



Meetbare verkeersveiligheidsaanpak

Doelen stellen, monitoren en evalueren in een
risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

Aanpak SPV

Aanpak SPV ondersteunt wegbeheerders en andere organisaties die zich bezighouden met het verbeteren van de verkeersveiligheid in Nederland. De inbreng van Aanpak SPV is het samenbrengen en delen van kennis en tools, waarmee de wegbeheerders de aanpak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 kunnen uitvoeren. De nadruk ligt hierin op een proactieve en preventieve benadering op basis van risico's, in plaats van een reactieve aanpak die (alleen) uitgaat van ongevalsgegevens.

De activiteiten van Aanpak SPV worden uitgevoerd door CROW, in directe samenwerking met de partners in de Kerngroep SPV. De Kerngroep SPV bestaat uit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Justitie en Veiligheid, het Interprovinciaal overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Augustus 2026

Aanpak SPV en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.

Aanpak SPV sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.

De auteursrechten berusten bij Aanpak SPV.

Inhoud

1 Introductie 4

- 1.1 Monitoring en evaluatie in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak 4
- 1.2 Belang van monitoring en evaluatie 4
- 1.3 Monitoring en evaluatie in de risicogestuurde aanpak 6
- 1.4 Leeswijzer 6

2 Monitoring en evaluatie bij risicogestuurd werken 7

- 2.1 Doelen, monitoring en evaluatie in het stappenplan 7
- 2.2 Datagestuurd werken met risico-indicatoren 10

3 Stellen van doelen 12

- 3.1 Doel van deze stap 12
- 3.2 Beleidskeuzes eerst 12
- 3.3 Van beleidskeuzes naar doelen 13
- 3.4 Resultaat van deze stap 14

4 Monitoren om bij te sturen 15

- 4.1 Doel van monitoring 15
- 4.2 Aanpak van de monitoring 16
- 4.3 Resultaat van monitoring 17

5 Evalueren voor beleidsherziening 18

- 5.1 Doel van evaluatie 18
 - 5.2 Uitvoering van de evaluatie 18
 - 5.3 Resultaat van evaluatie 19
-

1 Introductie

Met de introductie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) werken overheden sinds 2018 aan een risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. De website van Aanpak SPV biedt diverse handreikingen aan voor het opstellen en uitvoeren van een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. In de beleidscyclus is het uitvoeren van monitoring en evaluatie van belang om daarmee te controleren in hoeverre ambities en doelen worden bereikt en of het beleid moet worden bijgesteld. Dit document is een handreiking voor wegbeheerders en regievoerders over monitoring en evaluatie in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak conform het SPV 2030.

Het schema op pagina 5 geeft een overzicht van de stappen om tot meetbare resultaten te komen in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. Monitoring gebruiken we om het uitvoeringsprogramma bij te sturen, en evaluatie om de beleidsrichting te herijken.

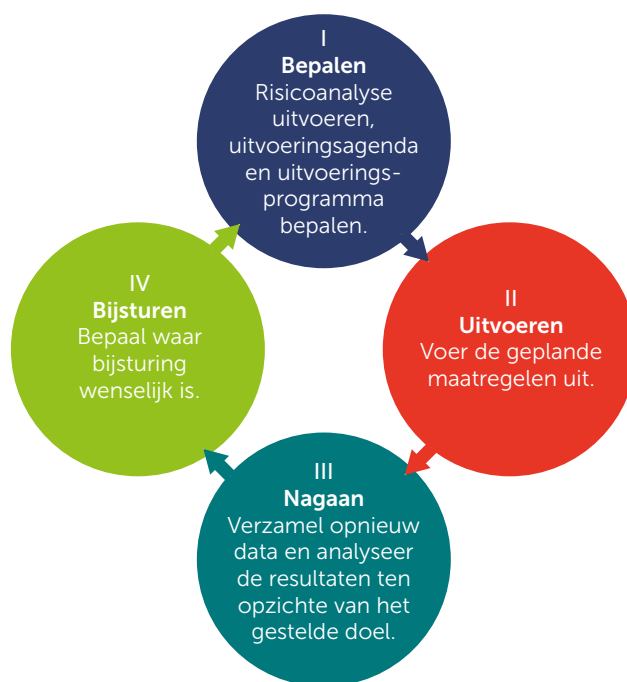
In dit document lichten we de onderdelen van dit schema verder toe. Het bevat concrete handvatten voor het toepassen van monitoring en evaluatie voor verkeersveiligheid. Het gaat daarbij om het formuleren van SMART-doelen, tips voor het opstellen van een monitoringsrapport of evaluatierapport en het gebruik van data hierbij.

De publicatie is in het bijzonder bedoeld voor:

- **Wegbeheerders**, zoals gemeenten en provincies, die verantwoordelijk zijn voor de inrichting en het beheer van wegen en fietsinfrastructuur
- **Regievoerders**, zoals regio's en provincies, die verkeersveiligheidsopgaven op een hoger schaalniveau bijeenbrengen, partijen verbinden en op regionaal niveau werken aan de beleidscyclus
- **Beleidsadviseurs, programmamanagers en projectleiders**, die de vertaalslag maken van risico's naar doelen, maatregelen en bestuurlijke verantwoording.

1.1 Monitoring en evaluatie in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

In het Startakkoord SPV 2030 is afgesproken dat Rijk en regionale overheden werken volgens een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. Daarmee verschuift het accent van een overwegend reactieve benadering – met de focus op ongevallen en slachtoffers – naar een proactieve benadering, waarin risico's in het verkeerssysteem centraal staan. Sinds 2018 zijn overheden hier actief mee gaan werken en hebben zij ervaringen opgedaan met het werken volgens de risicogestuurde aanpak. Belangrijk onderdeel van risicogestuurd werken in verkeersveiligheid is het opstellen van een risicoanalyse, een uitvoeringsagenda en een uitvoeringsprogramma (zie ook figuur 1). Hiervoor zijn diverse handleidingen beschikbaar (zie aanpakspv.nl).



Figuur 1. Beleidscyclus in risicogestuurd werken (Kennisnetwerk SPV, Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma, 2023)

Monitoring en evaluatie is in het SPV 2030 benoemd als belangrijke actie, omdat inzicht in de actuele ontwikkelingen een beeld geeft over de beleidsvoortgang (zie ook figuur 1). Zo wordt duidelijk of het gekozen verkeersveiligheidsbeleid daadwerkelijk positieve effecten heeft. Om dit belang te benadrukken, staat in de Bestuurlijke Afspraken SPV (juli 2025) ook expliciet dat SPV-partners de gekozen aanpak in de uitvoeringsprogramma's zo mogelijk jaarlijks bijstellen en elke drie tot vijf jaar actualiseren.

1.2 Belang van monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie is een belangrijk onderdeel van een complete en gestructureerde beleidscyclus. Het doel van monitoring en evaluatie is om te beoordelen of de ambities en gestelde doelen zijn of worden bereikt en om, waar nodig, tijdig bij te sturen. Het uitvoeren van monitoring en evaluatie op verkeersveiligheid geeft enerzijds inzicht in de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid zelf. Anderzijds maakt verkeersveiligheid onderdeel uit van bredere beleidsvelden zoals mobiliteit, gezondheid, veiligheid en leefomgeving. Monitoring en evaluatie van verkeersveiligheid kunnen daarom ook input leveren voor bredere beleidsafwegingen binnen de omgevingsvisie en mobiliteitsprogramma's.

Meetbare verkeersveiligheidsaanpak

Risicoanalyse



1. Bepalen SPI's

Activiteiten

Analyse data alle SPV-kenmerken. Verzamelen data op basis van eigen databronnen of Dataportaal Verkeersveiligheid.

Resultaat

Inzicht in de 'score' per SPV-kenmerk

Uitvoeringsagenda



2. Doelen stellen

Activiteiten

Keuze voor belangrijkste SPV-kenmerken. Prioritering eventueel met aanvullende data, zoals ongevalsgegevens, assetmanagement en politieke voorkeur. Formuleer doelstellingen in SMART-streefwaarden.

Resultaat

Uitgewerkte doelen voor gekozen SPV-kenmerken

Uitvoeringsprogramma



3. Bepalen maatregelen

Activiteiten

Bepalen welke verkeersveiligheidsmaatregelen worden genomen, in aansluiting op gekozen SPV-kenmerken, Effectiviteitswijzer, regionale afstemming en interne afstemming.

Resultaat

Uitvoeringsprogramma met maatregelen

Integrale aanpak



4. Uitvoeren maatregelen

Activiteiten

Het realiseren van de maatregelen die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma.

Resultaat

Uitgevoerde maatregelen

Beleidsvoortgang



5a. Monitoring

Activiteiten

Regelmatige (jaarlijkse) controle of het gaat zoals verwacht. Analyse data van selectie van SPV-kenmerken met doelstelling.

