyse. Na een aantal jaren en na ook de andere stappen te hebben doorlopen, kun je dan met een nieuwe risicoanalyse meten in hoeverre de doelstellingen zijn gehaald.

Doelstellingen formuleer je het liefst **SMART**:

- **Specifiek**: Waar gaat het over?
- **Meetbaar**: Aan de hand van genoemde indicatoren.
- **Acceptabel**: Het doel moet het nastreven waard zijn en daarbij op (enige) acceptatie van de omgeving kunnen rekenen.
- **Realistisch**: Verzeker je ervan dat je doel haalbaar is. Mogelijk krijg je daar naar verloop van tijd meer grip op.
- **Tijdgebonden**: Leg vast wanneer je het doel gehaald wilt hebben (bijvoorbeeld in welk jaar).

Fase I: Bepalen

In deze fase van het proces voer je een **risico-analyse** uit en stel je een **uitvoeringsagenda** op die leidt tot een **uitvoeringsprogramma**.

1.7 Uitvoeringsprogramma: effectieve integrale maatregelen opstellen

Nadat je de doelstellingen hebt geformuleerd, bepaal je welke maatregelen nodig zijn om die doelen zo effectief mogelijk te bereiken. De maatregelen moeten dus direct aan één of meerdere doelstellingen zijn gekoppeld.

Een eenvoudig voorbeeld: stel, de doelstelling is dat 80% van de fietspaden in jouw gebied duurzaam veilig is ingericht. Uit de risicoanalyse blijkt echter dat dit slechts voor 60% het geval is. Dan moeten de maatregelen erop zijn gericht om die 60% te verhogen naar 80%. Je gaat dan na welk deel van de fietspaden die nog niet voldoen aangepakt gaan worden en welke maatregelen nodig zijn om wel te gaan voldoen. Moet de berm veiliger worden gemaakt? Of moet het wegdek geëgaliseerd worden?

Doordat je zo veel mogelijk risico's ook in combinatie met elkaar hebt bekeken, kun je daarmee ook gebieden integraler aanpakken. Zijn er bijvoorbeeld meerdere risicogedragingen niet op orde, bekijk dan wat je hieraan kunt doen vanuit infrastructuur (bijvoorbeeld geloofwaardige inrichting), handhaving en begeleidende voorlichting.

Hoe weet ik of een maatregel effect heeft? Zie hiervoor de [Effectiviteitswijzer](#).

1.8 Uitvoeringsprogramma: verantwoordelijken aanwijzen

Afhankelijk van de doelstellingen en maatregelen kunnen verschillende partijen in de regio bij het uitvoeringsprogramma worden betrokken. Naast de wegbeheerders kan het bijvoorbeeld gaan om de politie, verzekeraars en werkgevers, maar ook om organisaties als Veilig Verkeer Nederland, ANWB en Fietsersbond.

Sommige partijen kunnen worden gevraagd om alleen mee te denken, andere om maatregelen actief uit te voeren en verantwoordelijkheid te dragen. Daarom is het belangrijk om voor elke doelstelling en maatregel vooraf te bepalen wie verantwoordelijk is. Is dat de wegbeheerder, de politie, zijn het andere partijen of een combinatie daarvan? Laat deze partijen ook al in een vroeg stadium meedenken en -praten over het uitvoeringsprogramma.

Fase I: Bepalen

In deze fase van het proces voer je een **risico-analyse** uit en stel je een **uitvoeringsagenda** op die leidt tot een **uitvoeringsprogramma**.

1.9 Uitvoeringsprogramma: prioritering van maatregelen, budget en looptijd bepalen

a Prioritering van maatregelen bepalen

Meestal kunnen niet alle maatregelen tegelijk worden uitgevoerd. Daarom is het belangrijk om te bepalen welke prioriteit moeten krijgen. Met andere woorden: met welke maatregelen gaan we als eerste aan de slag? En dus: voor welke maatregelen maken we als eerste budget vrij? Om je te helpen bij die keuze is het verstandig om eerst die maatregelen te kiezen die aantoonbaar effectief zijn en waar je als gemeente of provincie zelf de regie over kunt voeren. Als wegbeheerder gaat het dan vooral om infrastructurele maatregelen.

Natuurlijk spelen daarbij ook de kosten een rol: welke maatregel geeft de hoogste slachtofferreductie per euro? Maar wellicht speelt ook mee dat je met sommige maatregelen meerdere onderwerpen van de uitvoeringsagenda in één keer kunt aanpakken, meerdere mobiliteitsonderwerpen kunt combineren (bijvoorbeeld stimuleren fietsgebruik en betere fietsveiligheid) of dat je werk met werk kunt combineren.

b Budget vaststellen

Eigenlijk is het budget vrijwel altijd (te) beperkt. Er zijn [verschillende strategieën](#) om daarmee om te gaan.

c Looptijd bepalen

Een uitvoeringsprogramma bevat een agenda voor gemiddeld 3 tot 5 jaar. Een langere termijn geeft vaak onvoldoende flexibiliteit: over een langere periode kan er zo veel veranderen dat het uitvoeringsprogramma te vaak moet worden aangepast. Een periode van 3 tot 5 jaar biedt ook meer ruimte om regelmatig te evalueren of de doelstellingen zijn bereikt.

Fase I: Bepalen

In deze fase van het proces voer je een **risico-analyse** uit en stel je een **uitvoeringsagenda** op die leidt tot een **uitvoeringsprogramma**.

1.10 Uitvoeringsprogramma: evaluatie inplannen

Elk uitvoeringsprogramma hoort aan het einde van de looptijd geëvalueerd te worden. Zo kan bekeken worden of de maatregelen inderdaad zijn uitgevoerd, het budget voldoende was en hoe het inmiddels staat met de verkeersveiligheid. Natuurlijk is een belangrijk onderdeel van de evaluatie dat je terugkijkt naar het in [stap 1.6](#) geformuleerde doel. Hoe stel je vast of het doel bereikt is of nog niet (helemaal)?

Al deze informatie is essentieel voor een nieuw uitvoeringsprogramma. Plan daarom in het uitvoeringsprogramma alvast een evaluatie in en benoem concreet wanneer die gaat plaatsvinden, welke elementen er geëvalueerd worden, door wie en hoeveel tijd/geld daarvoor nodig is. Zo is de kans het grootst dat de evaluatie over een paar jaar ook daadwerkelijk uitgevoerd gaat worden.

Het uitvoeringsprogramma laat je ook weer bestuurlijk vaststellen.

Hierna ga je door naar fase 2 van het stappenplan: uitvoeren van de maatregelen.

Fase II: Uitvoeren

In deze fase van het proces **voer je de maatregelen uit** of laat die uitvoeren die in het uitvoeringsprogramma benoemd zijn.

2 Voer de maatregelen uit

Om uiteindelijk de verkeersveiligheid te verbeteren, is het belangrijk om de maatregelen die in het uitvoeringsprogramma zijn geselecteerd daadwerkelijk uit te voeren.

Ga je zelf over die maatregelen, bijvoorbeeld als wegbeheerder? Voer dan zelf de activiteiten uit die nodig zijn om de maatregelen op de geselecteerde wegen en in de benoemde tijd uit te voeren. Besteed werk aan indien nodig en zie toe op een goede uitvoering. De uitvoering van maatregelen heeft vrijwel altijd het karakter van een project.

Ga je niet zelf over de maatregelen (bijvoorbeeld verkeershandhaving), draag er dan zorg voor dat de benodigde instanties zo veel mogelijk de geselecteerde maatregelen gaan oppakken. Doorgaans bestaan er al goede contacten



met deze instanties zoals in de bestuurlijke driehoek bij gemeenten en zijn relevante organisaties in fase 1 al meegenomen in de uitkomsten van de risicoanalyse. Zien de betreffende instanties geen mogelijkheden om de geselecteerde maatregelen uit te voeren? Bekijk dan samen wat er nodig is om hier wel een stap in te kunnen zetten. Schakel zo nodig andere regievoerders in om te bekijken wat je samen kunt bereiken.

Daar waar het gaat om de uitvoering van infrastructurele maatregelen, is het belangrijk om in de ontwerpfase al een verkeersveiligheidsaudit uit te laten voeren. Zie [hier](#) voor meer informatie.

Zijn de maatregelen uitgevoerd, dan ga je naar fase 3 van de beleidscyclus.

Fase III: Nagaan

In deze fase van het proces voer je een **evaluatie** uit en bepaal je wat het verschil is met de eerdere metingen.

3 Evalueer opnieuw de situatie

Nadat de maatregelen zijn ingevoerd en de tijd is verstreken die hiervoor in het uitvoeringsprogramma is bepaald, is het belangrijk om opnieuw te bekijken hoe het staat met de verkeersveiligheid. Je voert daartoe de evaluatie uit die je in [stap 1.10](#) van het uitvoeringsprogramma hebt bepaald.

III

Nagaan:

Verzamel opnieuw data en analyseer de resultaten ten opzichte van het gestelde doel.

