



Risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid

Beoordeling van uitvoerings- plannen

Een toetsing van bestaande uitvoeringsplannen
als hulpmiddel om zelf aan de slag te gaan

Waarom deze toetsing van uitvoeringsplannen?

Een uitvoeringsplan beschrijft welke maatregelen nodig zijn om de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in jouw gemeente, provincie of regio te verminderen. Een systematische toets van bestaande uitvoeringsplannen biedt aanknopingspunten om zelf een goed uitvoeringsplan op te stellen.

Steeds meer gemeenten werken aan 'risico-gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid: proactief ongevallen voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken. Deze risico's worden in kaart gebracht in een risicoanalyse, onder meer aan de hand van de [vijf risico-indicatoren](#) die door het Kennisnetwerk SPV zijn uitgewerkt. Maar wat gebeurt er daarna? Dat staat omschreven in de uitvoeringsplannen.

Een uitvoeringsplan bevat een integraal pakket van concrete maatregelen om de verkeersveiligheidsrisico's in een regio of gemeente te verminderen. In het uitvoeringsplan worden de maatregelen uitgewerkt en gekoppeld aan heldere doelstellingen. Ook wordt voor elke maatregel en doelstelling vastgelegd wie ervoor verantwoordelijk is. In het uitvoeringsplan wordt bepaald welke doelstellingen prioriteit hebben, binnen welk tijdsbestek ze moeten zijn bereikt en wat het beschikbare budget is. Aan het einde van de looptijd van het uitgevoerde verkeersveiligheidsbeleid, waar het uitvoeringsplan een onderdeel van is, wordt het hele proces ten slotte geëvalueerd.

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

Handvatten voor een goed uitvoeringsplan

Er zijn (nog) geen landelijk vastgestelde normen waaraan een uitvoeringsplan moet voldoen. Daarom heeft het Kennisnetwerk SVP dit hulpmiddel gemaakt: een toetsing van drie bestaande uitvoeringsplannen waaruit een aantal bruikbare handvatten naar voren komt om zelf een uitvoeringsplan te maken.

De toetsing is vooral bedoeld voor gemeenten, maar natuurlijk kunnen andere wegbeheerders er ook mee aan de slag.

Infopunt Kennisnetwerk SPV

Heb je vragen over de toetsing? Of wil je meer weten over risicogestuurd werken aan verkeersveiligheid? Neem dan gerust contact met ons op via info@kennisnetwerkspv.nl. Bellen kan natuurlijk ook: 085 4899 250 (maandag t/m vrijdag van 09.00-17.00 uur)

Wij wensen je veel succes met het opstellen van het uitvoeringsplan.

Het Kennisnetwerk SPV is een samenwerking van CROW en SWOV in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Inhoud

| | |
|--|----|
| Waarom deze toetsing van uitvoeringsplannen? | 02 |
| Aanleiding | 03 |
| Opzet: negen criteria voor toetsing | 04 |
| 1. Doelstellingen | 05 |
| 2. Doelstellingen versus risicoanalyse | 06 |
| 3. Maatregelen | 07 |
| 4. Effectiviteit van maatregelen | 09 |
| 5. Maatregelen versus risicoanalyse | 10 |
| 6. Afweging maatregelen | 11 |
| 7. Budgetten voor maatregelen | 12 |
| 8. Uitvoering maatregelen | 13 |
| 9. Monitoring en evaluatie | 14 |
| Handvatten om een uitvoeringsplan te maken | 15 |
| Een goed uitvoeringsplan: tien tips | 18 |

Aanleiding

Veel gemeenten geven aan dat ze behoefte hebben aan praktische ondersteuning bij de risicogestuurde aanpak van verkeers(on)veiligheid. Het Kennisnetwerk SPV heeft hiervoor verschillende instrumenten ontwikkeld, zoals factsheets en stappenplannen. Inmiddels hebben een aantal gemeenten en provincies een uitvoeringsplan opgesteld op basis van een risicoanalyse. Deze uitvoeringsplannen blijken soms nogal van elkaar te verschillen in aanpak, inhoud en afwegingen. Met dit toetsingsdocument willen we gemeenten en andere wegbeheerders daarom handvatten geven om kwalitatief goede en meer gelijkvormige uitvoeringsplannen op te stellen.

Opzet: negen criteria voor toetsing

Dit toetsingsdocument is ingedeeld in negen hoofdstukken. De hoofdstukken omvatten de criteria die voor de toetsing zijn gebruikt. Het gaat om de volgende negen criteria, die onderdeel zijn van het [Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma](#):

1 **Doelstellingen:** zijn deze in het uitvoeringsplan opgenomen en zijn ze gebaseerd op ongevals- en/of risico-indicatoren?

2 **Doelstellingen versus risicoanalyse:** sluiten de doelstellingen aan bij de uitkomsten van de risicoanalyse?

3 **Maatregelen:** welke maatregelen worden beschreven?

4 **Effectiviteit maatregelen:** zijn de maatregelen getoetst op effectiviteit (bijvoorbeeld met behulp van de [Effectiviteitswijzer](#) en [factsheets](#) van het Kennisnetwerk SPV)?

5 **Maatregelen versus risicoanalyse:** sluiten de maatregelen aan bij de uitkomsten van de risicoanalyse?

6 **Afweging maatregelen:** hoe is de keuze van maatregelen tot stand gekomen?

7 **Budgetten voor maatregelen:** is er een budget aan de maatregelen gekoppeld? En hoe is de verdeling per soort maatregel en effectiviteit van de maatregel?