Resultaat

Inzicht in actuele 'score' per doelstelling



5b. Evaluatie

Activiteiten

Periodieke analyse (iedere 3 tot 5 jaar) van alle SPV-kenmerken aan de hand van het begeleid.

Resultaat

Inzicht in actuele 'score' per SPV-kenmerk

De resultaten uit monitoring en evaluatie kunnen op verschillende manieren worden gebruikt. In het kort de belangrijkste toepassingen:

- Informeren van het bestuur (zoals het college) en politiek (zoals de gemeenteraad) over de haalbaarheid van de langetermijnvisie van de gemeente.
- Informeren van het bestuur en politiek over de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid, het halen van ambities en doelen en het eventueel bijstellen van het beleid. Dit kan eventueel als onderdeel van de bestuurlijke jaarcyclus.
- Ambtelijk actueel inzicht in de status van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid en de effectiviteit van het programma van maatregelen. Dit geeft inzicht in de voortgang en de noodzaak tot eventueel bijsturen, betere mogelijkheden voor prioriteren en efficiënt gebruik van middelen.
- Inhoudelijke verantwoording als bijlage bij de jaarrekening in de jaarlijkse begrotingscyclus.
- Gestructureerde informatie voor rekenkameronderzoek over de effectiviteit en kosteneffectiviteit van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid.
- Terugkoppeling naar bewoners en belangengroepen over de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid en het halen van ambities en doelen.

1.3 Monitoring en evaluatie in de risicogestuurde aanpak

Monitoring en evaluatie zorgen er dus voor dat risico-gestuurd verkeersveiligheidsbeleid niet blijft steken in analyse en maatregelenlijsten, maar daadwerkelijk uitgroeit tot een samenhangende, lerende en bestuurlijk verantwoorde aanpak. In de praktijk blijkt dat wegbeheerders en regievoerders behoefte hebben aan betere handvatten om monitoring en evaluatie binnen de risicogestuurde aanpak vorm te geven.

Deze publicatie geeft concrete handvatten voor het inbedden van doelen, monitoring en evaluatie in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. Deze publicatie concretiseert onderdelen van het stappenplan op het gebied van doelen stellen, monitoring en evaluatie en bouwt voort op eerdere handreikingen voor de risico-gestuurde aanpak. Centraal hierin staat het Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma. Dit stappenplan is gebaseerd op de breed toegepaste beleidscyclus (zie ook figuur 1). Het opstellen van een monitoringsrapport of een evaluatiestudie valt daarbij in stap III Nagaan. De aanbevelingen in deze publicatie zijn beschreven vanuit het doorlopen van de hele beleidscyclus. Wanneer er al beleid en bijvoorbeeld een uitvoeringsprogramma bestaat, kunnen de stappen ook afzonderlijk worden ingezet. Risicogestuurd werken kan niet zonder meetbare gegevens over de verkeersveiligheidsrisico's in het verkeer. De laagdrempelige beschikbaarheid van relevante gegevens is van belang om het beleid te sturen. Afgelopen jaren zijn veel

verkeersveiligheidsdata beschikbaar gekomen, onder andere van de Taskforce Verkeersveiligheidsdata. Denk daarbij aan het data-aanbod via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW): verkeersveiligheid.ndw.nu. Dankzij meer en betere data kunnen overheden gericht sturen op concrete doelen en effecten. Het gebruik van deze data is daarom een centraal uitgangspunt in deze publicatie.

1.4 Leeswijzer

Dit document beschrijft op welke wijze overheden doelen, monitoring en evaluatie kunnen inpassen in het risico-gestuurde werken bij verkeersveiligheid. Hoofdstuk 2 licht toe hoe deze onderdelen precies in het stappenplan passen. De hoofdstukken daarna gaan over de inhoudelijke uitwerking daarvan, in relatie tot beschikbare data over verkeersveiligheid.

2 Monitoring en evaluatie bij risicogestuurd werken

Dit hoofdstuk schetst hoe monitoring en evaluatie past in het stappenplan voor risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij gaan we in op de procesmatige positionering van doelen, monitoring en evaluatie. Ook komt het uitgangspunt van datagestuurd werken met risico-indicatoren aan de orde.

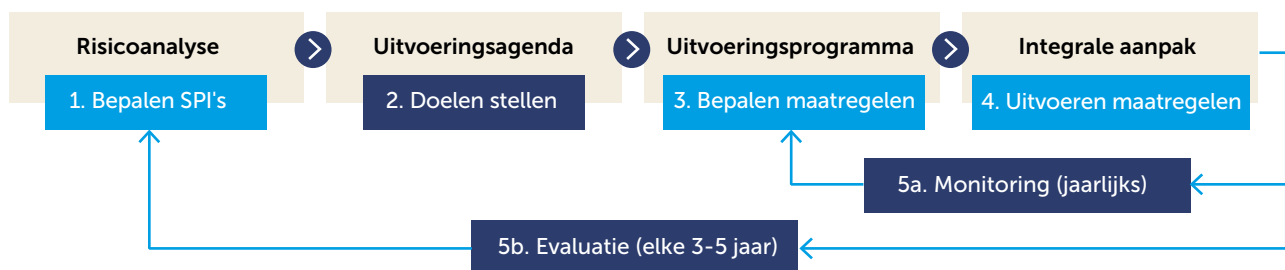
2.1 Doelen, monitoring en evaluatie in het stappenplan

In de eerste fase na vaststelling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 kwam aan de orde hoe overheden een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid kunnen opstellen en uitvoeren. De kern hiervan staat in het document Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoerings-

programma. Met dit stappenplan als uitgangspunt laat onderstaande figuur zien waar het stellen van doelen, monitoring en evaluatie in het proces passen. De drie onderdelen zijn kernelementen om de verkeersveiligheidsaanpak meetbaar te maken:

- **Doelen** maken ambities en beleidskeuzes meetbaar
- **Monitoring** laat zien of de uitvoering op koers ligt
- **Evaluatie** maakt duidelijk of de gekozen aanpak effectief is geweest en of nieuw beleid nodig is.

Zie voor een uitgebreidere beschrijving van de werkwijze in het stappenplan de kennisdocumenten op de website van Aanpak SPV. Hieronder zijn de stappen van het stappenplan kort toegelicht vanuit het oogpunt van meetbaarheid. Zie ook het schema op pagina 5.



Figuur 2. Doelen stellen, monitoring en evaluatie in de verkeersveiligheidsaanpak (gebaseerd op Kennisnetwerk SPV, Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma, 2023)

Stap 1. Bepalen risico-indicatoren



1. Bepalen SPI's
Activiteiten Analyse data alle SPV-kenmerken. Verzamelen data op basis van eigen databronnen of Dataportaal Verkeersveiligheid
Resultaat Inzicht in de 'score' per SPV-kenmerk

Verkeersveiligheidsdomein	Risico-indicator	SPV-kenmerken
1. Veilige infrastructuur	1a. Veilige wegvakken	Parkeren naast rijbaan Rijrichtingscheiding Oversteken Erfaanluitingen Obstacle vrije zone Berijdbare berm
	1b. Veilige fietsinfrastructuur	Obstakels Visuele geleiding Breedte Verharding Rand Berm
	1c. Veilige kruispunten	Rotonde Voorrangskruispunt VRI (Verkeersregelinstantie) Gelijkwaardig
2. Veilige snelheid	2a. Veilige snelheid	2a. Overschrijding veilige snelheid
	2b. Snelheidslimiet	2b. Overschrijding snelheidslimiet
3. Veilige voertuigen	3a. Veiligheidsscore	3a. % Euro NCAP-score
	3b. Leeftijd	3b. Gemiddelde leeftijd personenauto's
	3c. APK	3c. % personenauto's met APK
4. Veilige verkeersdeelnemer	4a. Nuchtere bestuurders	% < Alcohollimiet % < Grenswaarde drugs % < Medicijnen
	4b. Gebruik beveiligingsmiddelen	% Gordelriem % Kinderzitje % Helmdracht
	4c. Lichtvoering	% Voering licht per zichtconditie % Voering licht per vervoerswijze
	4d. Aandacht bij het verkeer	% Geen mobiel gebruik % Dat nooit (bijna) in slaap valt
	5. Hoogwaardige traumazorg	5. Tijd tot medische zorg Respons tijd 95% binnen 15 min.

Risicoanalyse

In deze stap komt een actueel en onderbouwd beeld tot stand van de verkeersveiligheidssituatie in het gebied. In het kader van de meetbaarheid ligt hier de nadruk op het feitelijk inzichtelijk maken van risico-indicatoren of Safety Performance Indicators (SPI's, zie ook paragraaf 2.2). Het doel van deze stap is om inzicht te krijgen in het 'basisniveau' van verkeersveiligheid en te bepalen welke risico-indicatoren goed scoren en welke slecht. Welke

kenmerken van infrastructuur, snelheid, gedrag, voertuigen en traumazorg brengen verhoogde verkeersveiligheidsrisico's met zich mee? Daarbij kijken we niet alleen naar de actuele stand, maar ook naar ontwikkeling in de tijd, benchmarking en de mogelijke stapeling van risico's. Het resultaat is inzicht in de feitelijke gegevens en actuele status van de afzonderlijke SPV-kernmerken.