In feite voer je opnieuw een risicoanalyse uit en bekijk je in hoeverre de situatie is veranderd:

- Welke maatregelen zijn uitgevoerd en waar?
- Welke risico's zijn kleiner geworden?
- Waar zijn risico's groter geworden?
- Kun je de ontwikkeling in risico's in verband brengen met de uitgevoerde maatregelen?

Vergeet ook niet om te bekijken in hoeverre je het gestelde doel bereikt hebt (zie [stap 1.6](#)).

Fase IV: Bijsturen

In deze fase van het proces **stuur je bij** waar nodig om verdere verbeteringen te kunnen bereiken.

4 Stuur bij waar nodig

In de vorige stap is duidelijk geworden welke risico's daadwerkelijk kleiner zijn geworden en waar dat nog niet het geval is. Ook is duidelijk geworden welke maatregelen die gepland waren zijn uitgevoerd en hoe deze hebben bijgedragen aan het verminderen van de risico's.

IV
Bijsturen:
Bepaal waar
bijsturing
wenselijk is.

Je brengt de uitgevoerde evaluatie ook in verband met het in [stap 1.6](#) geformuleerde doel. Zeker als dat doel nog niet is behaald, bekijk je opnieuw hoe dat wel te behalen is. Is het doel wel behaald, bekijk dan welke nieuwe doelen er zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Je begint dan weer opnieuw bij [fase 1](#).

Details bij de risicoanalyse

Verantwoordelijkheden

Wie analyseert welke risicofactoren? Wie heeft welke verantwoordelijkheid?

Welke van de risicofactoren relevant zijn om te analyseren, hangt af van de rol die je als overheid hebt in het verkeers- en vervoerssysteem.

De rol van regievoerders

Ben je regievoerder, bijvoorbeeld van een provincie of regio? Dan ben je verantwoordelijk voor een risicoanalyse die in kaart brengt welke risico's specifiek in jouw gebied de verkeersveiligheid bedreigen. Hoe staat het met de inrichtingskwaliteit van het wegennet, en van wie zijn die wegen? Hoe snel wordt er gereden en hoe staat het met andere gedragingen van weggebruikers? Ook de kwaliteit van de traumazorg in de aanrijtijden van ambulances zijn hierbij belangrijk (zie [Tabel 2](#)). Samen met uitvoeringsverantwoordelijken op het gebied van wegbeheer, handhaving en gezondheidszorg bepaal je vervolgens een effectieve aanpak.

Informatie over de effectiviteit van maatregelen is te vinden in de [Effectiviteitswijzer](#).

De rol van wegbeheerders

Ben je een wegbeheerder, bijvoorbeeld van een gemeente of van een provincie? Dan ben je uitvoeringsverantwoordelijk voor de veiligheid van jouw gemeentelijke of provinciale wegen voor zover die met wegbeheerdersactiviteiten zijn te beïnvloeden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inrichting van de weg (de wegkenmerken) of de regelgeving op de weg (snelheidslimiet, geslotenverklaringen e.d., zie [Tabel 2](#)). Om een beeld daarvan te krijgen, is het vooral van belang om een analyse te maken van de risicofactoren die samenhangen met de inrichting en het gebruik van jouw wegennet. Voor deze en andere verkeersveiligheidsrisico's is in de eerste plaats de regievoerder van jouw regio verantwoordelijk.

Verantwoordelijkheden

Tabel 2: Verantwoordelijkheden bij risicoanalyses. Deze liggen primair bij de regievoerders. Voor wegbeheerders is een beperktere set risicofactoren relevant om te analyseren en zo nodig op te pakken. Het ligt in de rede dat regievoerders die ook wegbeheerder zijn (zoals provincies) vanuit de regievoerdersrol ook hun wegbeheerdersrisico's meenemen.

Risiko-indicatoren	Nationaal		Regionaal		Gemeentelijk
	Regievoerder	Wegbeheerder	Regievoerder	Wegbeheerder	Wegbeheerder
Stap 1. Kijk naar infrastructuur:	✓	✓	✓	✓	✓
Stap 1a. Veilige wegen					
Stap 1b. Veilige fietspaden					
Stap 1c. Veilige kruispunten					
Stap 2. Hoe snel wordt er op welke wegen gereden?	✓	✓	✓	✓	✓
Stap 3. Hoe veilig gedragen verkeersdeelnemers zich in het verkeer?	✓				
Stap 3a. Nuchtere bestuurders			✓		
Stap 3b. Gebruik van beveiligingsmiddelen			✓		
Stap 3c. Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid			✓		
Stap 3d. Aandacht bij het verkeer					
Stap 4. Hoe veilig is het wagenpark?	✓				
Stap 5. Wat is de responstijd van ambulances?	✓		✓		

Het doel van de risicoanalyse bepalen

Met welk doel ga je het proces in?

Het doel van je proces bepaalt mede welke soort gegevens en op welke schaal je gegevens zou moeten analyseren. We zetten hier kort de belangrijkste op een rij:

- **Beleidskeuzen:** bij dit doel (vooral gericht op regievoerders) ga je kijken welke problemen in jouw gebied het grootst zijn als basis voor verdere beleidskeuzen. Je bekijkt dan de verschillende relevante indicatoren voor jouw gebied of wegen. De meest prominente problemen komen ook weer terug in de keuzen binnen de uitvoeringsagenda.
- **Prioritering:** bij dit doel (vooral gericht op wegbeheerders) ga je na welke van de wegvakken in jouw beheer prioriteit hebben vanwege de grootste opeenstapeling van risico's, eventueel in combinatie met andere kenmerken zoals grote verkeersintensiteit en relatief veel ongevallen.
- **Klachtenbehandeling:** is je doel vooral om klachtenbehandeling van bewoners te ondersteunen (vooral voor wegbeheerders), dan zul je specifiek naar bepaalde risicofactoren kijken die kunnen samenhangen

met de geuite klachten. Je objectiveert dan in feite de klachten door ook naar de harde gegevens te kijken over bijvoorbeeld snelheid.

- **Verantwoording:** bij dit doel ga je vooral kijken of de risico's zich over de tijd gunstig ontwikkelen. Is dat niet het geval, dan zijn meer of andere effectieve maatregelen nodig.
- **Benchmarken:** het kan ook zijn dat je wilt weten hoe de risico's in jouw gebied zich verhouden tot die in een vergelijkbaar gebied (bijvoorbeeld gemeenten). Het is dan zaak om goed vergelijkbare gegevens van beide gebieden te hebben om te voorkomen dat je appels en peren vergelijkt.
- **Onderzoek:** wil je weten of ingevoerde maatregelen effectief zijn? Dan is het in veel gevallen noodzakelijk om gedetailleerde gegevens te hebben van het gebied mét maatregelen en een vergelijkbaar gebied zonder maatregelen. Ook een nulmeting en nameting zijn belangrijk.

Doel

Monitoren van risico-indicatoren:
wat kun je ermee?

Beleidskeuzen
Welke risicoindicatoren hebben prioriteit?

Prioritering
Welke wegvakken/kruisingen hebben prioriteit?

Klachtenbehandeling
Kloppen klachten van burgers?

Verantwoording
Hoe is de ontwikkeling van mijn indicatoren?

Benchmarken
Hoe doe ik het t.o.v. de burens?

Onderzoek
Welke maatregelen hebben effect?

De risicoanalyse: inhoudelijke stappen

Regievoerders:

- Veilige infrastructuur (wegvakken, fietspaden, kruispunten)
- Veilige snelheid
- Veilige verkeersdeelnemers (nuchter, gebruik van beveiligingsmiddelen en licht, aandachtig)
- Veilige voertuigen (nationaal)
- Hoogwaardige traumazorg

Wegbeheerders:

- 1 Veilige infrastructuur (wegvakken, fietspaden, kruispunten)
- 2 Veilige snelheid

Beschikbare gegevens

Beschikbare data: de basisvoorziening

Landelijk en ook Europees (in de programma's [Baseline](#) en [Trendline](#)) worden diverse gegevens over risicofactoren al een aantal jaren verzameld. Deze gegevens kun je gebruiken voor een algemeen beeld van de belangrijkste risico's en de ontwikkeling daarin (zie de [Staat van de Verkeersveiligheid](#) voor een overzicht).

Specifiek voor gemeenten, regio's of provincies zijn er veelal nog weinig data beschikbaar om alle risico-indicatoren goed te kunnen meten. Via de basisvoorziening '[SPI-monitor](#)' van het Kennisnetwerk SPV zullen de komende tijd steeds meer data beschikbaar komen, bijvoorbeeld over de veiligheidskwaliteit van de infrastructuur in jouw gemeente of regio. Deze informatie komt voort uit landelijk ingekochte of verzamelde data. Daarnaast kan ook eigen informatie aan de risicoanalyse worden toegevoegd.

Aanvullingen

In dit stappenplan staat hoe en waar je zelf aanvullende relevante data kunt verzamelen. Op de website van het Kennisnetwerk SPV kan daarbij ook geput worden uit het [overzicht van beschikbare databronnen](#) en [instrumenten om risico-indicatoren te meten](#).