8 **Uitvoering maatregelen:** is er een uitvoeringstermijn aan de maatregelen gekoppeld?

9 **Monitoring en evaluatie:** worden de uitkomsten van het beleid gemonitord en geëvalueerd (op onder andere de uitvoering, de risico-indicatoren en verkeersslachtoffers (doden en gewonden)?

Uit de toetsing op deze criteria komen verschillende aanknopingspunten naar voren die gebruikt kunnen worden bij het opstellen van een uitvoeringsplan. Deze aanknopingspunten zijn uitgewerkt in het slothoofdstuk: 'Handvatten om een uitvoeringsplan te maken'. Voor deze toetsing zijn drie uitvoeringsplannen bekeken: één uitvoeringsplan van een provincie en twee van (grote) gemeenten. In elk hoofdstuk is per wegbeheerder een (anonieme) beoordeling uitgevoerd op het gestelde criterium.

1. Doelstellingen

Binnen dit criterium is gekeken of duidelijke doelen zijn gesteld en of daar termijnen aan zijn gehangen. Daarnaast is beoordeeld of de beschreven doelen uit het uitvoeringsplan gebaseerd zijn op alleen ongevalstatistiek, op risico-indicatoren of op een combinatie van beide.

Gemeente 1:

Binnen het uitvoeringsplan van deze gemeente wordt het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers naar nul als hoofddoel aangehouden. De gemeente zet sterk in op het verbeteren van de verkeersveiligheid, met lopen en fietsen als belangrijkste modaliteiten. Het hoofddoel is uitgewerkt in een separaat document met beschreven subdoelen.

De doelen die worden beschreven, geven een goed inzicht in de stappen die deze gemeente wil zetten. De doelen zijn echter meer op specifieke maatregelen gericht en minder als concrete stip op de horizon. Zo worden, afgezien van het doel om tot nul verkeersslachtoffers te komen, geen concrete aantallen, percentages of termijnen aan de doelen gehangen. Hierdoor is het doel per definitie onrealistisch.

Uit het uitvoeringsplan blijkt niet direct waaruit de doelen zijn voortgekomen, al wordt op zekere punten in het document gerefereerd aan geregistreerde letselgegevens en data, maar ontbreekt het aan bronnen. Verder verwijst de gemeente naar een strategisch document met enige onderbouwing en het landelijke beleid (het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030), maar hier ontbreekt een duidelijke aanleiding.

Gemeente 2:

Deze gemeente heeft dit uitvoeringsplan met name op specifieke thema's gericht. Het gaat daarbij om de thema's Verkeersveiligheid, Lopen en Fietsen. Deze thema's komen voort uit de eigen Mobiliteitsvisie. Binnen de provincie wordt gewerkt aan overkoepelend verkeersveiligheidsbeleid. Daar maakt dit uitvoeringsplan op termijn ook onderdeel van uit.

De doelen die de gemeente stelt, zijn op een wat onoverzichtelijke wijze in het beleid verweven en zijn vrij algemeen van aard. Hierdoor wordt niet duidelijk op welke doelen de gemeente zich specifiek gaat richten. De gemeente sluit zich aan bij de doelstelling om te komen tot nul verkeersslachtoffers, en doet met een aantal uitspraken bepaalde doelen vermoeden. Desondanks blijkt niet of deze doelstellingen tot stand zijn gekomen uit de uitkomsten van een risicoanalyse, op basis van ongevalsdata of op een andere wijze.

In het uitvoeringsplan staan uitspraken over aantallen slachtoffers en negatieve effecten van het niet uitvoeren van maatregelen op de verkeersveiligheid. Voor deze uitspraken ontbreekt enige vorm van bronvermelding of onderbouwing uit bijvoorbeeld de risicoanalyse.

Provincie:

Het uitvoeringsplan van deze provincie beschrijft als hoofddoel om de stijgende lijn van verkeersslachtoffers om te buigen in een sterke daling. Met het uitvoeringsplan biedt de provincie handvatten om te komen tot gerichte maatregelen.

De provincie sluit daarnaast eveneens aan bij de nationale ambitie van nul verkeersslachtoffer in 2050. Dit uitvoeringsplan is gericht op het doel om tot meer samenwerking met en tussen de regio's en gemeenten te komen en het past binnen de risicogestuurde aanpak. Daarmee neemt de provincie een duidelijke taak als verantwoordelijk orgaan op zich, ook richting haar gemeenten. Het document geeft een totaalbeeld van maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

De gestelde doelen zijn niet verder gedefinieerd in concrete aantallen of percentages. Het is daardoor lastig te bepalen wanneer sprake is van een sterke daling in verkeersslachtofferaantallen en dus wanneer het doel is bereikt.

2. Doelstellingen versus risicoanalyse

Binnen dit criterium is gekeken of de gestelde doelen aansluiten bij de uitkomsten van de risicoanalyse. Het is daarbij van belang dat men op bepaalde thema's focust en de doelstellingen aan deze thema's koppelt.

Gemeente 1:

Uit een separaat document, dat ingaat op de strategie voor verkeersveiligheid, blijkt een aantal doelen. Deze doelen zijn echter niet direct naar een risicoanalyse te herleiden. Het ontbreekt dan ook aan een duidelijke koppeling tussen de uitkomsten van de risicoanalyse en de gestelde doelen. In het uitvoeringsplan worden wel thema's benoemd waar de focus op ligt, maar de link naar de risicoanalyse wordt ook hier niet gemaakt. Het is dan ook niet te bepalen of de uitkomsten van de risicoanalyse aan het uitvoeringsplan zijn gekoppeld of dat alleen is aangesloten bij de landelijke thema's uit het SPV 2030.