Stap 2. Doelen stellen (zie hoofdstuk 3)



2. Doelen stellen
Activiteiten Keuze voor belangrijkste SPV-kenmerken. Prioritering eventueel met aanvullende data, zoals ongevalsgegevens, assetmanagement en politieke voorkeur. Formuleer doelstellingen in SMART-streefwaarden.
Resultaat Uitgewerkte doelen voor gekozen SPV-kenmerken

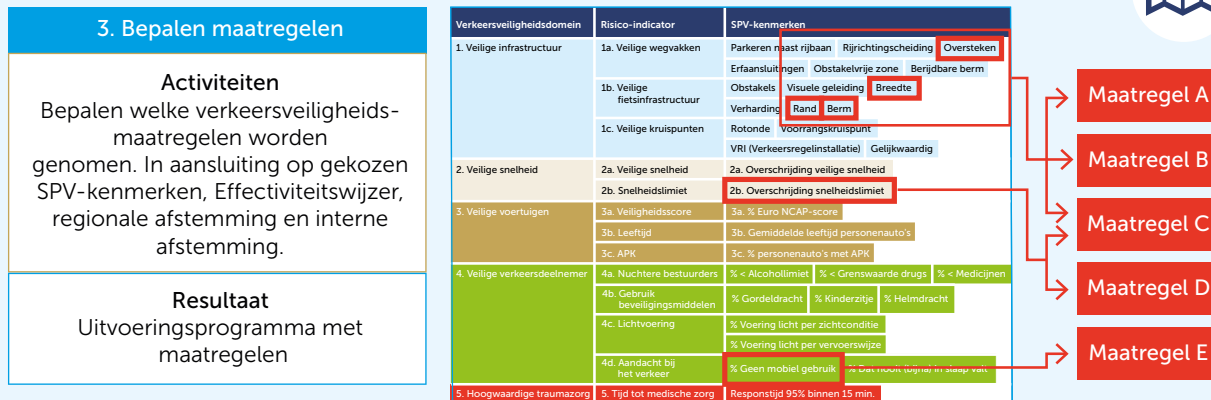
Verkeersveiligheidsdomein	Risico-indicator	SPV-kenmerken
1. Veilige infrastructuur	1a. Veilige wegvakken	Parkeren naast rijbaan Rijrichtingscheiding Oversteken Erfaanluitingen Obstacle vrije zone Berijdbare berm
	1b. Veilige fietsinfrastructuur	Obstakels Visuele geleiding Breedte Verharding Rand Berm
	1c. Veilige kruispunten	Rotonde Voorrangskruispunt VRI (Verkeersregelinstantie) Gelijkwaardig
2. Veilige snelheid	2a. Veilige snelheid	2a. Overschrijding veilige snelheid
	2b. Snelheidslimiet	2b. Overschrijding snelheidslimiet
3. Veilige voertuigen	3a. Veiligheidsscore	3a. % Euro NCAP-score
	3b. Leeftijd	3b. Gemiddelde leeftijd personenauto's
	3c. APK	3c. % personenauto's met APK
4. Veilige verkeersdeelnemer	4a. Nuchtere bestuurders	% < Alcohollimiet % < Grenswaarde drugs % < Medicijnen
	4b. Gebruik beveiligingsmiddelen	% Gordelriem % Kinderzitje % Helmdracht
	4c. Lichtvoering	% Voering licht per zichtconditie % Voering licht per vervoerswijze
	4d. Aandacht bij het verkeer	% Geen mobiel gebruik % Dat nooit (bijna) in slaap valt
	5. Hoogwaardige traumazorg	5. Tijd tot medische zorg Respons tijd 95% binnen 15 min.

Uitvoeringsagenda

In deze stap volgen de beleidskeuzes om actief te sturen op bepaalde risico's. Uit de risicoanalyse komen beleidskeuzes en concrete doelen. Hiermee ontstaat richting: wat wil de organisatie op welke termijn verbeteren, op basis van welke indicatoren en tot welk niveau? Hiervoor

combineert de overheid datagestuurde resultaten uit de risicoanalyse met andere informatie om tot prioriteiten te komen. Het resultaat: beleidskeuzes voor focus op specifieke risico's en de uitwerking hiervan in concrete doelen.

Stap 3. Bepalen maatregelen

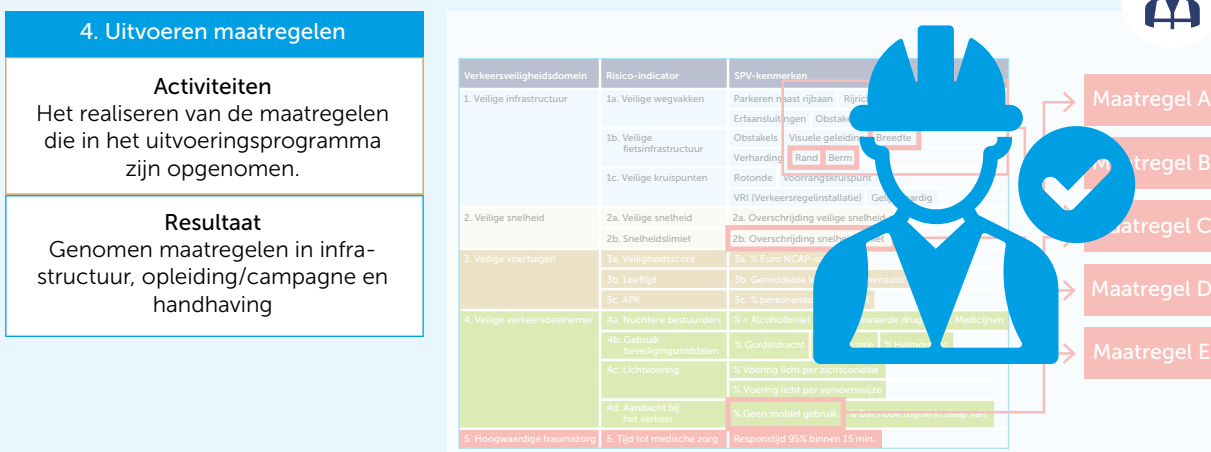


Uitvoeringsprogramma

De volgende stap is om maatregelen te kiezen en deze op te nemen in een uitvoeringsprogramma. Hierbij gaat het om het vertalen van de gekozen risico's naar passende maatregelen. Naast de keuze en onderbouwing van concrete maatregelen, komen hier ook

verantwoordelijkheden, planning en budget aan de orde. In deze stap krijgt het beleid operationele vorm: wie doet wat en wanneer? Het resultaat is een uitvoeringsprogramma met inzicht in de geplande maatregelen en projecten.

Stap 4. Uitvoeren maatregelen



Integrale aanpak

In deze fase komen de maatregelen daadwerkelijk tot uitvoering. Dat vraagt om projectmatige uitvoering, samenwerking met partners en omgeving, kwaliteitsborging en voortgangsregistratie. Een specifiek aandachtspunt is om in de integrale aanpak te zorgen voor

borging van verkeersveiligheid in aanpalende beleids-terreinen, zoals ruimtelijke ordening, integrale veiligheid en gezondheid en welzijn. Het resultaat is dat beoogde maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

Stap 5. Monitoring en evaluatie (zie hoofdstukken 4 en 5)

5a. Monitoring
Activiteiten Regelmatige (jaarlijkse) controle of het gaat zoals verwacht. Analyse data van selectie van SPV-kenmerken met doelstelling
Resultaat Inzicht in actuele 'score' per doelstelling

5b. Evaluatie
Activiteiten Periodieke herijking (elke 3 tot 5 jaar) om de actualiteit van het beleid te toetsen. Analyse data van alle SPV-kenmerken.
Resultaat Inzicht in actuele 'score' per SPV-kenmerk

Verkeersveiligheidsdomein	Risico-indicator	SPV-kenmerken
1. Veilige infrastructuur	1a. Veilige wegvakken	Parkeren naast rijbaan Rijrichtingscheiding Oversteken Erfaanstuitingen Obstaclevrije zone Berijdbare berm
	1b. Veilige fietsinfrastructuur	Obstakels Visuele geleiding Breedte Verharding Rand Berm
	1c. Veilige kruispunten	Rotonde Voorrangskruispunt VRI (Verkeersregelinstallatie) Gelijkwaardig
2. Veilige snelheid	2a. Veilige snelheid	2a. Overschrijding veilige snelheid
	2b. Snelheidslimiet	2b. Overschrijding snelheidslimiet
3. Veilige voertuigen	3a. Veiligheidsscore	3a. % Euro NCAP-score
	3b. Leeftijd	3b. Gemiddelde leeftijd personenauto's
	3c. APK	3c. % personenauto's met APK
4. Veilige verkeersdeelnemer	4a. Nuchtere bestuurders	% < Alcohollimiet % < Grenswaarde drugs % < Medicijnen
	4b. Gebruik beveiligingsmiddelen	% Gordeldracht % Kinderzitje % Helmdracht
	4c. Lichtvoering	% Voering licht per zichtconditie % Voering licht per vervoerswijze
	4d. Aandacht bij het verkeer	% Geen mobiel gebruik % Dat nooit (bijna) in slaap valt
5. Hoogwaardige traumazorg	5. Tijd tot medische zorg	Responstijd 95% binnen 15 min.