Omstandigheden veranderen

De omstandigheden in jouw gemeente, regio of provincie veranderen voortdurend. Ook komen er steeds nieuwe en nieuwe soorten data bij. Daarom is het belangrijk om regelmatig, bijvoorbeeld elke drie of vier jaar, een nieuwe risicoanalyse uit te voeren.

Voorbeelden risicoanalyse

Om een indruk te krijgen van hoe andere gemeenten en provincies hun risicoanalyses hebben gemaakt, vind je binnenkort goede voorbeelden op de website van het Kennisnetwerk SPV.

Stap 1a – Hoe veilig zijn jouw wegvakken ingericht?

Relevant voor **regievoerders** en **wegbeheerders**

De inrichting van infrastructuur (wegvakken, fietspaden en kruispunten) heeft invloed op het ontstaan van ongevallen en de afloop ervan.

Prioriteit hebben vooral die wegen die onveilig zijn ingericht en waar veel verkeer gebruik van maakt.

Maak een overzicht van wegvakken die onvoldoende veilig zijn ingericht. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige infrastructuur](#).

[Bekijk informatie over landelijke gegevens](#)

Stap 1a. Veilige wegen

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen	
In de SPI-monitor zijn cijfers beschikbaar van een aantal essentiële kenmerken voor een veilige inrichting van gemeentelijke en provinciale wegvakken. De komende tijd wordt dit verder aangevuld.	Maak een inventarisatie van de wegen in jouw beheer. Begin bij wegen waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit) en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. Begin met de belangrijkste kenmerken per wegtype*:	
Je kunt daarmee een overzicht maken van op welke wegvakken essentiële kenmerken ontbreken en welke dat zijn.	Type weg	Kenmerken
Er is daarnaast een goed beeld van de infrastructuur van provinciale wegen dankzij data van de ANWB .	ETW30	<ol style="list-style-type: none">1 Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?2 Bestaat het wegdek uit andere verharding dan asfalt?3 Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-weg?
	GOW50	<ol style="list-style-type: none">1 Zijn de kruispunten ingericht met een rotonde (voorkeur) of VRI?2 Heeft de weg vrijliggende fietspaden?
	ETW60	<ol style="list-style-type: none">1 Ligt er een plateau op de kruisingen?2 Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?
	GOW80	<ol style="list-style-type: none">1 Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?2 Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding?3 Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?

ETW = erftoegangsweg

GOW = gebiedsontsluitingsweg

* Er zijn meer wegtypen zoals stroomwegen; het betreft hier enkele voorbeelden

Stap 1b – Hoe veilig is jouw fietsinfrastructuur ingericht?

Relevant voor **regievoerders** en **wegbeheerders**

De inrichting van infrastructuur (wegvakken, fietspaden en kruispunten) heeft invloed op het ontstaan van ongevallen en de afloop ervan.

Maak een overzicht van fietsinfrastructuur die onvoldoende veilig is ingericht. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige infrastructuur](#).

Prioriteit heeft vooral die fietsinfrastructuur die onveilig is ingericht en waar veel fietsers gebruik van maken.

[Bekijk informatie over landelijke gegevens](#)

Stap 1b. Veilige fietspaden

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen
<p>In de SPI-monitor zijn cijfers beschikbaar van een aantal essentiële kenmerken voor veilige inrichting van gemeentelijke en provinciale fietspaden. De komende tijd wordt dit verder aangevuld.</p> <p>Je kunt daarmee een overzicht maken van op welke fietspaden essentiële kenmerken ontbreken en welke dat zijn.</p> <p>In een aantal gemeenten lopen pilots van de ANWB voor een uitgebreide inventarisatie. De Fietsersbond heeft een aantal kenmerken van fietspaden geïnventariseerd en voor sommige gemeenten op een kaart gezet. Voor de totalen per gemeente, zie ook Verkeersveiligheidsvergelijker.nl.</p>	<p>Maak een inventarisatie van de fietsinfrastructuur in jouw beheer. Begin bij fietspaden waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit) en verzamel zo veel mogelijk kenmerken.</p> <p>Begin in elk geval met de belangrijkste:</p> <ol style="list-style-type: none">1 Is er sprake van een vrijliggend fietspad daar waar de snelheid hoger is dan 30 km/uur?2 Is het fietspad voldoende breed?3 Zijn er geen oneffenheden in de wegverharding, zijn er geen obstakels (zoals paaltjes) en zijn er afgeschuinde stoepanden tussen stoep en fietspad?

Stap 1c – Hoe veilig zijn jouw kruispunten ingericht?

Relevant voor **regievoerders** en **wegbeheerders**

De inrichting van infrastructuur (wegvakken, fietspaden en kruispunten) heeft invloed op het ontstaan van ongevallen en de afloop ervan.

Prioriteit heeft vooral die fietsinfrastructuur die onveilig is ingericht en waar veel fietsers gebruik van maken.

Maak een overzicht van fietsinfrastructuur die onvoldoende veilig is ingericht. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige infrastructuur](#).

[Bekijk informatie over landelijke gegevens](#)

Stap 1c. Veilige kruispunten

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen										
Er is nog geen landelijke informatie beschikbaar van de essentiële kenmerken voor veilige inrichting van gemeentelijke en provinciale kruispunten. Hier wordt aan gewerkt.	Maak een inventarisatie van de kruispunten in jouw beheer. Begin bij kruispunten waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit) en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. Begin met belangrijke kenmerken zoals:										
	<table border="1"><thead><tr><th>Type kruispunt</th><th>Kenmerken</th></tr></thead><tbody><tr><td>SW-GOW</td><td>1 Rijrichtingscheiding 2 Kwetsbare verkeersdeelnemers niet toegestaan 3 Voorsorteerstroken</td></tr><tr><td>GOW-GOW</td><td>1 Rijrichtingscheiding 2 Kwetsbare verkeersdeelnemers alleen toegestaan op voorziening (bromfiets op 50km/uur-wegen) 3 Snelheidsremmers 4 Voorsorteerstroken</td></tr><tr><td>GOW-ETW</td><td>1 Rijrichtingscheiding op GOW 2 Snelheidsremmers 3 Haaientanden</td></tr><tr><td>ETW-ETW</td><td>1 Snelheidsremmers 2 Geen markering</td></tr></tbody></table>	Type kruispunt	Kenmerken	SW-GOW	1 Rijrichtingscheiding 2 Kwetsbare verkeersdeelnemers niet toegestaan 3 Voorsorteerstroken	GOW-GOW	1 Rijrichtingscheiding 2 Kwetsbare verkeersdeelnemers alleen toegestaan op voorziening (bromfiets op 50km/uur-wegen) 3 Snelheidsremmers 4 Voorsorteerstroken	GOW-ETW	1 Rijrichtingscheiding op GOW 2 Snelheidsremmers 3 Haaientanden	ETW-ETW	1 Snelheidsremmers 2 Geen markering
	Type kruispunt	Kenmerken									
	SW-GOW	1 Rijrichtingscheiding 2 Kwetsbare verkeersdeelnemers niet toegestaan 3 Voorsorteerstroken									
	GOW-GOW	1 Rijrichtingscheiding 2 Kwetsbare verkeersdeelnemers alleen toegestaan op voorziening (bromfiets op 50km/uur-wegen) 3 Snelheidsremmers 4 Voorsorteerstroken									
GOW-ETW	1 Rijrichtingscheiding op GOW 2 Snelheidsremmers 3 Haaientanden										
ETW-ETW	1 Snelheidsremmers 2 Geen markering										

ETW = erftoegangsweg
GOW = gebiedsontsluitingsweg
SW = stroomweg

Stap 2 – Hoe snel rijden verkeersdeelnemers op jouw wegen?

Relevant voor **regievoerders** en **wegbeheerders**

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor het ontstaan van ongevallen en de ernst van de afloop ervan. Hoe gevaarlijk de snelheid is, hangt ook af van hoe de weg is ingericht en welke verkeersdeelnemers zijn toegestaan.

Maak een overzicht van wegvakken met een relatief hoog aandeel snelheidsovertreders. Prioriteit hebben wegvakken met een relatief hoog aandeel snelheidsovertreders.

Onderzoek daarom wat het aandeel hardrijders is op welke wegen. Bekijk vervolgens of de snelheid niet te hoog is voor de situatie. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige snelheid](#).