Gemeente 2:

Het is onduidelijk hoe de doelen aansluiten bij de uitkomsten van de risicoanalyse. Wel valt te lezen dat de gemeente focust op bepaalde thema's en daar acties en maatregelen aan koppelt. Hier volgt men voornamelijk de geprioriteerde beleidsthema's uit het SPV 2030.

De gemeente behandelt wel de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Maar ook hier is er geen directe link met de doelstellingen maar alleen met aansluiting bij de nulambitie uit het SPV 2030.

Door het uitvoeringsplan heen wordt verwezen naar boven-/onderliggende documenten. Het is echter niet overal duidelijk om welke documenten het dan gaat en er ontbreekt een duidelijke link of onderbouwing. Dat maakt het geheel wat onoverzichtelijk.

Provincie:

Uit het uitvoeringsplan blijkt dat de provincie ook daadwerkelijk inzet op de risicogestuurde aanpak. De provincie heeft op basis van risico-indicatoren en bijbehorende data de meest verkeersonveilige locaties in beeld gebracht. Daarnaast zijn ongevalsdata naast risicodata gelegd om risicolocaties met hoge ongevals-aantallen te duiden. Met deze combinatie van data heeft de provincie het mogelijk gemaakt om gerichte maatregelen op specifieke locaties in te zetten en verkeersveilig gedrag te kunnen stimuleren.

Het in beeld brengen van de risico's lijkt echter voornamelijk op de infrastructuur gericht te zijn. Risico-indicatoren die gericht zijn op gedrag, lijken niet te zijn opgenomen

3. Maatregelen

Binnen dit criterium is gekeken of maatregelen worden beschreven en op welk detailniveau deze maatregelen zijn uitgewerkt. Daarnaast is beoordeeld of de maatregelen op specifieke locaties zijn gericht of als algemene maatregelen zijn beschreven.

Gemeente 1:

Het uitvoeringsplan van deze gemeente omschrijft een zestal thema's. Binnen deze thema's zijn meerdere maatregelen uitgewerkt. De maatregelen geven een globaal beeld van de in te zetten oplossingsrichtingen, waarbinnen bij enkele maatregelen een beperkte detailomschrijving is toegevoegd, inclusief specifieke locaties.

De maatregelen zijn gericht op zowel infrastructurale als gedragsmaatregelen en op communicatie en handhaving. Daarbij ligt de focus op een veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers, het afwaarderen van 50 km/uur naar 30 km/uur en het correct inrichten van deze wegen, de aanpak van ongewenst en asociaal weggedrag en de bevordering van verkeersveilig gedrag.

De in te zetten maatregelen zijn voornamelijk algemeen van aard, beperkt concreet, zonder aangewezen verantwoordelijke en met name gericht op specifieke doelgroepen. Daarnaast wil de gemeente methoden voor educatie en gedragsinterventies onderzoeken, maar ook hier ontbreekt de concrete aanpak en toets op effectiviteit.

Van een aantal beschreven maatregelen bestaat twijfel of deze binnen de invloedssfeer van deze gemeente vallen. Een voorbeeld daarvan is de stimulering van veilige technieken in voertuigen. Ook hier ontbreekt een concrete beschrijving.

Gemeente 2:

Binnen dit uitvoeringsplan heeft men alle maatregelen onder elkaar gezet om te kunnen prioriteren. Daarnaast heeft men de mogelijkheden bekeken waar maatregelen aan meerdere thema's gekoppeld kunnen worden. Dit is een efficiënte aanpak.

Per thema zijn vervolgens de maatregelen op een groter detailniveau uitgewerkt. Tussen de maatregelen zit een groot verschil in concreetheid. De ene maatregel wordt uiterst gedetailleerd omschreven en omvat een daadwerkelijke actie, andere maatregelen zijn erg globaal omschreven. Een aantal maatregelen sluit goed aan bij de risicogestuurde aanpak, waarbij ook goed is gekeken naar relevante risico-indicatoren.

In het uitvoeringsplan worden nieuwe maatregelen beschreven, maar ook maatregelen die al binnen bestaande projecten zijn opgenomen of waar de gemeente eerder nog niet aan toegekomen is. De infrastructurale maatregelen zijn op specifieke locaties gericht en op een kaart uitgewerkt. Dit geeft overzicht en biedt een duidelijk totaalbeeld van de maatregelen binnen deze gemeente. Het ontbreekt echter aan duidelijke afspraken over de verschillende verantwoordelijken per maatregel.

Provincie:

De provincie presenteert in dit uitvoeringsplan een integrale set maatregelen aan de hand van de drie E's – [engineering, education en enforcement](#) – vertaald naar de thema's infrastructuur, gedrag en handhaving. Deze maatregelen worden binnen het inleidende hoofdstuk op hoofdlijnen omschreven. De meer gespecificeerde maatregelen worden ieder onder een specifiek hoofdstuk per thema beschreven.

Onder de infrastructurale maatregelen vallen met name oplossingen die zich richten op het verminderen van risico's op hoogrisicowegen. De provincie heeft met een analyse inzicht verkregen in onder andere het aantal verkeersslachtoffers per snelheids categorie. De maatregelen richten zich ook op het veiliger inrichten van fietspaden en kruispunten; thema's die ook terugkomen in het SPV 2030.