Verkeersveiligheidsdomein	Risico-indicator	SPV-kenmerken
1. Veilige infrastructuur	1a. Veilige wegvakken	Parkeren naast rijbaan Rijrichtingscheiding Oversteken Erfaanstuitingen Obstaclevrije zone Berijdbare berm
	1b. Veilige fietsinfrastructuur	Obstakels Visuele geleiding Breedte Verharding Rand Berm
	1c. Veilige kruispunten	Rotonde Voorrangskruispunt VRI (Verkeersregelinstallatie) Gelijkwaardig
2. Veilige snelheid	2a. Veilige snelheid	2a. Overschrijding veilige snelheid
	2b. Snelheidslimiet	2b. Overschrijding snelheidslimiet
3. Veilige voertuigen	3a. Veiligheidsscore	3a. % Euro NCAP-score
	3b. Leeftijd	3b. Gemiddelde leeftijd personenauto's
	3c. APK	3c. % personenauto's met APK
4. Veilige verkeersdeelnemer	4a. Nuchtere bestuurders	% < Alcohollimiet % < Grenswaarde drugs % < Medicijnen
	4b. Gebruik beveiligingsmiddelen	% Gordeldracht % Kinderzitje % Helmdracht
	4c. Lichtvoering	% Voering licht per zichtconditie % Voering licht per vervoerswijze
	4d. Aandacht bij het verkeer	% Geen mobiel gebruik % Dat nooit (bijna) in slaap valt
5. Hoogwaardige traumazorg	5. Tijd tot medische zorg	Responstijd 95% binnen 15 min.



Beleidsvoortgang

De vijfde stap is gericht op het 'rond' maken van de beleidscyclus en de beleidsvoortgang te monitoren of evalueren. De toenemende beschikbaarheid van data op de risico-indicatoren (bijvoorbeeld via de portal van NDW) maakt het mogelijk om scherper te sturen op effectiviteit van het gekozen beleid. Hiervoor onderscheiden we twee onderdelen:

- **Stap 5a Monitoring:** een tussentijdse voortgangsbewaking op de gekozen doelen en indicatoren, bij voorkeur jaarlijks. In deze stap toetsen we of het uitvoeringsprogramma nog volstaat of dat wijzigingen nodig zijn. Het resultaat geeft inzicht in de actuele status van de eerder gekozen risico's.

- **Stap 5b Evaluatie:** een periodieke herijking om te toetsen of de beleidsuitgangspunten, de gestelde doelen en de gekozen aanpak nog actueel zijn. Zoals benoemd in de Bestuurlijke afspraken SPV gebeurt dit bij voorkeur eens per drie tot vijf jaar. Het resultaat geeft inzicht in de actuele status van alle risico-indicatoren en ervaringen in de aanpak en werkwijze.

Samen zorgen deze twee onderdelen ervoor dat beleid niet alleen wordt uitgevoerd, maar ook aantoonbaar wordt gevolgd en waar nodig wordt aangepast.

2.2 Datagestuurd werken met risico-indicatoren

Data in een risicogestuurde aanpak

Met technische ontwikkelingen komen steeds meer data beschikbaar die zich ook ontwikkelen in nauwkeurigheid en betrouwbaarheid. Datagestuurd werken is een centraal uitgangspunt in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak, zoals ook verwoord in het SPV 2030. Juist om het ook behapbaar en overzichtelijk te houden voor overheden is in de eerste jaren van het SPV onderzoek gedaan om tot een standaard set aan risico-indicatoren te komen. Met de landelijke beschikbaarheid van data in het verkeersveiligheidsportaal verkeersveiligheid.ndw.nu is het doel om van

alle risico-indicatoren de data laagdrempelig toegankelijk te maken. Zo is het relatief eenvoudig om data in alle fasen van de beleidscyclus te benutten en te gebruiken bij het stellen van doelen, bij monitoring en evaluatie.

Voor gebruikers zijn er grofweg drie mogelijkheden om analyses uit te voeren op basis van data:

- Zelf analyses uitvoeren op de data. Hiervoor is wel GIS-kennis in de organisatie nodig.
- Gebruik van bestaande tools in de markt. Zo hebben een aantal provincies een eigen SPV-monitor laten ontwikkelen.
- Onderdeel laten uitmaken van een opdracht aan een adviesbureau.

Uitwerking van risico-indicatoren

Figuur 3 geeft een overzicht van de risico-indicatoren binnen de risicogestuurde aanpak. Deze risico-indicatoren komen voort uit landelijk onderzoek en hebben een sterke relatie met verkeersongevallen. Met de uitwerking van de risico-indicatoren hebben overheden de beschikking over een gestandaardiseerde set aan relevante verkeersveiligheidskenmerken. Het wegnemen van deze risico's levert een daadwerkelijke bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Centrale gedachte in de aanpak in dit document is om eerst te kijken naar de risico-indicatoren en daarna op basis van aanvullende informatie (zoals ongevalsgegevens) beleidskeuzes te maken (zie ook de uitwerking in de volgende hoofdstukken). Dit vereenvoudigt het uitvoeren van de risicoanalyse, het stellen van doelen en uitvoeren van monitoring en evaluatie. Hiermee ontstaan bovendien eenduidige definities. De risico-indicatoren komen voort uit de meest relevante verkeersveiligheidsrisico's in Nederland en sluiten aan bij het SPV 2030. De onderbouwing van de risico-indicatoren en kenmerken is terug te vinden in de afzonderlijke kennisdocumenten op de website, in de [Kenniscatalogus](#).

Aanpak SPV onderscheidt vijf verkeersveiligheidsdomeinen, die zijn uit te splitsen naar risico-indicatoren en daaronder de kenmerken. Het streven is om van alle kenmerken landelijk databronnen beschikbaar te stellen via [verkeersveiligheid.ndw.nu](#). Voor de meeste kenmerken zijn inmiddels data beschikbaar.

Aanvullende data

De set risico-indicatoren en kenmerken vormt de basis voor het uitvoeren van een risicogestuurde aanpak. De risico-indicatoren vormen de basis voor het bepalen van de relevante risico's in een gebied.

Bij het formuleren van beleidskeuzes helpt het om aanvullende data en databronnen te gebruiken. Denk hierbij enerzijds aan data die aanvullende informatie bieden bij het kiezen van prioriteiten in de beleidsbepaling. Relevante gegevens hiervoor zijn ongevalsgegevens (BRON, Ambulancedata), verkeersintensiteiten, demografische gegevens en informatie uit participatie.

Anderzijds is het mogelijk om te kiezen voor andere databronnen voor de risico-indicatoren zelf. Denk hierbij aan data over de infrastructuur in het beheersysteem van de wegbeheerder en het uitvoeren van een eigen gemeentelijk/regionaal onderzoek naar alcohol en drugs in het verkeer. Op die manier is het mogelijk om informatie op groter detailniveau beschikbaar te hebben. De open data in het verkeersveiligheidsportaal van NDW zijn landelijke gegevens, waarbij niet alle kenmerken op locatie- of gemeentelijk niveau beschikbaar zijn. In dat geval kan eigen data(onderzoek) van meerwaarde zijn.

Verkeersveiligheidsdomein	Risico-indicator	SPV-kenmerken		
1. Veilige infrastructuur	1a. Veilige wegvakken	Parkeren naast rijbaan	Rijrichtingscheiding	Oversteken
		Erfaansluitingen	Obstakelvrije zone	Berijdbare berm
	1b. Veilige fietsinfrastructuur	Obstakels	Visuele geleiding	Breedte
		Verharding	Rand	Berm
	1c. Veilige kruispunten	Rotonde	Voorrangskruispunt	
		VRI (Verkeersregelinstallatie)		Gelijkwaardig
2. Veilige snelheid	2a. Veilige snelheid	2a. Overschrijding veilige snelheid		
	2b. Snelheidslimiet	2b. Overschrijding snelheidslimiet		
3. Veilige voertuigen	3a. Veiligheidsscore	3a. % Euro NCAP-score		
	3b. Leeftijd	3b. Gemiddelde leeftijd personenauto's		
	3c. APK	3c. % personenauto's met APK		
4. Veilige verkeersdeelnemer	4a. Nuchtere bestuurders	% < Alcohollimiet	% < Grenswaarde drugs	% < Medicijnen
	4b. Gebruik beveiligingsmiddelen	% Gordeldracht	% Kinderzitje	% Helmdracht
	4c. Lichtvoering	% Voering licht per zichtconditie		
		% Voering licht per vervoerswijze		
	4d. Aandacht bij het verkeer	% Geen mobiel gebruik		% Dat nooit (bijna) in slaap valt
5. Hoogwaardige traumazorg	5. Tijd tot medische zorg	Responstijd 95% binnen 15 min.		