[Bekijk informatie over landelijke gegevens](#)

Stap 2. Veilige snelheid

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen	
Er zijn in de SPI-monitor cijfers beschikbaar over snelheid en essentiële kenmerken van gemeentelijke en provinciale wegen die daarmee verband houden. Hier wordt nog verder aan gewerkt. Je kunt daarmee een overzicht maken van hoe hard er gereden wordt op jouw wegen en uiteindelijk ook hoe deze snelheid past bij de inrichting van de weg. Veel wegbeheerders voeren zelf snelheidsmetingen uit (lussen, radar, telslangen) of kopen gegevens in via een marktpartij . Die maken veelal gebruik van Floating Car Data .	Maak een inventarisatie van de wegen in jouw gemeente. Begin bij wegen waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit) en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. De snelheid is 'veilig*' bij de volgende kenmerken:	
	Snelheid	Kenmerken
	100 km/uur	<ul style="list-style-type: none">• Fysieke rijrichtingscheiding• Verharde berm + obstakelvrije zone
	80 km/uur	<ul style="list-style-type: none">• Fysieke rijrichtingscheiding• Verharde berm + obstakelvrije zone
	70 km/uur	<ul style="list-style-type: none">• Rijrichtingscheiding autoverkeer d.m.v. markering• Semi-verharde berm + obstakelvrije zone
	60 km/uur	<ul style="list-style-type: none">• Geen rijrichtingscheiding autoverkeer
50 km/uur	<ul style="list-style-type: none">• Vrije uitwisseling autoverkeer op kruispunten• Fietspaden aanwezig	
30 km/uur	<ul style="list-style-type: none">• Vrije uitwisseling tussen snelverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers• Geen vrijliggende fietspaden	

*Veilig: het is met deze snelheden nog steeds mogelijk dat er (ernstige) ongevallen gebeuren, maar de kans hierop is klein.

Stap 3a – Hoe vaak rijden mensen onder invloed van

Relevant voor **regievoerders**

alcohol, drugs of medicijnen?

Rijden onder invloed van psycho-actieve stoffen zoals alcohol, drugs en sommige medicijnen is van invloed op het ontstaan van ongevallen en de ernst van de afloop ervan.

Maak een overzicht van gevaarlijke gedragingen. Prioriteit hebben vooral die gedragingen die relatief veel een ongewenste richting uitwijzen.

Onderzoek daarom het aandeel bestuurders onder invloed van alcohol of drugs. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige verkeersdeelnemers](#).

Stap 3a. Nuchtere bestuurders

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen
<p>Regionale metingen zijn te vinden in de tweejaarlijkse rapportage over rijden onder invloed. Bekijk informatie over de landelijke gegevensverzameling.</p> <p>Met deze informatie kun je bekijken hoe het aandeel nuchtere verkeersdeelnemers zich ontwikkelt over de tijd en waar problemen het grootste zijn (bijvoorbeeld in welke regio's en kenmerken van groepen verkeersdeelnemers).</p>	<p>Organiseer zo nodig extra regionale metingen in aansluiting op de landelijke metingen. Informatie hierover is bijvoorbeeld te vinden in het programma van eisen voor monitoring van veilige verkeersdeelnemers.</p> <p>NB: Verkeersboetes voor alcoholgebruik in het verkeer zijn geen betrouwbare gegevensbron. De hoeveelheid bekeuringen hangt sterk af van hoe vaak de politie controleert.</p>

Stap 3b – Hoe vaak gebruiken verkeersdeelnemers

Relevant voor **regievoerders**

beveiligingsmiddelen?

Gebruik van beveiligingsmiddelen zoals autogordels, kinderzitjes en helmen is van invloed op de ernst van de afloop van een ongeval.

Onderzoek daarom het aandeel bestuurders dat de autogordel gebruikt, het aandeel dat kinderen in een kinderzitje vervoert en berijders van tweewielers die een helm dragen. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige verkeersdeelnemers](#).

Maak een overzicht van gevaarlijke gedragingen. Prioriteit hebben vooral die gedragingen die relatief veel een ongewenste richting uitwijzen.

Stap 3b. Gebruik van beveiligingsmiddelen

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen
<p>Metingen naar het gebruik van beveiligingsmiddelen geven momenteel alleen nog een landelijk beeld. Bekijk informatie over de landelijke gegevensverzameling.</p> <p>Met de informatie kun je bekijken hoe het gebruik van beveiligingsmiddelen zich ontwikkelt over de tijd en algemene kenmerken van verkeersdeelnemers en locaties (vervoerwijze en wegtype).</p>	<p>Organiseer regionale metingen in aansluiting op de landelijke metingen. Informatie hierover is bijvoorbeeld te vinden in het programma van eisen voor monitoring van veilige verkeersdeelnemers.</p> <p>Met deze informatie kun je bekijken hoe het gebruik van beveiligingsmiddelen zich niet alleen ontwikkelt over de tijd maar ook waar problemen het grootste zijn (bijvoorbeeld in welke regio's).</p> <p>NB: Verkeersboetes voor niet-gebruik van beveiligingsmiddelen in het verkeer zijn geen betrouwbare gegevensbron. De hoeveelheid bekeuringen hangt sterk af van hoe vaak de politie controleert.</p>

Stap 3c – Hoe vaak voeren verkeersdeelnemers verlichting?

Relevant voor **regievoerders**

Lichtvoering door verkeersdeelnemers is van invloed op het voorkómen van een ongeval.

Onderzoek daarom het aandeel verkeersdeelnemers dat licht voert, vooral in situaties met verminderde zichtbaarheid, zoals tijdens duisternis. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige verkeersdeelnemers](#).

Maak een overzicht van gevaarlijke gedragingen. Prioriteit hebben vooral die gedragingen die relatief veel een ongewenste richting uitwijzen.

Stap 3c. Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen
Metingen naar lichtvoering geven momenteel alleen nog een landelijk beeld van fietsers in winternachten en een beeld van enkele grotere steden in Nederland. Bekijk informatie over de landelijke gegevensverzameling .	Organiseer regionale metingen in aansluiting op de landelijke metingen. Informatie hierover is bijvoorbeeld te vinden in het programma van eisen voor monitoring van veilige verkeersdeelnemers .
Met de informatie kun je bekijken hoe lichtvoering van fietsers zich ontwikkelt over de tijd.	Met deze informatie kun je bekijken hoe lichtvoering van fietsers zich niet alleen ontwikkelt over de tijd maar ook waar problemen het grootste zijn (bijvoorbeeld in welke regio's). NB: Verkeersboetes voor onverlichte verkeersdeelname zijn geen betrouwbare gegevensbron. De hoeveelheid bekeuringen hangt sterk af van hoe vaak de politie controleert.

Stap 3d – Hoe vaak zijn verkeersdeelnemers

Relevant voor **regievoerders**

met hun aandacht bij het verkeer?

Het is belangrijk om met je aandacht bij het verkeer te zijn om het ontstaan van een ongeval te voorkomen.

Onderzoek daarom het aandeel bestuurders dat niet is afgeleid en niet vermoeid aan het verkeer deelneemt. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige verkeersdeelnemers](#).

Maak een overzicht van gevaarlijke gedragingen. Prioriteit hebben vooral die gedragingen die relatief veel een ongewenste richting uitwijzen.

Stap 3d. Aandacht bij het verkeer

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen
<p>Metingen naar aandacht bij het verkeer vinden momenteel alleen landelijk plaats, naar gebruik van apparatuur door automobilisten en fietsers en geven bij fietsers ook een beeld van apparatuurgebruik in enkele grote steden. Bekijk informatie over de landelijke gegevensverzameling.</p> <p>Met deze informatie kun je bekijken hoe het aandeel verkeersdeelnemers dat de aandacht bij het verkeer heeft zich ontwikkelt over de tijd en waar problemen het grootste zijn (bijvoorbeeld bij welke steden of groepen verkeersdeelnemers).</p>	<p>Organiseer regionale metingen in aansluiting op de landelijke metingen. Informatie hierover is bijvoorbeeld te vinden in het programma van eisen voor monitoring van veilige verkeersdeelnemers.</p> <p>N.B. Verkeersboetes voor handeld gebruik van apparatuur zijn geen betrouwbare gegevensbron. De hoeveelheid bekeuringen hangt sterk af van hoe vaak de politie controleert.</p>

Stap 4 – Hoe veilig is het wagenpark in jouw gebied?

Relevant voor **regievoerders**

De veiligheid van het wagenpark is belangrijk om met name inzittenden van het voertuig te beschermen tegen de gevolgen van een ongeval en het ontstaan ervan te voorkomen.

Maak een overzicht van veilige voertuigen. Dit kan aanknopingspunten bieden voor voertuigbeleid.

Onderzoek daarom het aandeel veilige voertuigen. Zie voor meer informatie de definitie van [veilige voertuigen](#).

Stap 4. Veilige voertuigen

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen
<p>Er zijn diverse landelijke gegevensbouwstenen beschikbaar waarmee de veiligheidskwaliteit van het wagenpark kan worden bekeken, zoals Euro NCAP-sterren voor nieuwe voertuigen, leeftijd van het wagenpark en apk-status. Voor regionale regievoerders is deze informatie minder geschikt. Bekijk informatie over de beschikbare landelijke gegevensverzameling.</p> <p>Met deze informatie kun je bekijken hoe het staat met de veiligheid van voertuigen in je gebied en hoe deze zich over de tijd ontwikkelt.</p>	<p>Met name in internationaal verband (Baseline/Trendline) wordt kennis vergaard en worden methoden ontwikkeld voor het meten van o.a. veilige voertuigen. Hier kun je bij aanhaken.</p>

Stap 5 – Wat is de responstijd van ambulances

Relevant voor **regievoerders**

bij spoedritten?