Op gedragsniveau zet de provincie in op zowel systemen die gedrag kunnen beïnvloeden (onder andere infrastructureel) als op concrete maatregelen die kunnen bijdragen aan verkeersveiliger gedrag (onder andere educatie). Dat gebeurt met onderzoeken naar de effectiviteit van maatregelen, het voeren van actief beleid op thema's als het terugbrengen van gemotoriseerd verkeer bij scholen en inzet van educatieve maatregelen (campagnes en educatie).

Rondom handhaving zet de provincie met name in op hoogrisicolocaties en gedrag. Daarbij ligt de focus op integraal werken door handhaving en campagnes gelijktijdig op te laten trekken.

Het overgrote deel van deze maatregelen is in enig detail uitgewerkt. Voor de infrastructurele maatregelen geldt dat deze per gemeente en voor het areaal van de provincie op specifieke locaties zijn gericht. Onder een aantal maatregelen ontbreekt een concrete onderbouwing en voor de verantwoordelijkheid wordt met name naar de gemeenten gekeken; daar waar een gezamenlijke verantwoordelijkheid beter past.

4. Effectiviteit van maatregelen

Binnen dit criterium is gekeken of de beschreven maatregelen zijn getoetst op effectiviteit, welke criteria daarbij zijn aangehouden en hoe en met welke middelen de effectiviteit van de maatregelen is getoetst.

Gemeente 1:

In het uitvoeringsplan van deze gemeente komt niet duidelijk naar voren of en hoe de maatregelen zijn getoetst op effectiviteit. Wel beschrijft de gemeente een aantal doelen uit het voorgaande uitvoeringsplan en de resultaten die daarbij zijn behaald. Deze zijn met name kwantitatief en geven geen inzicht in effecten op de risico's en aantal verkeersslachtoffers. Het lijkt er dan ook sterk op dat de in te zetten maatregelen voor deze gemeente met name gevoelsmatig de meest effectieve zijn.

Gemeente 2:

Dit uitvoeringsplan gaat niet in op de effectiviteit van de beschreven maatregelen. Een toetsing van de effectiviteit ontbreekt. Daarnaast zijn een aantal maatregelen vaag omschreven en passen deze niet binnen de invloedssfeer van een gemeente. Hierdoor bestaat twijfel over de effectiviteit en haalbaarheid van deze maatregelen. Het gaat dan met name om de maatregelen die gericht zijn op gedragsverandering.

Provincie:

Het uitvoeringsplan van de provincie omvat een duidelijke omschrijving van de maatregelen, maar het is onduidelijk of en hoe de maatregelen op effectiviteit zijn getoetst. De provincie geeft aan dat het uitvoeringsplan in samenwerking met onder andere de gemeenten tot stand is gekomen. Het is dan ook aannemelijk dat de maatregelen gekozen zijn waar de gemeenten gevoelsmatig de grootste koppeling zien met de resultaten van de risicoanalyse. Dit betekent overigens niet dat deze maatregelen per definitie effectief zijn voor een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

5. Maatregelen versus risicoanalyse

Binnen dit criterium is gekeken of de beschreven maatregelen aansluiten bij de uitkomsten van de risicoanalyse. Daarnaast is beoordeeld of de beschreven maatregelen mogelijk op meerdere focusthema's uit de risicoanalyse betrekking/effect kunnen hebben.

Gemeente 1:

Het uitvoeringsplan van deze gemeente geeft geen inzicht in de vraag of de beschreven maatregelen een direct gevolg zijn van de uitkomsten uit de risicoanalyse. In het uitvoeringsplan worden diverse thema's aangehaald, maar het is onbekend of deze uit de risicoanalyse voortkomen.

Gemeente 2:

In dit uitvoeringsplan is niet opgenomen of de beschreven maatregelen uit een eerdere risicoanalyse te herleiden zijn. De thema's die in het uitvoeringsplan van deze gemeente zijn beschreven, lijken voort te komen uit de thema's die ook in het SPV 2023 als aandachtspunten zijn opgenomen. De infrastructurele maatregelen lijken voornamelijk gestuurd door ongevallen. In het uitvoeringsplan zijn maatregelen opgenomen die over meerdere thema's in te zetten zijn. Dit is een efficiënte inzet van maatregelen. Echter, ook hier zonder duidelijke link naar de risicoanalyse.

Provincie:

Zoals eerder benoemd heeft deze provincie een risicoanalyse uitgevoerd en ongevallenlocaties in beeld gebracht. In samenwerking met de gemeenten heeft zij de best passende maatregelen op specifieke risicolocaties, die uit de analyses blijken, uitgewerkt. Het gaat daarbij enkel om de infrastructurele maatregelen en een gedeelte van handhaving. Omtrent de gedragsmaatregelen lijken de uitkomsten uit de uitgevoerde risicoanalyse ontoereikend.

6. Afweging maatregelen

Binnen dit criterium is gekeken of de in te zetten maatregelen door middel van een afweging tussen diverse beschikbare maatregelen zijn gekozen of dat daar andere redenen aan ten grondslag hebben gelegen.

Gemeente 1:

Binnen het uitvoeringsplan is geen afweging tussen diverse maatregelen gemaakt. Er zijn dus geen uitspraken te doen over welke afwegingen zijn gedaan om tot specifieke maatregelen te komen.

Onder infrastructurele maatregelen is aangegeven dat er aan een Omgevingsvisie wordt gewerkt waarin ook het mobiliteitsnetwerk onder de loep wordt genomen. Daarbinnen wordt afgewogen welke wegen in aanmerking komen om van 50 km/uur naar 30 km/uur afgewaardeerd te worden. Dit maakt echter op dit moment geen onderdeel uit van het uitvoeringsplan.