Figuur 3. Uitwerking van verkeersveiligheidsdomeinen in risico-indicatoren en kenmerken binnen het SPV

3 Stellen van doelen

Een belangrijk onderdeel van een meetbare verkeersveiligheidsaanpak is het stellen van doelen. Zonder doel is er geen sturing mogelijk en hebben monitoring en evaluatie minder waarde. In het schema in figuur 2 is dit stap 2. Dit hoofdstuk licht toe hoe je tot concrete doelen komt die passen binnen de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak.



Acties in het kort	Resultaat
■ Beoordeel de scores van alle SPV-kenmerken uit de risicoanalyse ■ Prioriteer de uitkomsten van de SPV-kenmerken met behulp van aanvullende kwantitatieve en kwalitatieve informatie ■ Maak een selectie van een (beperkt) aantal SPV-kenmerken, die de beleidskeuzes vertegenwoordigen ■ Stel SMART-geformuleerde doelen op met concreet uitgewerkte streefwaarden per SPV-kenmerk	Uitgewerkte doelen voor de gekozen SPV-kenmerken

3.1 Doel van deze stap

De uitvoeringsagenda vormt de schakel tussen analyse en handelen. In deze stap bepaal je op welke risico's en op welke onderdelen van het verkeerssysteem je actief gaat sturen. De beleidskeuzes voor de verkeersveiligheidsaanpak leg je vast in de uitvoeringsagenda. Om tot meetbare verkeersveiligheidseffecten te komen is een onderdeel hiervan het formuleren van deze keuzes in concrete doelstellingen. De uitvoeringsagenda is daarmee geen uitwerking van concrete projecten, maar een bestuurlijk en beleidsmatig overzicht van de risico's die prioriteit krijgen. Met de doelstellingen maak je de vertaalslag van 'probleem' naar 'gewenste verbetering'.

Doelstellingen zijn er op meerdere abstractieniveaus. Van heel abstract op ambitieniveau (verbetering van gezondheid) tot heel concreet cijfermatig meetbare streefwaarden (van 12 naar 15 kilometer fietspad). Het overkoepelende doel is daarbij vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Dit document borduurt voort op concrete doelstellingen met streefwaarden. In de risicogestuurde aanpak is namelijk behoefte aan gedetailleerde doelstellingen vanwege de meetbaarheid en aantoonbaarheid van effectiviteit. Zo kan bijvoorbeeld worden aangetoond dat de verkeersveiligheid van de infrastructuur is verbeterd ondanks een toename in slachtoffers door toegenomen mobiliteit. Met inzicht in risico-indicatoren en beschikbaarheid van data is het mogelijk meetbare doelstellingen te formuleren (en die vervolgens te monitoren en evalueren).

3.2 Beleidskeuzes eerst

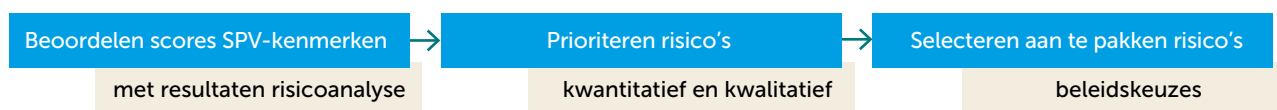
Voor een concrete en haalbare verkeersveiligheidsaanpak is het goed om duidelijke beleidskeuzes te maken. Binnen de risicogestuurde aanpak gaat het daarbij om het kiezen van risico's en risicogroepen waar de focus op ligt. Het meest effectief is vaak een duidelijke focus op een beperkt aantal haalbare thema's en doelen. Bij beleidskeuzes gaat het om het beoordelen van lage scores van risico-indicatoren, prioriteren en selecteren.

Beoordelen scores van risico-indicatoren

De basis bestaat uit de informatie uit de uitgevoerde risico-analyse (of eventueel evaluatie). In de risicoanalyse is voor alle risico-indicatoren en onderliggende kenmerken de feitelijke status duidelijk. Eigenlijk is hiermee het actuele veiligheidsniveau inzichtelijk voor alle SPV-kenmerken. Bijvoorbeeld het percentage van fietsinfrastructuur dat voldoende breedte heeft, en dan voor alle SPV-kenmerken een vergelijkbare waarde. De informatie uit de risicoanalyse geeft inzicht in de mate waarin de afzonderlijke risico-indicatoren voldoen aan het wensbeeld voor de verkeersveiligheid.

Prioriteren

Het is mogelijk om puur op basis van data over de risico-indicatoren een selectie te maken. Maar vaak zijn er inhoudelijke, maatschappelijke en/of bestuurlijke redenen om nader te prioriteren. Welke risico-indicatoren zijn nu écht relevant om op te pakken en op te gaan sturen in relatie tot de gestelde doelen? Hiervoor is het prioriteren van de verzamelde informatie nodig. Prioriteren doe je door de resultaten van de risico-indicatoren uit de risicoanalyse af te zetten tegen een onderling vergelijkbare maat, kwantitatief of kwalitatief.



Figuur 4. Beoordelen, prioriteren en selecteren om te komen tot beleidskeuzes

Tabel 1. Bruikbare informatie als hulpmiddel bij het prioriteren van de risico-indicatoren

	Hulpmiddel prioritering	Toelichting
Kwantitatief	Verkeersslachtoffers	Het kan kansrijk zijn om je te richten op die risico-indicatoren die betrekking hebben op de grootste groep verkeersslachtoffers of de grootste risicogroep. Dit kan door data van geregistreerde ongevallen naast de gegevens van de risico-indicatoren te leggen. Hiervoor zijn data zoals BRON of ambulancedata te gebruiken.
	Blootstelling, expositie of intensiteiten	Locaties met veel verkeer, veel fietsers of veel kwetsbare verkeersdeelnemers verdienen vaak extra aandacht. Een verbetering daar kan immers relatief veel verkeersdeelnemers ten goede komen. Hiervoor kun je eventueel een risicomaat berekenen, zoals het aantal slachtoffers per kilometer.
	Ongunstige trend	Ook als een indicator nog niet het slechtst scoort, kan een verslechterde ontwikkeling aanleiding zijn om deze toch te prioriteren. Een dalende naleving van snelheidslimieten of een afnemende kwaliteit van fietsinfrastructuur kunnen bijvoorbeeld om ingrijpen vragen.
	Slechte benchmarkpositie	Wanneer een gemeente of regio op een indicator duidelijk slechter scoort dan vergelijkbare gebieden, kan dat aanleiding zijn om daar gericht op te sturen. Benchmarking helpt om de ernst van de eigen score beter te duiden.
	Kansrijkheid en effectiviteit	Wanneer op voorhand duidelijk is dat een bepaalde maatregel financieel niet haalbaar is, is het zinniger om prioriteit te geven aan een ander risico.
Kwalitatief	Beleidsintegratie	Van belang is om zicht te hebben op andere beleidsdomeinen in relatie tot de risico-indicatoren. Leg relaties met andere beleidsterreinen uit de omgevingsvisie, zoals brede welvaart, welzijn, milieu en ruimtelijke ordening. Denk verder aan het stimuleren van lopen en fietsen vanuit milieu en gezondheid, in relatie tot verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
	Politiek-bestuurlijke prioriteit	Het college, de raad, gedeputeerde staten of regionale bestuurlijke overleggen kunnen specifieke onderwerpen belangrijk vinden, bijvoorbeeld school-omgevingen, fietsveiligheid of snelheid in verblijfsgebieden. Ook die voorkeuren kunnen legitiem onderdeel zijn van de uitvoeringsagenda.
	Maatschappelijke signalen	Klachten van inwoners, signalen van scholen, wijkraden, belangenorganisaties of handhavingpartners kunnen aanleiding zijn om bepaalde risico's nadrukkelijker op de agenda te plaatsen. Het gaat daarmee om resultaten vanuit participatie. Dat vraagt wel steeds om een goede objectivering met behulp van data.

Daarnaast kunnen ook draagvlak en meningen van bijvoorbeeld bewoners, stakeholders of de raad een rol in spelen.

Selecteren

Voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid is het goed om focus aan te brengen. Een te groot aantal doelen maakt sturing en monitoring onoverzichtelijk en daarmee ineffectief. Kies liever een beperkt aantal kernindicatoren om daarop actief te sturen. En leg de focus op een beperkt aantal thema's, verkeersveiligheidsdomeinen of risico-indicatoren.