Hoogwaardige traumazorg is belangrijk om de gevolgen van een ongeval te beperken.

Onderzoek daarom wat de kwaliteit is van de regionale traumazorg door te bekijken hoe snel hulpdiensten ter plaatse (kunnen) komen. Zie voor meer informatie de definitie van [hoogwaardige traumazorg](#).

Maak een overzicht van aanrijtijden van spoedritten in de regio en geef prioriteit aan de aanpak in gebieden waar minder dan 95% van ritten een aanrijtijd heeft van maximaal 15 minuten.

Stap 5. Hoogwaardige traumazorg

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen
<p>Aanrijtijden van spoedritten voor verkeersongevallen zijn nog niet beschikbaar. Meer algemene informatie over spoedritten is wel tot op regioniveau beschikbaar. Bekijk informatie over de landelijke gegevensverzameling.</p> <p>Met deze informatie kun je bekijken in hoeverre de aanrijtijden in jouw gebied voldoende zijn en hoe ze zich ontwikkelen.</p>	<p>Voor gegevens over aanrijtijden ben je afhankelijk van medische hulpdiensten. In sommige regio's zijn er regionale initiatieven die meer gegevens ontsluiten. Deze voorbeelden kunnen mogelijk voor andere regio's als inspiratie dienen om met de instanties daar in gesprek te gaan.</p>

Stap 6 – Hoe kun je de omvang van problemen prioriteren?

Om van alle verzamelde gegevens over risico-indicatoren te kunnen vaststellen waar de problemen het grootste zijn en prioritering in aanpak om die reden het meest voor de hand ligt, is het belangrijk deze zo veel mogelijk te combineren. Daarbij kunnen ook andere gegevens zoals de verkeersintensiteit, omvang van een groep weggebruikers en het aantal slachtoffers dat met het betreffende risico in aanraking komt, als extra gegevens behulpzaam zijn.

Combineer de gegevens bijvoorbeeld op een wegen- of gebiedskaart of maak een cijfermatige analyse. Daar waar de meeste problemen samenkomen of het grootst zijn, is de prioriteit voor een aanpak het grootst.

Stap 6. Stapelen en aanvullen met gegevens over blootstelling en slachtoffers

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen? Zie ook de factsheet databronnen
<p>Naast de eerder beschreven bronnen voor risico-indicatoren, wordt informatie over verkeersintensiteit en slachtoffers ook beschikbaar gesteld in de SPI-monitor.</p> <p>Met deze informatie kun je de beschikbare informatie 'stapelen' en zien waar problemen samenkomen en relatief veel verkeersdeelnemers aan gevaren worden blootgesteld.</p>	<p>Je kunt via de landelijk beschikbare informatie over blootstelling of slachtoffers, maar ook via de hulpmiddelen die marktpartijen aanbieden, aanvullende informatie verkrijgen die gebruikt kunnen worden bij de prioritering.</p> <p>Let wel goed op de kwaliteit van de gegevens en vraag jezelf af of de gegevens compleet zijn en zo niet, waar vertekeningen zitten. Houd hiermee rekening als je gegevens combineert. Mogelijk blijven er anders grote problemen buiten beeld.</p>

Details bij de uitvoeringsagenda en het uitvoeringsprogramma

Hoe bepaal je de onderwerpen voor de uitvoeringsagenda?

Welke onderwerpen hebben prioriteit?

Er zijn verschillende manieren om onderwerpen te bepalen voor de uitvoeringsagenda. De belangrijkste behandelen we hieronder.

a Op basis van de slechtste risicoscores

De grootste winst valt te behalen op een weg die het slechtst scoort op Duurzaam Veilig-eisen. Dus als je moet kiezen tussen maatregelen op wegen met min of meer evenveel verkeer, kies dan eerst voor de weg met de slechtste risicoscore. Hetzelfde geldt voor wegen waar bijvoorbeeld de maximumsnelheid vaker wordt overschreden. Het is natuurlijk ook mogelijk om een combinatie van argumenten te kiezen.

b Locaties met veel verkeer belangrijker

Meestal geldt: hoe drukker de weg, hoe meer ongevallen er plaatsvinden. Daaruit volgt automatisch dat je op wegen met veel verkeer meer ongevallen kunt besparen door de weg veiliger te maken. Als je een keuze moet maken, kies dan dus eerst voor maatregelen op wegen met een hoge intensiteit.

c Op basis van politiek-bestuurlijke voorkeur

De wethouder of het gemeentebestuur heeft ongetwijfeld een eigen visie op verkeersveiligheid. Mogelijk staan er specifieke aandachtspunten in het collegeprogramma om rekening mee te houden. Ook deze neem je mee in de uitvoeringsagenda.

d Op basis van een voorkeur van burgers

Ook wat burgers belangrijk vinden, kun je laten meewegen. Je kunt dat bijvoorbeeld meten door te kijken naar veelvoorkomende klachten, maar ook door middel van enquêtes of in bijeenkomsten met specifieke focusgroepen. Zie bijvoorbeeld de [factsheet over subjectieve verkeersveiligheid](#).

Het uitvoeringsprogramma

Wat is een uitvoeringsprogramma?

Een uitvoeringsprogramma is een actieplan met concrete maatregelen om de verkeersveiligheidsrisico's in jouw regio te verminderen. In het actieplan worden die maatregelen uitgewerkt en gekoppeld aan heldere doelstellingen. Ook wordt voor elke maatregel en doelstelling vastgelegd wie ervoor verantwoordelijk is. In het actieplan bepaal je ook welke doelstellingen prioriteit hebben, binnen welk tijdsbestek ze moeten zijn bereikt en wat het beschikbare budget is. Tot slot plan je een evaluatie in aan het einde van de looptijd.

Al deze onderdelen hangen nauw met elkaar samen. In de praktijk zul je dan ook regelmatig tussen de verschillende stappen moeten schakelen. In een schema ziet dat er zo uit:

- 1.6 Uitvoeringsprogramma: doelstelling formuleren
- 1.7 Uitvoeringsprogramma: effectieve integrale maatregelen opstellen
- 1.8 Uitvoeringsprogramma: verantwoordelijken aanwijzen
- 1.9 Uitvoeringsprogramma: budget, looptijd en prioritering bepalen
- 1.10 Uitvoeringsprogramma: evaluatie inplannen

Een uitvoeringsprogramma bevat een agenda voor de middellange termijn, gemiddeld 3 tot 5 jaar. Eventueel kun je elk jaar een tussenplan opstellen waarin de maatregelen voor dat jaar gedetailleerder worden uitgewerkt.

Strategieën om het budget te bepalen

Welke strategieën zijn er om het budget te bepalen?

Onderstaande lijst is niet uitputtend, maar bevat wel de belangrijkste strategieën.

a Laat zien wat het oplevert

Budget is uiteindelijk een politieke keuze. Dat betekent dat je niet alleen inzicht moet geven in de kosten van maatregelen, maar ook in wat het oplevert: betere wegen, veiliger gedrag en dus minder slachtoffers en minder maatschappelijke kosten. Daarnaast kunnen er ook baten zijn voor andere beleidsdomeinen, zoals vermindering van geluidsoverlast, verbetering van leefbaarheid, gezondheid e.d. Ga daarom tijdig het gesprek aan met alle betrokken partijen – van je collega's tot leidinggevenden en van wethouder tot gemeenteraad.

b Zoek aansluiting bij andere projecten

In veel gemeenten liften verkeersveiligheidsmaatregelen al mee op het groot onderhoud van wegen, rioleringswerkzaamheden en andere beheermaatregelen. Vaak zijn voor dit soort projecten langetermijnplanningen en -kostenramingen gemaakt, die jaarlijks worden geactualiseerd. Zorg dat verkeersveiligheid hier ook een plek in krijgt, dan hoef je er niet elk jaar opnieuw over te onderhandelen. Ook kun je nu al

kijken naar projecten voor de toekomst, zoals wijken die aardgasvrij worden gemaakt: hiervoor moeten meestal straten worden opengebrouwen.