Gemeente 2:

De afwegingen die in dit uitvoeringsplan zijn gemaakt zijn voornamelijk financieel van aard. De gemeente geeft duidelijk aan dat het budget niet toereikend zal zijn om alle beschreven maatregelen binnen de looptijd van het uitvoeringsplan uit te voeren. Door middel van criteria is een prioritering voor de infrastructurele maatregelen gemaakt. Daarbij is ook gekeken of eventuele maatregelen integraal met onderhoudswerkzaamheden of herinrichtingen kunnen worden opgepakt. De achterliggende overweging van de gebruikte beoordelingscriteria komt echter zeer beperkt in dit uitvoeringsplan terug. Daarbij wordt enkel verwezen naar de Mobiliteitsvisie.

Provincie:

Uit dit uitvoeringsplan blijkt dat de provincie vooral maatregelen uit het SPV 2030 en definities van de risico-indicatoren volgt. Dat past goed bij de risico-gestuurde aanpak, maar een concrete afweging tussen de gekozen maatregelen en andere opties ontbreekt.

De provincie heeft aandacht voor maatregelen die in het verleden zijn ingezet en niet (duidelijk) effectief zijn gebleken. Deze zijn wel in het uitvoeringsplan benoemd, maar niet als in te zetten maatregelen opgenomen. De reden dat deze zijn benoemd, is om ze in beeld te houden voor een mogelijke toekomstige inzet op andere niveaus.

7. Budgetten voor maatregelen

Binnen dit criterium is gekeken of de beschreven maatregelen aan budgetten zijn gekoppeld. Daarnaast is beoordeeld of per soort maatregel en effectiviteit van de maatregel een verdeling van de kosten is gemaakt.

Gemeente 1:

In het uitvoeringsplan is een duidelijke financiële paragraaf opgenomen. Per maatregel zijn de jaarlijkse totaalkosten in beeld gebracht. Op deze manier is een duidelijk beeld gevormd van de budgetverdelingen per thema. De beschikbare budgetten sluiten daar echter niet bij aan. Er is sprake van een overvraging van het beschikbare budget.

De gemeente rekent op aanvullende budgetten vanuit de regio/provincie en uit de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk. Zonder aanvullende budgetten zullen niet alle beschreven maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden en moeten binnen het uitvoeringsplan keuzes worden gemaakt. De gemeente heeft hier bewust voor gekozen om, bij projecten die eventueel afvallen, snel terug te kunnen grijpen op een ander project. Ook wordt zo duidelijk dat de nood tot financiering voor een verbetering van de verkeersveiligheid een prioriteit is.

Gemeente 2:

In het uitvoeringsplan van deze gemeente is een financiële paragraaf opgenomen. Per thema zijn zowel de totale kosten als budgetten voor infrastructurele maatregelen in beeld gebracht en in een meerjarige begroting ondergebracht. Opvallend is dat de investeringen per thema ieder jaar een andere focus hebben. Waar in de eerste jaren met name wordt ingezet op verkeersveiligheid, ligt de nadruk in de laatste jaren met name op het stimuleren van fietsgebruik. Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor de besteding van gedragsmaatregelen, zoals verkeerseducatie.

Binnen de financiële paragraaf van dit uitvoeringsplan zijn ook de subsidiemogelijkheden opgenomen. Het gaat dan om subsidies vanuit het Rijk en eventuele cofinanciering vanuit de provincie. Men onderzoekt de komende tijd of deze subsidiemogelijkheden bij kunnen dragen aan de uitvoering van meer maatregelen dan in het uitvoeringsplan zijn opgenomen. De aanpak hiervoor blijft wat vaag.

Provincie:

Het uitvoeringsplan omvat geen financiële paragraaf. De beschreven maatregelen zijn niet voorzien van een begroting of verdeling naar locatie/gemeente. Het is dus onduidelijk of de maatregelen op financiële dekking kunnen rekenen en wel/niet in het geheel uitgevoerd kunnen worden. Dit is mogelijk toe te schrijven aan het feit dat een groot deel van de beschreven maatregelen binnen de verantwoordelijkheid van de gemeenten ligt.

Wel wordt er in het uitvoeringsplan gewezen op de subsidieregelingen uit de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk. Daarnaast wordt er gewezen op aanvullende subsidies vanuit de provincie die zich richten op bepaalde maatregelen waar een cofinanciering voor aangevraagd kan worden.

8. Uitvoering maatregelen

Binnen dit criterium is gekeken of aan de beschreven maatregelen een uitvoeringstermijn is gekoppeld en of deze gespecificeerd is per maatregel. Daarnaast is nagegaan of maatregelen gekoppeld zijn aan onderhouds-/beheerwerkzaamheden binnen andere beleidsthema's.

Gemeente 1:

Wat duidelijk is weergegeven, is dat deze gemeente bij infrastructurele maatregelen 'werk met werk' wil maken. Er wordt meegelift met onderhoudswerkzaamheden, waarbij zowel tijdens ondergrondse als bovengrondse werkzaamheden direct wordt bepaald of er financiële ruimte is om de openbare ruimte verkeersveilig(er) in te richten. Daarnaast sluit de gemeente met diverse campagnes aan bij landelijke thema's/campagnemomenten.