S M A R T	Specifiek Duidelijk omschreven
	Meetbaar Een indicator of kenmerk
	Acceptabel Bestuurlijk/maatschappelijk verdedigbaar
	Realistisch Haalbaar gezien middelen en capaciteit
	Tijdgebonden Voorzien van een duidelijke termijn

3.3 Van beleidskeuzes naar doelen

De volgende stap is het formuleren van doelen per gekozen risico-indicator of SPV-kenmerk. Formuleer doelstellingen bij voorkeur SMART. Hierdoor wordt het doel concreet en daadwerkelijk stuurbaar.

Van risico-indicator naar doelstelling

Met het formuleren van het doel wordt de eerder gemaakte beleidskeuze concreet. Binnen de risicogestuurde aanpak richt het doel zich op een selectie van de risico-indicatoren. De vertaling van deze keuzes naar een doel wordt concreet met de volgende stappen:

- 1 Bepaal het verkeersveiligheidsdomein (zie figuur 3).
- 2 Kies de relevante risico-indicator (zie figuur 3).
- 3 Kies het onderliggende SPV-kenmerk (zie figuur 3).
- 4 Leg de huidige gemeten waarde vast.
- 5 Bepaal de gewenste streefwaarde.
- 6 Benoem de termijn waarbinnen verbetering moet zijn bereikt.

Tabel 2. Voorbeeld concretisering doelstelling in risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

Stap	Concretisering doelstelling
Verkeersveiligheidsdomein	Veilige infrastructuur
Risico-indicator	Veilige wegvakken
SPV-kenmerk	Aanwezigheid rijrichtingscheiding
Waarde huidige situatie	72% van de lengte van 50km- en 80km-wegen heeft juiste rijrichtingscheiding
Streefwaarde	85% van de lengte van 50km- en 80km-wegen heeft juiste rijrichtingscheiding
Streefdatum	31 december 2029

Voorbeeld doelstellingen in risicogestuurde aanpak

In een gemeente blijkt dat de afwezigheid van rijrichtingscheiding overeenkomt met een verhoogd ongevalsrisico op de betreffende wegvakken. In 2025 had 72% van de GOW50- en GOW80-wegen een rijrichtingscheiding conform de richtlijnen. Uit afstemming met de beheer-afdeling blijkt dat voor een aantal van deze wegen komende jaren groot onderhoud is gepland. Dit is meegenomen in de doelstelling binnen de risicogestuurde aanpak.

Deze doelstelling is SMART omdat zij

- **specifiek** is: het gaat om gemeentelijke GOW50- en GOW80-wegen
- **meetbaar** is: het aandeel met fysieke rijrichtingscheiding wordt gemeten en deze informatie is beschikbaar in het beheersysteem
- **acceptabel** is: de doelstelling kan bestuurlijk worden vastgesteld, wordt gedragen door de ambtelijke organisatie en/of er is draagvlak
- **realistisch** is: de stijging is ambitieus maar uitvoerbaar
- **tijdgebonden** is: de einddatum is 2029.

Proces- en uitvoeringsdoelen

Met de weergegeven stappen van stellen van doelen is het in principe voor elk SPV-kenmerk in de risicogestuurde aanpak (zie figuur 3) mogelijk om een concreet doel te stellen. Soms is het echter nog te vroeg om direct een inhoudelijke effectdoelstelling te formuleren, bijvoorbeeld als gegevens nog onvolledig zijn. Dan kan tijdelijk ook een procesdoel of uitvoeringsdoel zinvol zijn, zoals:

- In 2026 is voor 100% van de gemeentelijke fietsinfrastructuur een veiligheidsinventarisatie beschikbaar.
- Binnen vijf jaar zijn de tien meest risicovolle oversteeklocaties onderzocht en waar nodig verbetermaatregelen genomen.

Vertaal proces- en uitvoeringsdoelen wel zo snel mogelijk naar inhoudelijke veiligheidsdoelen.

3.4 Resultaat van deze stap

Het resultaat van deze activiteiten is een set aan concrete doelen waar een overheidsorganisatie aan gaat werken.

Dit landt in een gedragen uitvoeringsagenda met:

- een eerste ordening van de opgaven voor de komende beleidsperiode
- geselecteerde risico-indicatoren en kenmerken
- een prioritering van onderwerpen en/of locaties
- per gekozen onderwerp één of meer SMART-doelstellingen.

Deze uitvoeringsagenda vormt vervolgens de basis voor het uitvoeringsprogramma (zie stap 3 in figuur 2). In dit uitvoeringsprogramma komen de maatregelen om te voldoen aan de geformuleerde doelen. Breng ook hier focus aan door in principe alleen maatregelen te bepalen op die risico-indicatoren waar doelen voor vastliggen. Onder meer financiële overwegingen en het vastleggen van budgetten zijn daar onderdeel van.

4 Monitoren om bij te sturen

Met de vaststelling van concreet meetbare doelen is het relatief eenvoudig om deze doelen te monitoren. In het schema in figuur 2 is dit stap 5a. Dit hoofdstuk gaat in op hoe monitoring in de risicogestuurde aanpak past en wordt uitgevoerd.



Acties in het kort	Resultaat
■ Verzamel en analyseer de actuele data voor (alleen) die SPV-kenmerken, die vanuit de beleidskeuzes doelen en streefwaarden hebben. ■ Vergelijk de actuele data met de nulmeting en streefwaarden. ■ Inventariseer de voortgang van de maatregelen in het uitvoeringsprogramma. ■ Beoordeel of op de onderzochte SPV-kenmerken bijsturing nodig is. ■ Bepaal welke aanpassingen in het uitvoeringsprogramma nodig zijn.	Inzicht in de actuele status per doel en streefwaarde voor (alleen) de gekozen SPV-streefwaarden. Met dit inzicht bepaal je of bijstelling van het uitvoeringsprogramma nodig is.

4.1 Doel van monitoring

Monitoring is bedoeld om tussentijds te controleren of de gekozen doelstellingen zich in de gewenste richting ontwikkelen. Het gaat dan om een inhoudelijke beoordeling van de beoogde verkeersveiligheidsaanpak. Ook kunnen de monitoringsresultaten van pas komen bij de inhoudelijke verantwoording in de jaarrekening als onderdeel van de begrotingscyclus. Monitoring helpt antwoord te geven op vragen als:

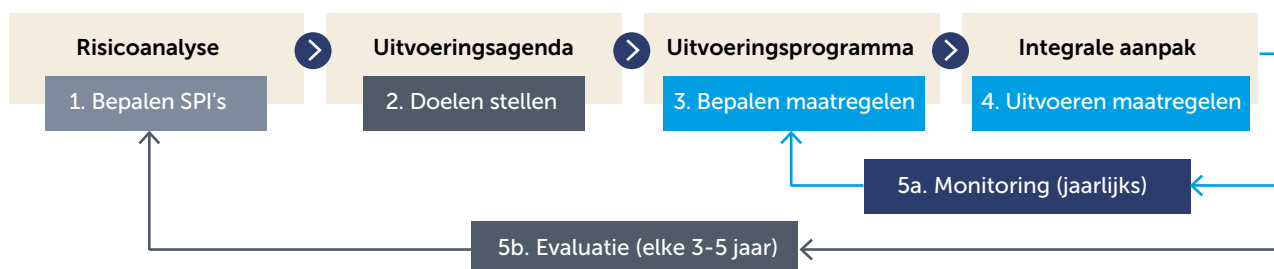
- Liggen we op koers om de doelen te halen?
- Welke doelstellingen laten vooruitgang zien?
- Waar blijft de ontwikkeling achter?
- Zijn er signalen dat aanvullende maatregelen nodig zijn?
- Moet de aanpak, werkwijze en/of het budget in het uitvoeringsprogramma tussentijds worden aangepast?

Het doel van monitoring in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak is om regelmatig (bij voorkeur jaarlijks) te controleren of het eerder vastgestelde uitvoeringsprogramma volgens verwachting verloopt. Dit is stap 5a in het stappenplan (zie figuur 5). Dat gaat niet alleen om de constatering of maatregelen wel of niet zijn uitgevoerd, maar juist om een directe terugkoppeling of de gestelde doelen naar verwachting worden gehaald. Het gaat daarbij specifiek om een gerichte voortgangsmeting op die onderwerpen die in de uitvoeringsagenda en het uitvoeringsprogramma zijn geselecteerd.

Resultaten uit de monitoring kunnen tot aanscherping van het uitvoeringsprogramma leiden. Denk hierbij aan het breder uitrollen van succesvolle maatregelen of bijstelling van maatregelen bij tegenvallende tussentijdse resultaten.