c Zoek naar subsidiemogelijkheden

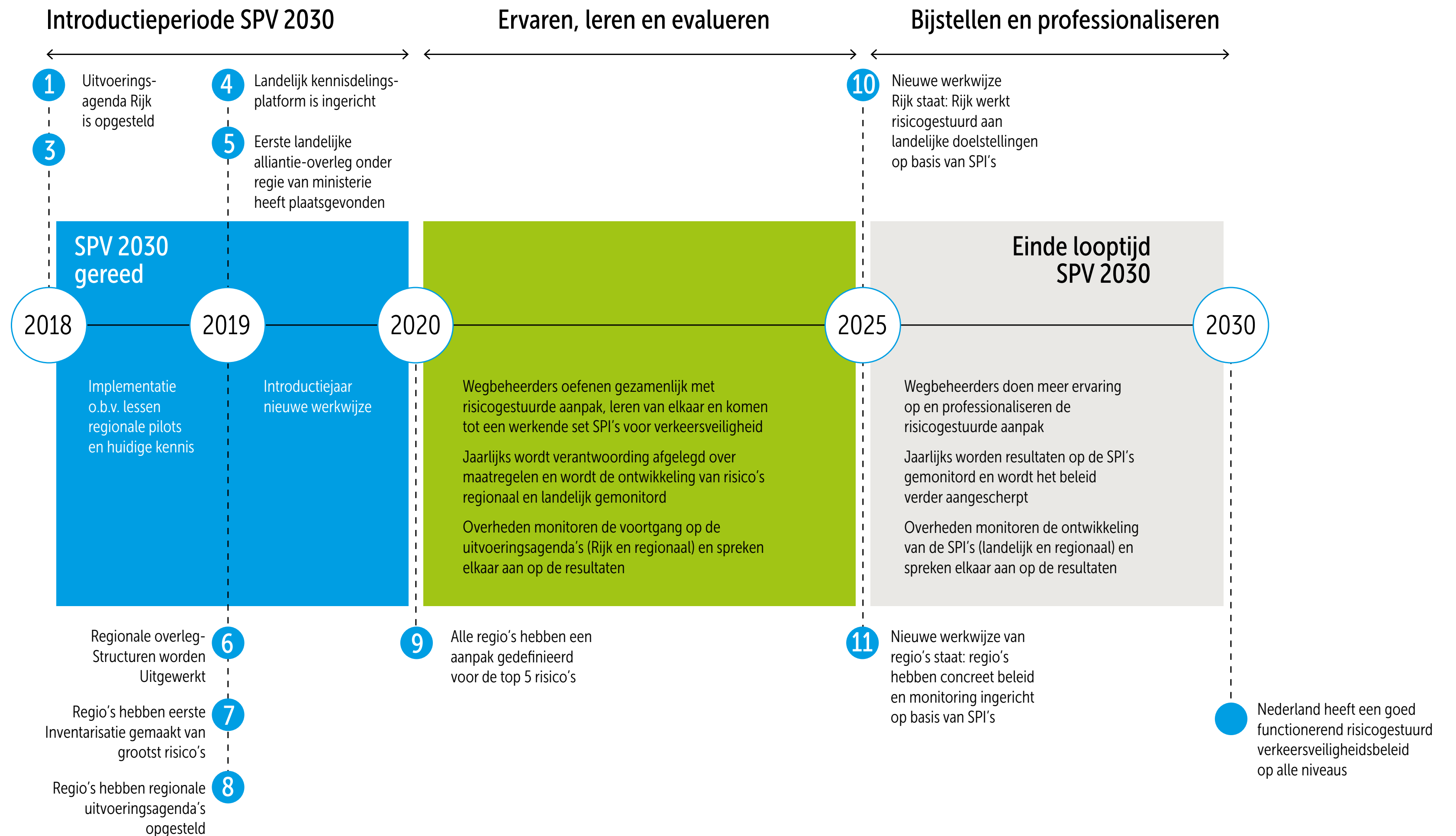
Veel provincies hebben subsidieregelingen voor verkeersveiligheid. Deze zijn bijvoorbeeld bedoeld voor de verbetering van fietspaden, maar vaak ook voor 'mobiliteit' in het algemeen. Soms kunnen budgetten voor leefbaarheidsprojecten ook worden aangewend voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook weegt verkeersveiligheid vaak mee in bredere subsidies voor bijvoorbeeld ontwikkelprogramma's voor het platteland. Op de website van de provincie is vaak veel informatie over dergelijke subsidieregelingen te vinden. De laatste jaren is er ook vanuit het Rijk extra financiering beschikbaar op basis van cofinanciering via de [Investeringsimpuls Verkeersveiligheid](#).

d Deel de kosten met andere belanghebbenden

Maatregelen op het onderliggend wegennet hebben vaak ook voordelen voor het hoofdwegennet of het spoor. In dat geval kan het lonen om met Rijkswaterstaat of ProRail te praten over meefinanciering

Bijlagen

Bijlage 1: Tijdslijn SPV



Bijlage 2: SPV-beleidsthema's

Meer informatie over de beleidsthema's zelf vind je in het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#) en in de bijbehorende [factsheet](#). Hieronder lichten we de relatie met risico-indicatoren verder toe.

SPV-beleidsthema	Koppeling met risico-indicatoren
1 Veilige infrastructuur	Zie stap 1 : Hoe veilig zijn de wegen/fietspaden/kruispunten in jouw regio ingericht? → Analyseer de veiligheidskwaliteit van het wegennet.
2 Heterogeniteit in het verkeer	Toelichting: Grote verschillen in het verkeer – in snelheid of in massa – zijn onveilig, tenzij je een lage snelheid aanhoudt. Voor dit thema is het dus bijvoorbeeld belangrijk om te bekijken hoeveel van de 50- en 80km/uur-wegen in jouw gebied nog geen vrijliggende fietspaden hebben, of op welke fietspaden binnen de bebouwde kom nog brommers zijn toegestaan. Zie stap 1 : Hoe veilig zijn de wegen/fietspaden/kruispunten in jouw regio ingericht? → Analyseer de veiligheidskwaliteit van het wegennet.
3 Technologische ontwikkelingen	Toelichting: Technologische ontwikkelingen bieden vooral oplossingen voor problemen in de verkeersveiligheid. Belangrijke technologische ontwikkelingen zijn verplichte ISA (Intelligente Snelheidsassistentie), het alcoholslot en zelfrijdende of verder geautomatiseerde auto's. Van deze ontwikkelingen wordt verwacht dat grootschalige implementatie nog enige tijd op zich zal laten wachten. Als ze worden ingevoerd, kan dat invloed hebben op de risico-indicatoren zoals veilige snelheid (ISA zorgt ervoor dat meer mensen een veilige snelheid rijden, zie stap 2), veilige verkeersdeelnemers (het alcoholslot zorgt ervoor dat minder mensen met drank op achter het stuur kruipen, zie stap 3), veilige voertuigen (verder geautomatiseerde voertuigen zorgen voor een hogere veiligheidscore van auto's; zie stap 4) en hoogwaardige traumazorg (technologise ontwikkelingen zoals e-call kunnen ervoor zorgen dat ambulances sneller ter plaatse zijn, zie stap 5).
4 Kwetsbare verkeersdeelnemers	Toelichting: De gekozen vervoerswijze of bijvoorbeeld leeftijdsgebonden kenmerken maken dat sommige verkeersdeelnemers kwetsbaarder zijn dan anderen. Daarom is het van belang om de infrastructuur veilig in te richten en veilige snelheden aan te houden om met name deze groepen zo veel mogelijk te beschermen. Dat betekent scheiden van kwetsbaar en gemotoriseerd verkeer bij hoge snelheden, en lage snelheden aanhouden waar deze groepen mengen. Zie stap 1 : Hoe veilig zijn de wegen/fietspaden/kruispunten in jouw regio ingericht? → Analyseer de veiligheidskwaliteit van het wegennet. Zie stap 2 : Hoe snel wordt er op welke wegen gereden? → Analyseer de snelheden op het wegennet in relatie tot de snelheidslimiet en de inrichting. Hoe groot de genoemde groepen zijn, is aan de hand van gegevens over demografische opbouw in een gebied en via mobiliteitsgegevens te achterhalen. Ook slachtoffergegevens naar dergelijke groepen zijn beschikbaar.

Bijlage 2: SPV-beleidsthema's

SPV-beleidsthema	Koppeling met risico-indicatoren
5 Onervaren verkeersdeelnemers	<p>Toelichting: Onervaren verkeersdeelnemers lopen extra risico in het verkeer. Binnen de risicofactoren die gericht zijn op veilige verkeersdeelnemers kunnen indicatoren in sommige gevallen uitgesplitst worden naar bijvoorbeeld de leeftijd van de bestuurder of het hebben van een beginnersrijbewijs (hiervoor gelden soms andere regels, zoals een lagere alcohollimiet).</p> <p>Zie stap 3: Hoe veilig gedragen verkeersdeelnemers zich? → Analyseer alcoholgebruik in het verkeer.</p> <p>Hoe groot de genoemde groep is, is met name aan de hand van gegevens over demografische opbouw in een gebied te achterhalen. Ook mobiliteitsgegevens naar vervoerswijze en leeftijd en slachtoffergegevens over bijvoorbeeld jonge beginnende bestuurders zijn beschikbaar voor extra inzicht.</p>
6 Rijden onder invloed	<p>Zie stap 3a: Hoe veilig gedragen verkeersdeelnemers zich? → Analyseer alcoholgebruik in het verkeer.</p>
7 Snelheid in het verkeer	<p>Zie stap 2: Hoe snel wordt er op welke wegen gereden? → Analyseer de snelheden op het wegennet in relatie tot de snelheidslimiet en de inrichting.</p>
8 Aflleiding in het verkeer	<p>Zie stap 3: Hoe veilig gedragen verkeersdeelnemers zich? → Analyseer aflleiding in het verkeer</p>
9 Verkeersovertreders	<p>Toelichting: Veel regels in het verkeer hebben al een relatie met risico's, denk aan snelheids- en alcohollimieten en het verbod op het vasthouden van een telefoon tijdens het rijden.</p> <p>Zie stap 2: Hoe snel wordt er op welke wegen gereden? → Analyseer de snelheden op het wegennet in relatie tot de snelheidslimiet en de inrichting.</p> <p>Zie stap 3: Hoe veilig gedragen verkeersdeelnemers zich? → Analyseer alcoholgebruik, gebruik van beveiligingsmiddelen en verlichting en aflleiding in het verkeer.</p> <p>Daarnaast geeft ook de informatie over boetes een beeld van de hoeveelheid en aard van overtredingen in het verkeer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in boetes na staandhouding en boetes die op basis van kenteken zijn toebedeeld (bijvoorbeeld als iemand geflitst wordt door een snelheidscamera). De hoeveelheid boetes zegt alleen niet alles over de mate waarin mensen zich niet aan de verkeersregels houden. Zo maakt het bijvoorbeeld ook uit hoe vaak de politie op pad gaat om boetes uit te schrijven en bij camera's waar en hoe vaak ze aanstaan. Als dit bijvoorbeeld verandert over de tijd, dan weet je niet zeker of het gedrag is veranderd of vooral het handhavingsbeleid.</p>