In het uitvoeringsplan zijn geen specifieke uitvoeringstermijnen per maatregel uitgeschreven, maar richt de gemeente zich op een totale uitvoering van alle beschreven maatregelen binnen de looptijd van het verkeersveiligheidsbeleid, in totaal vier jaar.

Gemeente 2:

De uitvoeringstermijn van de beschreven maatregelen in dit uitvoeringsplan loopt parallel aan de termijn van het SPV 2030. In het uitvoeringsplan wordt niet verder gedetailleerd omschreven welke projecten binnen welke specifieke termijn zijn afgerond. Voor een aantal maatregelen wordt aangegeven welke frequentie per jaar wordt aangehouden.

Binnen de beschreven maatregelen wordt ook aandacht gegeven aan het maken van werk met werk. Ook deze gemeente wil meeliften op onderhouds- en herinrichtingswerkzaamheden om de beschikbare budgetten maximaal in te zetten. Hierbij is de gemeente afhankelijk van de uitvoeringstermijnen van deze werkzaamheden.

Provincie:

Voor de infrastructurele maatregelen zijn uitvoeringstermijnen opgenomen. Deze omschrijven duidelijk het jaartal waarin de specifieke maatregelen zullen worden ingezet. Voor de maatregelen die zich richten op gedrag en handhaving, zijn geen termijnen opgenomen. Het is dan ook onduidelijk op welk frequentieniveau deze maatregelen worden ingezet.

Doordat een financiële paragraaf ontbreekt, is binnen dit uitvoeringsplan geen koppeling gemaakt met de jaarbegroting van de gemeenten en de provincie.

9. Monitoring en evaluatie

Binnen dit criterium is gekeken of de effecten van het verkeersveiligheidsbeleid (waar de risicoanalyse en het uitvoeringsplan onderdeel van zijn) worden gemonitord. Daarnaast is beoordeeld op welk niveau dit gebeurt. Bijvoorbeeld door behaalde resultaten uit het gevoerde beleid, de risico-indicatoren en/of verkeersslachtoffers af te zetten tegen eerdere waarden.

Gemeente 1:

Monitoring is in dit uitvoeringsplan één van de thema's waar de gemeente zich op focust. De nadruk in de monitoring zal liggen op onderzoeken naar oorzaken van ongevallen en het evalueren van het beleid, vooral gericht op de campagnes. De effecten van de beschreven maatregelen worden echter niet op een risicogestuurde wijze gemonitord en het is onduidelijk hoe de onderzoeken naar ongevals-oorzaken worden opgepakt en uitgevoerd.

In de bijlagen van het getoetste uitvoeringsplan zijn de resultaten van het voorgaande uitvoeringsplan opgenomen. Het gaat daarbij met name om uitgevoerde handhavingsacties, aanpassingen aan de openbare ruimte (onder andere ongevalslocaties) en algemene verkeersmaatregelen. Deze resultaten zijn met name kwantitatief en geven geen inzicht in effecten op de vermindering van risico's en het aantal verkeersslachtoffers.

Gemeente 2:

Binnen dit uitvoeringsplan van deze gemeente zijn geen onderdelen opgenomen die ingaan op de monitoring en evaluatie van de beschreven maatregelen. Het is dan ook onbekend hoe deze gemeente de effecten in kaart gaat brengen en evalueren.

Provincie:

Buiten de effectiviteitsmonitoring van een beperkt aantal maatregelen uit het verleden, ook beschreven in hoofdstuk 6 'Afweging maatregelen', zijn geen zaken rondom monitoring en evaluatie in dit uitvoeringsplan opgenomen. Het is dus onduidelijk hoe deze provincie de effecten van de beschreven maatregelen gaat monitoren en evalueren.

Handvatten om een uitvoeringsplan te maken

Uit de beoordelingen van de drie uitvoeringsplannen blijkt dat er overeenkomsten én verschillen zitten in de aanpak, kwaliteit en vorm van de uitvoeringsplannen. De positieve aspecten en aandachtspunten die uit de beoordeling komen, zijn hieronder samengevat.

Op basis van deze positieve aspecten en aandachtspunten formuleren we vervolgens een aantal bruikbare handvatten om een goed uitvoeringsplan op te stellen.

Positieve aspecten uit de beoordeelde uitvoeringsplannen

- Er zijn doelstellingen opgenomen die aansluiten bij de lokale en landelijke ambities.
- Maatregelen zijn in de meeste gevallen duidelijk omschreven en worden integraal opgepakt.
- De uitvoeringsplannen zijn in nagenoeg alle gevallen voorzien van een financiële paragraaf, waar aandacht is voor budgetverdelingen, de jaarlijkse begroting en subsidiemogelijkheden.
- De uit te voeren infrastructurele maatregelen zijn, in meer of mindere mate, voorzien van een uitvoeringstermijn.

Aandachtspunten uit de beoordeelde uitvoeringsplannen

- De doelstellingen zijn in de meeste gevallen weinig concreet beschreven. Meetbare waarden als tijd en aantal verkeersslachtoffers ontbreken.
- De doelstellingen zijn voornamelijk gebaseerd op ongevallencijfers. In een enkel geval komen de risico-indicatoren naar voren, maar is de link tussen de uitkomsten van de risicoanalyse en de daadwerkelijke doelstellingen niet duidelijk.
- De infrastructurele maatregelen zijn vaak tot in detail uitgewerkt, ook op financieel vlak, maar dat geldt niet voor andere maatregelen zoals gedragsmaatregelen.
- De effectiviteit van maatregelen wordt nauwelijks beschreven. Dit lijkt meer op gevoel te gaan. Voorafgaand aan de keuze van de juiste maatregelen kan een overheid het beste afdaan op beschikbare informatie van de effectiviteit van de maatregel (uit bijvoorbeeld evaluatiestudies).