Met de toenemende beschikbaarheid van data, in onder andere het verkeersveiligheidsportaal van NDW, wordt het eenvoudiger om een jaarlijkse monitoring uit te voeren. Daarmee kunnen politiek en bestuur jaarlijks een actueel en volledig inzicht krijgen in de ontwikkeling van verkeersveiligheid.

Monitoring in de risicogestuurde aanpak focust zich op de onderwerpen die in de beleidsvorming zijn vastgelegd en tot doelstellingen zijn geformuleerd. Monitoring richt zich primair op de geselecteerde risico-indicatoren, SPV-kenmerken en daarbij op geformuleerde doelen en streefwaarden. Zo blijft monitoring hanteerbaar en bestuurlijk relevant. Niet alle mogelijke verkeersveiligheidsdata hoeven jaarlijks opnieuw te worden geanalyseerd. Leg in een monitoringsplan vast welke data jaarlijks worden geanalyseerd en welke meerjarig.



Figuur 5. Monitoring in de beleidscyclus van risicogestuurd werken volgens SPV2030

4.2 Aanpak van de monitoring

Bij monitoring voert de wegbeheerder of regievoerder een gerichte analyse uit op de geformuleerde doelstellingen. Concreet bestaat dit uit het inzichtelijk maken van de actuele status van de eerder gekozen risico-indicatoren en SPV-kenmerken (zie hoofdstuk 3) op basis van de beschikbare data. In het kort bestaat de werkwijze uit de volgende stappen:

- Data(bronnen) actualiseren
- Indicatoren en streefwaarden vergelijken met actuele status in data
- Inventariseren status beoogde maatregelen
- Beoordeling en conclusie
- (Bestuurlijke) rapportage.

Vergelijken met nulmeting en streefwaarde

De concrete uitvoering van de monitoring bestaat uit het verzamelen van de data per doelstelling, gekoppeld aan de SPV-kenmerken. Dit kan leiden tot een jaarlijks overzicht van de voortgang per SPV-kenmerk. Zet per doelstelling ten minste drie waarden naast elkaar:

- de nulmeting
- de actuele waarde
- de streefwaarde.

Onderstaande tabel 3 geeft een voorbeeld van monitoring per doelstelling.

Waar mogelijk is het nuttig ook de verwachte tussendoel-ontwikkeling te tonen. Bijvoorbeeld: als het doel een stijging is van 60% naar 80% in vier jaar, kan jaarlijks worden bekeken of de ontwikkeling ongeveer in dat tempo verloopt.

Betrek ook voortgang van maatregelen

Naast de feitelijke data over de SPV-kenmerken is het goed om in de monitoring ook de voortgang van maatregelen op te nemen. Zo kan beter worden verklaard waarom doelen wel of niet op koers liggen. Monitoring van indicatoren alleen is vaak niet genoeg. Het is ook belangrijk om te kijken naar de uitvoeringskant:

- Welke maatregelen zijn al gerealiseerd?
- Welke maatregelen lopen vertraging op?
- Welke budgetten zijn besteed?
- Zijn maatregelen uitgevoerd zoals bedoeld?

In onderstaande tabel 4 is het voorbeeld uitgebreid met de voortgang van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma.

Wanneer is bijsturing nodig?

Naast het weergeven van de feitelijke informatie over de meetwaarden en voortgang van maatregelen is het nodig om er een conclusie aan te verbinden. Is de voortgang zoals verwacht of is er bijsturing nodig? Om concreter inzichtelijk te maken of bijsturing nodig is, zijn de volgende vormen goed bruikbaar:

- Een stoplichtmodel per doelstelling (groen = op koers, oranje = aandacht, rood = achterstand)
- Een jaarlijkse trendgrafiek per indicator
- Een dashboard met voortgang van doelen en maatregelen
- Een samenvattende bestuursrapportage met kernsignalen.

Tabel 3. Voorbeeld monitoring op streefwaarden

Monitoring rijrichtingscheiding					
Verkeersveiligheidsdomein	Veilige infrastructuur				
Risico-indicator	Veilige wegvakken				
SPV-kenmerk	Aanwezigheid rijrichtingscheiding				
Meeteenheid	% van de lengte van 50km- en 80km-wegen met juiste rijrichtingscheiding				
Jaar	2025 (Nul-meting)	2026	2027	2028	2029 (Streefwaarde)
Waarde	72%	76%			85%

Tabel 4. Voorbeeld monitoring op streefwaarden met voortgang van maatregelen

Monitoring rijrichtingscheiding					
Verkeersveiligheidsdomein	Veilige infrastructuur				
Risico-indicator	Veilige wegvakken				
SPV-kenmerk	Aanwezigheid rijrichtingscheiding				
Meeteenheid	% van de lengte van 50km- en 80km-wegen met juiste rijrichtingscheiding				
Jaar	2025 (Nul-meting)	2026	2027	2028	2029 (Streefwaarde)
Waarde	72%	76%			85%
Voortgang van maatregelen	Gepland		Uitgevoerd		
Maatregel A	2026		Ja		
Maatregel B	2027		Nee, later gepland		
Maatregel C	2028		Nee, later gepland		

De keuze óf bijsturing nodig is, bepaalt de organisatie uiteindelijk altijd op basis van interpretatie van de gepresenteerde resultaten. Bij de conclusie uit de monitoring dat doelstellingen zich conform verwachting ontwikkelen, is geen directe bijsturing nodig. Een jaar een grotere afwijking betekent niet meteen falend beleid of verkeerde maatregelen. En kleine veranderingen geven niet meteen aan dat het verkeerd gaat.

Wanneer op één of meerdere doelstellingen wel bijsturing nodig is, moeten de beoogde maatregelen opnieuw worden overwogen. Bepaal voor de betreffende doelstelling(en) opnieuw welke maatregelen het best passen om verkeersveiligheidsverbetering te behalen. Bijsturing kan gericht zijn op tegenvallende resultaten (herijking van opgenomen maatregelen), maar ook op uitbreiding bij zeer positieve effecten. Dit kan aanleiding geven tot verschillende vormen van bijsturing, bijvoorbeeld:

- Versnellen van geplande maatregelen
- Aanpassen van fasering
- Extra communicatie of handhaving
- Toevoegen van tijdelijke maatregelen
- Nader onderzoek op locaties waar de ontwikkeling onverwacht is
- Bestuurlijk gesprek over haalbaarheid van doelen.

In het geval van bijsturing vindt terugkoppeling plaats naar het uitvoeringsprogramma (zie figuur 5 op pagina 15), waar de maatregelen in het uitvoeringsprogramma worden aangepast. In onderstaande tabel is het voorbeeld uitgebreid met een conclusie over de voortgang en wens voor bijsturing.

4.3 Resultaat van monitoring

Het resultaat van stap 5a op pagina 10 is een periodiek monitoringsbeeld (bij voorkeur jaarlijks) waarin per doelstelling duidelijk is:

- wat de actuele stand is
- hoe die zich verhoudt tot nulmeting en streefwaarde
- of het doel op koers ligt
- welke maatregelen zijn uitgevoerd
- of en welke tussentijdse bijsturing nodig is.

Koppel de resultaten van de monitoring in de eerste plaats terug naar het uitvoeringsprogramma (stap 3). En pas, afhankelijk van de resultaten in het monitoringsrapport, de maatregelen van het uitvoeringsprogramma aan.

Tabel 5. Voorbeeld monitoring op streefwaarden met voortgang van maatregelen en conclusie over vervolg

Monitoring rijrichtingscheiding					
Verkeersveiligheids-domein	Veilige infrastructuur				
Risico-indicator	Veilige wegvakken				
SPV-kenmerk	Aanwezigheid rijrichtingscheiding				
Meeteenheid	% van de lengte van 50km- en 80km-wegen met juiste rijrichtingscheiding				
Jaar	2025 (Nul-meting)	2026	2027	2028	2029 (Streefwaarde)
Waarde	72%	76%			85%
Voortgang van maatregelen	Gepland	Uitgevoerd			
Maatregel A	2026	Ja			
Maatregel B	2027	Nee, onderhoudsproject is stopgezet			
Maatregel C	2028	Nee, staat gepland			
Voortgang	Op koers, maar aandachtspunt				
Bijsturing	Maatregel B vervangen door maatregel D.				

5 Evalueren voor beleidsherziening

Bij de evaluatie voert de wegbeheerder of regievoerder een gerichte analyse uit op de verkeersveiligheid. In het schema in figuur 2 is dit stap 5b. Dit hoofdstuk beschrijft de wijze waarop een evaluatie is uit te voeren en hoe zich dit verhoudt tot de risicoanalyse en monitoring.