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Stap 1a. Veilige infrastructuur

Hieronder vind je landelijke cijfers over veilige infrastructuur.

30km/uur-wegen (ETW30)

Uit het nu laatst bekende onderzoek naar de inrichtingskwaliteit van 30km/uur-wegen blijkt dat in 2008 circa 70% van deze wegen zodanig is ingericht dat de snelheid wordt geremd op kruispunten, in circa 40% van de wegen wordt de snelheid ook geremd op wegvakken (bron: [SWOV](#)). Meer informatie over 30km/uur-wegen is hier te vinden: [SWOV](#).

50km/uur-wegen (GOW50)

De meeste 50km/uur-gebiedsontsluitingswegen waren in 2008 voorzien van asmarkering of rijrichtingscheiding en langs 59% van de wegen lag een vrijliggend fietspad. Parkeren was destijds nog wel op bijna de helft van de wegen toegestaan en er waren nog veel erfaansluitingen langs ongeveer de helft van deze wegen. Er worden ook nog maar weinig snelheidsremmende maatregelen toegepast op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen. Bijna de helft van de wegbeheerders past op deze wegen (bijna) altijd een rotonde toe (bron: [SWOV](#)).

60km/uur-wegen (ETW60)

Uit onderzoek naar de inrichtingskwaliteit van 60km/uur-wegen blijkt dat in 2007 45% van deze wegen zodanig is ingericht dat de snelheid wordt geremd op kruispunten, in 20% ook op wegvakken (bron: [SWOV](#)).

80km/uur-wegen (GOW80)

In 2007 hadden gebiedsontsluitingswegen met een limiet van 80km/uur nog maar in weinig gevallen een obstakelvrije zone of (semi)verharde berm. Ook had 2/3 van deze wegen geen geslotenverklaring voor langzaam gemotoriseerd verkeer en was maar 10% van deze wegen voorzien van een (moeilijk overrijdbare) rijrichtingscheiding. Er werden ook nog maar weinig snelheidsremmende maatregelen toegepast op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen (bron: [SWOV](#)).

Uit toepassing van de Road Protection Score (bron: [ANWB](#)) en ProMeV Light (bron: [SWOV](#)) op provinciale wegen bleek dat in 2012/2013 slechts een klein aantal wegvakken maximaal veilig scoort. Wegen bleken veelal te smal, hadden onvoldoende veilige bermen, ontbrekende fysieke rijrichtingscheiding en onveilige situaties op kruispunten.

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Stap 1b. Veilige fietsinfrastructuur

Hieronder vind je landelijke cijfers over de fietsinfrastructuur in Nederland:

Op basis van een enquête onder wegbeheerders in 2008 is bekend hoe het er toen voorstond met fietsvoorzieningen langs 50km/uur-wegen (bron: [SWOV](#)):

- 14% vrijliggend fietspad, bromfiets op fietspad
- 45% vrijliggend fietspad, bromfiets op rijbaan
- 24% fietsstrook/suggestiestrook
- 17% geen fietsvoorzieningen

Ten aanzien van de inrichting van infrastructuur zijn er nog geen landelijk dekkende data die overeenstemmen met de definitie van veilige fietsinfrastructuur zoals uitgewerkt in het Kennisnetwerk SPV.

Stap 1c. Veilige kruispunten

Hieronder vind je landelijke cijfers over veilige kruispunten. Op dit moment is er nog geen landelijk overzicht over de situatie op kruispunten.

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Stap 2. Veilige snelheid

Hieronder vind je wat er landelijk bekend is over veilige snelheid. Een overzicht van de ontwikkelingen die uit het landelijke snelheidsmeetnet voortkomen is ook te vinden in de Staat van de Verkeersveiligheid (bron: [SWOV](#)).

Het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) levert sinds een aantal jaar in opdracht van Rijkswaterstaat een snelheidsmonitor op, op basis van meetlussen (bron: [Rijkswaterstaat](#)). Uit de metingen blijkt dat doorgaans meer dan de helft van het autoverkeer de snelheidslimiet opvolgt; op wegen met een hogere limiet is de limietopvolging doorgaans wat beter dan op wegen met een lagere snelheidslimiet. Omdat de snelheid sterk varieert tussen wegen en situaties, zijn ontwikkelingen over de tijd en significante verschillen tussen groepen of jaren niet snel waarneembaar. Een ontwikkeling zoals de limietwijziging op autosnelwegen naar 100 km/uur overdag die landelijk werd ingevoerd was wel duidelijk te zien.

Omdat het aandeel limietnalevers of aandeel overtreeders niet alles zegt over de verkeersveiligheidssituatie, is het ook van belang hierbij andere snelheidsmaten in ogenschouw te nemen. Zo bleek dat met de limietwijziging op autosnelwegen het aandeel nalevers van de limiet was afgenomen, maar de algehele snelheid van het verkeer lager was geworden.

Daarnaast is het van belang om de snelheid in relatie te brengen met de inrichting van de weg. Zie daarvoor de uitwerking van de [risico-indicator Veilige infrastructuur](#).

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Stap 3a. Veilige verkeersdeelnemers – nuchtere verkeersdeelnemers

Hieronder vind je wat er landelijk bekend is over rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen. Deze metingen worden jaarlijks ook meegenomen in het landelijke overzicht van risico-indicatoren in de Staat van de Verkeersveiligheid (bron: [SWOV](#)).

Rijden onder invloed van alcohol

Reeds jaren laat Rijkswaterstaat door I&O Research metingen uitvoeren naar alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten. De laatste meting is uitgevoerd in 2022 en vertoont een stijging: in 2019 had 2,3% van de aangehouden automobilisten te veel gedronken, in 2022 was dit 2,6%. In een parallel afgenomen vragenlijst gaf 5% van de ondervraagden aan de afgelopen 12 maanden wel eens met te veel drank op achter het stuur te hebben gezeten (bron: [Rijkswaterstaat](#)).

Drugs en medicijnen

In het alcoholonderzoek van Rijkswaterstaat wordt sinds 2022 ook gevraagd naar verkeersdeelname na gebruik van drugs of medicijnen (bron: [Rijkswaterstaat](#)). Daaruit blijkt dat in 2022 1% van de ondervraagden zegt de afgelopen 12 maanden met drugs op aan het verkeer te hebben deelgenomen en 4% met geneesmiddelen met gele sticker. Uit het laatst bekende onderzoek dat langs de weg is uitgevoerd (in 2011) bleek dat 3,4% van de onderzochte automobilisten drugs of medicijnen in hun bloed had (bron: [SWOV](#)).

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Stap 3b. Veilige verkeersdeelnemers – gebruik van beveiligingsmiddelen

Hieronder vind je wat er landelijk bekend is over gebruik van beveiligingsmiddelen. Deze metingen worden jaarlijks ook meegenomen in het landelijke overzicht van risico-indicatoren in de Staat van de Verkeersveiligheid (bron: [SWOV](#)).

Gebruik van autogordels en kinderzitjes

Al enkele jaren verzamelen NDC Nederland en Goudappel in opdracht van Rijkswaterstaat gegevens over gordeldracht en gebruik van kinderzitjes. De laatste metingen uit 2022 sluiten beter aan bij internationale metingen en ook zijn er meer wegtypen in meegenomen. Daardoor zijn deze metingen niet helemaal vergelijkbaar met de eerdere metingen. Ze laten zien dat bijna 95% van de verkeersdeelnemers een gordel draagt (bron: [Rijkswaterstaat](#)). Van de auto's waarin kinderen werden vervoerd werden de kinderen in 70% van de gevallen correct in een kinderzitje vervoerd. Een jaar eerder was dat nog 88% (bron: [RWS](#)).