- In geen van de uitvoeringsplannen wordt aangegeven hoe men de in te zetten maatregelen én de effecten daarvan gaat monitoren. Er wordt ook niet ingegaan op welke wijze een evaluatie wordt uitgevoerd en hoe eventueel wordt bijgestuurd in de uitvoering van de maatregelen.

Handvatten

De handvatten voor het opstellen van een uitvoeringsplan zijn als ondersteuning bedoeld. De handvatten zijn hieronder uitgeschreven, waarbij het [Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma](#) van het Kennisnetwerk SPV als basis is genomen.

Focus

Het is van belang om niet te willen inzetten op alle thema's die uit de risicoanalyse naar voren komen. Breng een duidelijke focus aan en zorg ervoor dat deze focus realistisch is in tijd, geld en capaciteit. Om focus aan te brengen, is het nodig om de resultaten uit de risicoanalyse te prioriteren. Prioriteren kan op een aantal wijzen:

- *Op basis van slechtste risicoscores* – De grootste winst valt te behalen op een weg die het slechtst scoort op Duurzaam Veilig-eisen of verkeersonveilig gedrag. Dus als er bijvoorbeeld gekozen moet worden tussen maatregelen op wegen met min of meer evenveel verkeer, kies dan eerst voor de weg met de slechtste risicoscore. Voor gedrag kan de focus liggen op het meest verkeersonveilige gedrag (en de mogelijke inzet van handhavings-/educatiemiddelen). Het is natuurlijk ook mogelijk om een combinatie van argumenten te kiezen.
- *Locaties met veel verkeer* – Meestal geldt: hoe drukker de weg, hoe meer ongevallen er plaatsvinden. Daaruit volgt automatisch dat op wegen met veel verkeer meer ongevallen voorkomen kunnen worden door de weg veiliger te maken. Als er een keuze gemaakt moet worden, kies dan dus eerst voor maatregelen op wegen met een hoge intensiteit.
- *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 zijn mee te nemen in het uitvoeringsplan

- *Op basis van een voorkeur van burgers* – Ook wat burgers belangrijk vinden kan meewegen. Meet 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](#).

Duidelijke doelstellingen formuleren

Gebruik de uitkomsten van de risicoanalyse en ongevallanalyse als input voor de doelstellingen. Sluit daarbij aan bij de landelijke doelstellingen, maar leg ook duidelijk vast hoe op lokaal niveau aan de doelstellingen wordt gewerkt. Beschrijf de doelstellingen op zo'n manier dat deze meetbaar zijn in bijvoorbeeld slachtofferaantallen of scores op SPI's. Zo worden de effecten van de maatregelen op de doelen beter inzichtelijk en is eventueel bijsturen eenvoudiger.

Effectieve integrale maatregelen opstellen

De maatregelen die in het uitvoeringsplan worden uitgewerkt, moeten een duidelijk verband hebben met de uitkomsten van de eerder uitgevoerde risicoanalyse en ongevallanalyse: de maatregelen moeten zijn gericht op een effectieve aanpak van de geïdentificeerde risico's. Daarom is het belangrijk om de maatregelen af te wegen op effectiviteit. Maak daarbij gebruik van de [Effectiviteitswijzer](#) en [factsheets](#) van het Kennisnetwerk SPV. Daarnaast kunnen onderzoeken (zoals effectiviteitsmetingen) meer informatie geven over de effectiviteit van maatregelen.

Kijk voor de afweging ook of maatregelen meerdere doelen kunnen omvatten of dat maatregelen inzetbaar zijn over meerdere focusthema's. Stem de maatregelen daarom ook af binnen de eigen organisatie. Maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid kunnen bijvoorbeeld onderdeel uitmaken van onderhouds- of herinrichtingswerkzaamheden of aansluiten bij landelijke campagnes.

Hoe gedetailleerder een maatregel is omschreven, hoe duidelijker het is hoe de maatregel ingezet kan worden op specifieke risico's. Het helpt daarbij om specifieke locaties op een overzichtskaart te visualiseren. Gaat het meer om algemene maatregelen, dan hoeven ze minder gedetailleerd te worden omschreven.

Verantwoordelijken aanstellen

Als de maatregelen zijn bepaald, is het nodig om per maatregel een verantwoordelijke aan te stellen. Dat kan op persoonlijk niveau, maar ook op het niveau van de organisatie of een medeoverheid. Zo is duidelijk wie de maatregelen gaat uitvoeren en wie verantwoordelijk is voor het behalen van de beschreven doelen van de maatregelen.

Budget, looptijd en prioritering bepalen

Om inzicht te hebben in de nodige budgetten voor de beschreven maatregelen, is het nodig om per maatregel de kosten in beeld te brengen. Daarbij is het wijselijk te bepalen of voor specifieke maatregelen onderstaande mogelijkheden bestaan om de maatregelkosten, gedeeltelijk of in het geheel, te bekostigen:

- *Zijn de kosten onder te brengen in integrale 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.
- *Zijn de kosten te delen 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 cofinanciering.
- *Zijn er subsidiemogelijkheden vanuit de provincie of het Rijk?* – 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](#).

Voor de volledigheid van de financiële paragraaf binnen het uitvoeringsplan wordt aangeraden om ook de budgetbron (waar komt het budget vandaan?), de budgetverdeling (waar gaat welk budget naartoe?) en een jaarbegroting (welke kosten zijn er per jaar en hoe zijn deze verdeeld?) voor de maatregelen uit te werken.