Acties in het kort	Resultaat
■ Verzamel en analyseer de actuele data voor alle SPV-kenmerken. ■ Vergelijk de actuele data met de nulmeting, eerdere jaren en streefwaarden. ■ Analyseer de voortgang van het uitvoeringsprogramma. ■ Analyseer de werkwijze/aanpak en (kosten)effectiviteit van de genomen maatregelen. ■ Beoordeel of beleidsaanpassingen nodig zijn. ■ Bepaal het benodigde vervolgproces gericht op geheel nieuw beleid, bijsturen bestaand beleid of aanscherpen lopend beleid.	Inzicht in de actuele status van SPV-kenmerken en de meerwaarde van de genomen maatregelen. Bepaal met dit inzicht of bijstelling van het beleid nodig is.

5.1 Doel van evaluatie

Het doel van de evaluatie in de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak is om te toetsen of de gemaakte beleidskeuzes nog relevant zijn en of bijstelling van de beleidsrichting wenselijk is. Dit geeft inzicht in de effectiviteit van de uitgevoerde maatregelen en signaleert nieuwe verkeersveiligheidsrisico's.

Evaluatie heeft binnen de risicogestuurde aanpak een bredere en diepere functie dan monitoring. Waar monitoring vooral laat zien of de uitvoering op koers ligt, beantwoordt evaluatie de vraag welk effect de gekozen aanpak heeft gehad en of de gekozen aanpak als geheel nog steeds relevant is. Ten opzichte van de risicoanalyse (stap 1) is een evaluatie breder, omdat het hierbij niet alleen om de risico's gaat, maar ook om de effectiviteit (en daarmee de leerpunten) van het eerdere beleid en het behalen van bredere ambities. In de evaluatie kun je ook expliciete relaties leggen met andere beleidsterreinen, zoals de thema's en ambities uit de omgevingsvisie.

Tabel 6. Belangrijkste verschillen monitoring en evaluatie in risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

Onderdeel	Monitoring	Evaluatie
Frequentie	Jaarlijks of tussentijds	Eens per 3–5 jaar
Reikwijdte	Alleen gekozen doelen en indicatoren	Volledige herijking
Doel	Op koers blijven	Leren en herijken beleidskeuzes
Uitkomst	Tussentijdse bijsturing	Nieuw of aangepast beleid

5.2 Uitvoering van de evaluatie

Volledige analyse uitvoeren

Bij evaluatie hoort het opnieuw uitvoeren van een brede (data)analyse, vergelijkbaar met de risicoanalyse, zoals in stap 1. Dat betekent het opnieuw bekijken van:

- alle verkeersveiligheidsdomeinen, risico-indicatoren en SPV-kenmerken
- ontwikkelingen in de tijd
- benchmark ten opzichte van referentiegebieden
- stapeling van risico's.

In de evaluatie verzamelen we dus data van alle risico-indicatoren uit de risicogestuurde aanpak (zie figuur 3) en maken we informatie inzichtelijk. Dit geeft inzicht in zowel de risico-indicatoren uit het voorgaande beleid als in de ontwikkeling van de risico-indicatoren waar afgelopen jaren niet op gestuurd is. Zo wordt zichtbaar of het risicobeeld wezenlijk is veranderd, of nieuwe problemen zijn ontstaan en of eerdere prioriteiten nog steeds de juiste zijn.

Vergelijken met de doelen/streefwaarden

Vervolgens leggen we de resultaten expliciet naast de doelen uit de uitvoeringsagenda (zie stap 2 in het stappenplan en hoofdstuk 3). Vragen om te beantwoorden:

- Zijn de geformuleerde doelen gehaald?
- Deels gehaald?
- Niet gehaald?
- Waren de doelen realistisch?
- Zijn er doelen bereikt zonder dat alle maatregelen zijn uitgevoerd?
- Zijn er doelen niet bereikt ondanks forse inspanningen?

De uitvoering van dit onderdeel kan op dezelfde wijze worden uitgevoerd als de periodieke monitoring (zie hoofdstuk 4). Hiermee ontstaat inzicht in zowel de effectiviteit van maatregelen als bestuurbaarheid van verkeersveiligheidsrisico's.

Analyse van maatregelen en effecten

Bij evaluatie kijken we niet alleen naar de ontwikkeling van indicatoren, maar ook naar de relatie tussen die ontwikkeling en de uitgevoerde maatregelen uit het uitvoeringsprogramma. In de evaluatie gebeurt dit wat breder dan in de periodieke monitoring. Relevante vragen zijn onder meer:

- Welke maatregelen zijn daadwerkelijk uitgevoerd?
- Op welke locaties?
- Welke effecten lijken zichtbaar?
- Waren er neveneffecten, positief of negatief?
- Zijn bepaalde maatregelen minder effectief gebleken dan verwacht?
- Hoe verhouden de kosten van de maatregelen zich tot het bredere verkeersveiligheidseffect (kosteneffectiviteit)?

Belangrijkste toevoeging is dat ook over de bredere beleidskeuzes conclusies worden getrokken over de effectiviteit van het gevoerde beleid. Heeft het sturen op de eerder gekozen risico-indicatoren bijgedragen aan verkeersveiligheid? Welke onderwerpen en thema's waren daarbij succesvol en welke vielen tegen? Was gekozen voor een goede aanpak en wat kan een volgende keer beter of slimmer? Volledige causaliteit is in verkeersveiligheid niet eenvoudig vast te stellen, maar een goede evaluatie probeert deze relatie zo goed mogelijk in beeld te brengen.

Beleid bijstellen of herijken

Een evaluatie mondt uit in een beleidsmatig oordeel over het vervolgproces voor de verkeersveiligheidsaanpak. Het advies voor het vervolgproces is daarbij afhankelijk van de mate waarin het eerdere beleid nog relevant is. Daarbij onderscheiden we drie hoofdrichtingen (zie ook figuur 6):

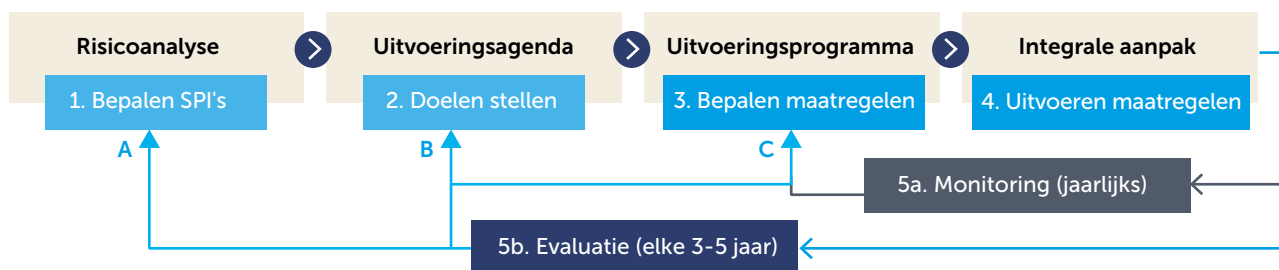
- a Fundamenteel nieuw beleid formuleren. Als het risicobeeld wezenlijk is veranderd en eerdere beleidskeuzes en doelen niet meer passend zijn, is een nieuwe strategische koers nodig. In dat geval start de beleidscyclus opnieuw bij stap 1. Daar bepalen we weer welke risico-indicatoren aandacht nodig hebben in het nieuwe beleid.
- b Bijsturen binnen bestaand beleid. Dat doen we als de hoofdlijnen van de aanpak nog steeds juist zijn, maar enkele prioriteiten en doelstellingen om bijstelling vragen. Bijvoorbeeld wanneer eerdere doelstellingen achterhaald zijn.

- c Uitvoeringsprogramma aanpassen. Als de hoofdlijnen van de aanpak nog steeds juist zijn en ook de doelstellingen nog relevant zijn. Het vervolg bestaat vooral uit het aanpassen van het uitvoeringsprogramma en opnieuw bepalen welke maatregelen passend zijn bij de eerder gestelde doelen.

5.3 Resultaat van evaluatie

Het resultaat van stap 5b is een evaluatierapport of herijkingsdocument waarin ten minste is opgenomen:

- Analyse met feitelijke gegevens over de status en ontwikkeling van alle risico-indicatoren en SPV-kenmerken
- Conclusie over veranderingen in de relevante risico-indicatoren en relevantie van eerder geformuleerde doelstellingen
- De analyse van maatregelen, effecten en (kosten) effectiviteit
- Aanbevelingen voor het vervolg gericht op nieuw beleid, bijsturen bestaand beleid in de uitvoeringsagenda of aanscherping bestaand uitvoeringsprogramma.



Figuur 6. Evaluatie in de beleidscyclus van risicogestuurd werken volgens SPV 2030

Colofon

Meetbare verkeersveiligheidsaanpak –
Doelen stellen, monitoren en evalueren in een
risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

uitgave

Aanpak SPV

artikelnummer

Aanpak SPV 2026-1

foto omslag

Shutterstock

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

Aanpak SPV

contact

info@aanpakspv.nl

www.aanpakspv.nl

uitvoeringsorganisatie

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

(0318) 69 53 00

klantenservice@crow.nl

www.crow.nl