Helmdracht

Helmdracht van brom- en snorfietsers wordt in Nederland niet meer structureel gemeten. Helmdracht bij fietsers wordt ook niet apart gemeten, maar in de winter van 2021/2022 is het voor de tweede keer meegenomen als

bijvangst bij de landelijke metingen naar het gebruik van fietsverlichting. In deze metingen bleek circa 1% van de fietsers een helm te dragen. Dit verschil sterk per fietstype (bron: [Rijkswaterstaat](#)).

Stap 3c. Veilige verkeersdeelnemers – lichtvoering

Hieronder vind je wat er landelijk bekend is over lichtvoering van fietsers. Deze metingen worden jaarlijks ook meegenomen in het landelijke overzicht van risico-indicatoren in de Staat van de Verkeersveiligheid (bron: [SWOV](#)).

Lichtvoering bij fietsers tijdens duisternis

Al een aantal jaren voeren NDC Nederland en Goudappel in opdracht van Rijkswaterstaat metingen uit naar lichtvoering van fietsers tijdens winternachten. De laatste metingen zijn uitgevoerd in de winter van 2021/2022. In deze metingen bleek een verbetering zichtbaar ten opzichte van de vorige periode in de lichtvoering van fietsers tijdens winternachten: bijna 87% voerde een voorlicht en bijna 81% een achterlicht, met in totaal 77% van de fietsers die verlichting voerde die aan de wettelijke standaard voldeed (bron: [Rijkswaterstaat](#)).

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Stap 3d. Veilige verkeersdeelnemers – aandacht bij het verkeer

Hieronder vind je wat er landelijk bekend is over aandacht bij het verkeer. Deze metingen worden jaarlijks ook meegenomen in het landelijke overzicht van risico-indicatoren in de Staat van de Verkeersveiligheid (bron: [SWOV](#)).

Afleiding bij automobilisten

NDC Nederland en Goudappel verzamelen al enkele jaren in opdracht van Rijkswaterstaat gegevens over afleiding bij automobilisten door gebruik van apparatuur. De laatste metingen uit 2022 langs de weg laten zien dat ruim 91% van de bestuurders niet actief met apparatuur bezig was tijdens het rijden, een stijging t.o.v. eerdere metingen (bron: [Rijkswaterstaat](#)).

Vanuit de markt laat Interpolis iedere twee jaar een vragenlijstonderzoek (Barometer) uitvoeren naar telefoongebruik van onder andere automobilisten. De laatste metingen uit 2021 laten zien dat 70% van de automobilisten weleens de telefoon gebruikt tijdens het rijden, een stijging ten opzichte van de meting daarvoor (bron: [Interpolis](#)).

Afleiding bij fietsers

Sinds enige jaren meten NDC Nederland en Goudappel in opdracht van Rijkswaterstaat ook bij fietsers of ze zijn afgeleid door gebruik van apparatuur. Dit gebeurt met metingen langs de weg. Uit de laatste meting van 2022 blijkt dat 76% van de fietsers geen apparatuur gebruikte tijdens het rijden, een lichte verbetering ten opzichte van de meest recente eerdere metingen (bron: [Rijkswaterstaat](#)).

De tweejaarlijkse Interpolis Barometer vragenlijst laat zien in 2021 59% van de fietsers aangeeft weleens de telefoon te gebruiken tijdens het rijden, een stijging t.o.v. de meting daarvoor (bron: [Interpolis](#)).

Vermoeidheid

Momenteel zijn er geen landelijke gegevens bekend over hoe vaak vermoeidheid voorkomt tijdens deelname aan het verkeer. Wel zijn er aanbevelingen gedaan hoe dit in de toekomst via vragenlijsten gemeten kan gaan worden (bron: [Rijkswaterstaat](#)).

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Stap 4. Veilige voertuigen

Hieronder vind je wat er landelijk bekend is over veilige voertuigen. Deze metingen worden jaarlijks ook meegenomen in het landelijke overzicht van risico-indicatoren in de Staat van de Verkeersveiligheid (bron: [SWOV](#)).

Landelijk is er momenteel vooral informatie bekend over de leeftijd van voertuigen (bron: [CBS](#); voor een internationale vergelijking, zie [ACEA](#)). Ook kan er op basis van de apk-gegevens informatie over de veiligheidskwaliteit van voertuigen worden verzameld via de RDW. Hoe het staat met de Euro NCAP-scores van nieuwe voertuigen wordt in internationaal verband uitgewerkt (bron: [Trendline](#)).

Stap 5. Hoogwaardige traumazorg

Hieronder vind je wat er landelijk bekend is over hoogwaardige traumazorg. Deze metingen worden jaarlijks ook meegenomen in het landelijke overzicht van risico-indicatoren in de Staat van de Verkeersveiligheid (bron: [SWOV](#)).

Momenteel zijn er landelijk geen gegevens die iets zeggen over de aanrijtijden van spoedritten voor verkeersslachtoffers. Mogelijkheden hiertoe zijn er als ambulancegegevens voor verkeersveiligheidsdoeleinden worden ontsloten. Hier wordt aan gewerkt (bron: [lenW](#)). Wel is er informatie beschikbaar over aanrijtijden van spoedritten (A1) van ambulances in het algemeen (bron: [AZN](#)). Uit de laatste gegevens uit 2021 blijkt dat één regio bij alle spoedritten binnen 15 minuten aanwezig was, voor 7 regio's gold dat niet alle ritten binnen 17 minuten aanwezig waren. Deze laatste grens wordt door AZN als de minimale waarde aangehouden; de 15-minuten-grens is de streefwaarde.

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Stap 6. Informatie die nuttig is bij prioritering van problemen

Hieronder vind je wat er landelijk bekend is over blootstellingsgegevens en data over verkeersslachtoffers. Deze worden jaarlijks ook meegenomen in het landelijke overzicht in de Staat van de Verkeersveiligheid (bron: [SWOV](#)).

Blootstellingsgegevens

Afhankelijk van wat je meet, zijn er verschillende blootstellingsgegevens die je kunt gebruiken. Deze zeggen iets over de grootte van een groep (bijvoorbeeld kwetsbare verkeersdeelnemers of bepaalde voertuigen) of de hoeveelheid verkeer. De belangrijkste zijn:

- Verkeersintensiteit wegen (alleen totaal landelijk beeld; bron: [CBS](#))
- Personenmobiliteit (naar vervoerswijze e.a.) (bron: [CBS](#))
- Weglengte fietsinfrastructuur (bron: [CBS](#))
- Omvang voertuigenpark (bron: [RDW](#), [CBS](#))
- Bevolkingsgegevens (omvang en kenmerken) (bron: [CBS](#))

Slachtoffergegevens

De ontwikkeling in het aantal slachtoffers is de ultieme check of de beleidsaanpak zijn vruchten afwerpt. Momenteel laten de cijfers vooral een stijging zien. Gegevens over slachtoffers vind je bijvoorbeeld hier:

- Verkeersdoden (bron: [CBS](#); 2e optie: [IenW](#))
- Ernstig verkeersgewonden (bron: [DHD](#), [IenW](#), [SWOV](#), 2e optie [DHD](#), [SWOV](#))
- Traumazorg slachtoffers (bron: [LNAZ](#))
- SEH-gewonden (bron: [VeiligheidNL](#))
- UMS-ongevallen (bron: [IenW](#))

Ook [STAR-data](#) zijn te gebruiken. Dit is in feite dezelfde informatie als BRON (bron: [IenW](#)), maar dan eerder beschikbaar en nog wel aan wijzigingen onderhevig.

Slachtofferaantallen naar regionale of in sommige gevallen zelfs gemeentelijke indeling zijn niet altijd als open data beschikbaar maar wel via de genoemde instanties of via onderzoeksinstellingen onder bepaalde voorwaarden op te vragen.

Bijlage 3: Landelijke cijfers

Bij gebruik van deze bronnen is het belangrijk om te beseffen dat ze allemaal hun beperkingen hebben. Zo bevatten de bronnen die we als 'de werkelijke aantallen' beschouwen (de verkeersdodenstatistiek van het CBS en de ernstig verkeersgewonden zoals vastgesteld door SWOV) meestal minder kenmerken; de bronnen waarbij wel meer kenmerken beschikbaar zijn, hebben juist weer specifieke onderregistratie. Zo weten we bijvoorbeeld dat er in de landelijke ongevalregistratie BRON (bron: [lenW](#)) met name het overgrote deel van de fietsslachtoffers ontbreekt (<10% geregistreerd). Maar ook voor slachtoffers uit motorvoertuigongevallen is BRON niet compleet (circa 50%). Ook weten we dat met name lichtere ongevallen lang niet allemaal worden geregistreerd. Hiermee moet je bij je conclusies dus rekening houden.

Colofon

Uitgave

Kennisnetwerk SPV

Productnummer

KN SPV 2023-06

Opmaak

Inpladi bv, Cuijk

Foto

Shutterstock.com

Juli 2023

[Terug naar de risicoanalyse](#)