Naast de budgetbepaling is het van belang te bepalen welke maatregelen welke looptijd hebben. Door inzicht te geven in de looptijd, is beter te bepalen welke budgetten op specifieke maatregelen en binnen welke periode ingezet worden.

Aangezien de kosten voor de maatregelen in veel gevallen hoger uitkomen dan er beschikbaar budget is, moet er geprioriteerd worden. Prioritering kan bijvoorbeeld aan de hand van de criteria die hierboven onder het kopje 'Focus' staan beschreven. Maar ook beschikbare financiële middelen of de looptijd van de maatregelen kunnen een reden zijn om prioriteiten op bepaalde maatregelen te zetten.

Evaluatie inplannen

Om uitspraken te kunnen doen of het verkeersveiligheidsbeleid en de uitvloeiende maatregelen effect hebben en wat deze effecten zijn, is evaluatie een belangrijk onderdeel. Tijdens de looptijd van het uitvoeringsplan is tussentijdse monitoring dan ook sterk aan te raden. De monitoring geeft input voor de evaluatie. Een goede monitoring en evaluatie zorgen ervoor dat er eventueel tussentijds bijgestuurd kan worden en de effectiviteit van maatregelen, voor opvolgend verkeersveiligheidsbeleid, op een correcte wijze af te wegen is.

Verkeersveiligheidsbeleid biedt normaliter een plan voor de middellange termijn (drie tot vijf jaar). Eventueel kan elk jaar een 'tussenplan' worden opgesteld. Dit tussenplan gaat nog gedetailleerder in op de maatregelen die in dat specifieke jaar worden ingezet.

Een goed uitvoeringsplan

Tien tips

Een uitvoeringsplan beschrijft welke maatregelen nodig zijn om de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in jouw gemeente, provincie of regio te verminderen. Hoe stel je zo'n plan op en waarmee moet je rekening houden? We geven je tien handige tips.

1

Formuleer heldere doelen

Welke doelen stel je? Zorg dat deze rechtstreeks aansluiten bij de uitkomsten van je risicoanalyse en ongevalanalyse. Beschrijf je doelen zodanig dat ze meetbaar zijn, bijvoorbeeld in aantallen slachtoffers. Zo kun je de effecten beter bepalen en eventueel bijsturen als dat nodig is.

2

De belangrijkste risico's eerst

Een risicoanalyse levert vaak een breed scala aan verkeersveiligheidsrisico's op. Die kun je niet allemaal tegelijk aanpakken. Bepaal daarom welke risico's prioriteit hebben en ook welke maatregelen voor die risico's haalbaar zijn binnen de gestelde tijd, budget en capaciteit.

3

Maak een afweging: hoe effectief is een maatregel?

De maatregelen in het uitvoeringsplan moeten een duidelijk verband hebben met de uitkomsten van de risicoanalyse en ongevalanalyse: de maatregelen moeten geschikt zijn om de risico's aan te pakken (verbetering van de risicoscore is een daling van het aantal verkeersslachtoffers). Weeg de maatregelen daarom af op effectiviteit. Dat kan bijvoorbeeld met de [Effectiviteitswijzer](#).

4

Zorg voor een integraal maatregelenpakket

Bekijk of maatregelen meerdere doelen tegelijk kunnen aanpakken of inzetbaar zijn op meerdere thema's. Maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid kunnen bijvoorbeeld onderdeel uitmaken van onderhouds- of herinrichtingswerkzaamheden of aansluiten bij landelijke campagnes.

5

Bepaal per maatregel en doel wie verantwoordelijk is

Doe dat op persoonlijk niveau, maar ook op het niveau van de organisatie of een mede-overheid. Zo is duidelijk wie de maatregelen gaat uitvoeren en wie verantwoordelijk is voor het behalen van de gestelde doelen.

6

Breng per maatregel de kosten in beeld

Zo krijg je inzicht in het benodigde budget. Stel daarbij de volgende drie vragen:

- Zijn de kosten onder te brengen in integrale onderhouds-, beheer- of andere projecten?
- Zijn de kosten te delen met andere partijen zoals Rijkswaterstaat of ProRail?
- Zijn er subsidiemogelijkheden vanuit de provincie of het Rijk?

7

Werk per maatregel het budget uit:

- budgetbron: waar komt het geld vandaan?
- budgetverdeling: waar gaat welk budget naartoe?
- jaarbegroting: welke kosten zijn er per jaar en hoe zijn deze verdeeld?

8

Breng per maatregel de looptijd in beeld

Zo kun je beter bepalen welke budgetten op welke maatregelen en binnen welke periode worden ingezet.

9

Wees realistisch

In de praktijk zal lang niet voor elke maatregel voldoende budget en tijd beschikbaar zijn. Naast de belangrijkste risico's kunnen ook de financiële middelen of de looptijd een reden zijn om bepaalde maatregelen te prioriteren.

10

Monitor en evalueer!

Om te bepalen of de maatregelen het gewenste effect hebben, en dus ook of je de doelstellingen gaat halen, is evaluatie onmisbaar. Zorg daarom dat je de effecten van de maatregelen goed blijft monitoren en plan vooraf een evaluatiemoment in.

Colofon

Uitgave

Kennisnetwerk SPV

Productnummer

KN SPV 2024-5

Opmaak

Inpladi bv, Cuijk

Foto

Otto van Boggelen

November 2024

