



Monitor

Startakkoord

Strategisch Plan

Verkeersveiligheid

2030

Stand oktober 2021

**kennis
netwerk
spv** Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Samenvatting

[Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)

(SPV 2030) beschrijft een gezamenlijke koers van wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. Het SPV 2030 gaat uit van een meer 'risicogestuurde' aanpak van verkeersveiligheid. Dat betekent dat we niet alleen kijken naar ongevals cijfers, maar ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

Risicoanalyse en uitvoeringsagenda

De afspraken uit het SPV 2030 zijn vastgelegd in het [Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#). Een van de actiepunten uit het akkoord is dat elke regio een risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Zo'n risicoanalyse laat zien op welke punten het lokale verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. [Risico-indicatoren](#) vormen hierbij een belangrijk hulpmiddel. Het gaat dan niet alleen om fysieke wegkenmerken, maar ook om andere belangrijke factoren zoals snelheid, rijden onder invloed en de samenstelling en intensiteit van het verkeer.

Op basis van de risicoanalyse stelt elke regio vervolgens een uitvoeringsagenda of -programma op om de belangrijkste risico's aan te pakken. Als leidraad hiervoor heeft het Kennisnetwerk SPV een [Stappenplan Risicoanalyse en een Stappenplan Uitvoeringsprogramma](#) opgesteld.

Jaarlijkse monitor van de voortgang

Om de voortgang van de actiepunten uit het startakkoord te meten, brengt het Kennisnetwerk SPV elk jaar een monitor uit.¹ Dit jaar is ervoor gekozen²

1 In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in overleg met het Kernteam SPV.

2 In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

om hiervoor alle Nederlandse gemeenten te benaderen met twee concrete vragen:

- 1 In hoeverre heeft de gemeente een risicoanalyse en uitvoeringsagenda opgesteld?
- 2 In hoeverre zijn hierbij de stappenplannen van het Kennisnetwerk SPV gevolgd?

We behandelen beide vragen hieronder, uitgesplitst naar risicoanalyses en uitvoeringsagenda's. Alle 352 Nederlandse gemeenten hebben de vragenlijst toegestuurd gekregen. Gemeenten die niet hebben gereageerd op het verzoek via de mail, zijn telefonisch benaderd om de enquête telefonisch af te nemen. In totaal hebben 249 gemeenten (71%) de internet-enquête volledig ingevuld.

Risicoanalyses

De Monitor Startakkoord 2021 laat zien dat 70% van de respondenten een risicoanalyse heeft afgerond of in 2021 verwacht af te ronden, tegen 55% in 2020. In Noord-Nederland en in middelgrote gemeenten worden percentueel de meeste risicoanalyses opgesteld, in Oost-Nederland en in kleine gemeenten de minste.

Van de respondenten is 13% niet van plan een risicoanalyse uit te voeren, vooral omdat deze regionaal/provinciaal wordt opgesteld, vanwege te weinig middelen/capaciteit of omdat gekozen is voor een andere vorm, bijvoorbeeld een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP).

Meer dan de helft van de 32 ingestuurde risicoanalyses bevatte enige vorm van data over snelheid en rijden onder invloed van alcohol. Driekwart van de analyses of meer bevatte data in enigerlei vorm over

infrastructuur, ongevals cijfers en enige vorm van prioritering. Twee derde van de analyses was uitgevoerd door een adviesbureau.

Uitvoeringsagenda's

46% van de respondenten geeft aan in 2021 een uitvoeringsagenda te hebben afgerond of nog te zullen afronden, tegen 18% in 2020. In Noord- en West-Nederland en in middelgrote en grote gemeenten worden percentueel de meeste uitvoeringsagenda's opgesteld.

Van de respondenten is 14% niet van plan een uitvoeringsagenda op te stellen, vooral omdat er voor een andere vorm is gekozen (zoals een GVVP) of omdat er beperkte middelen en capaciteit beschikbaar zijn. In Zuid- en Oost-Nederland en in de kleine gemeenten wordt percentueel het vaakst aangegeven dat er geen uitvoeringsagenda wordt opgesteld.

Uit de enquêteresultaten bleek dat ruim driekwart van de 44 respondenten met een uitvoeringsagenda, deze heeft opgesteld met een looptijd tot 5 jaar. Twee derde van de respondenten geeft aan dat hun uitvoeringsagenda zowel hoofdlijnen als een uitwerking in maatregelen, budget, planning en doelen bevat.

Uit de analyse van de 22 ingestuurde uitvoeringsagenda's blijkt dat meer dan een derde van de betreffende gemeenten algemene doelstellingen heeft opgenomen in de uitvoeringsagenda en meer dan een derde heeft specifieke doelstellingen geformuleerd voor ongevallen en risico-indicatoren. Alle agenda's bevatten (enige vorm van) maatregelen en bijna allemaal zijn ze voorzien van een budget of kosten-schatting. Precies de helft is uitgevoerd door een adviesbureau.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	04
2. Werkwijze	05
2.1 Internetenquête	05
2.2 Quickscan risicoanalyse en uitvoeringsagenda	06
3. Resultaten online enquête	07
3.1 Respons	07
3.2 Resultaten: Risicoanalyse	08
3.3 Resultaten: Uitvoeringsagenda	09
4. Quickscan risicoanalyses	11
4.1 Infrastructuur	11
4.2 Snelheid	11
4.3 Rijden onder invloed	12
4.4 Ongevalsdata	12
4.5 Prioriteren	12
4.6 Inzet adviesbureaus	13
5. Quickscan uitvoeringsagenda's	14
5.1 Specifiek verkeersveiligheidsplan of breder mobiliteitsplan	14
5.2 Doelstellingen	14
5.3 Maatregelen	14
5.4 Budget of kosten	15
5.5 Verantwoordelijken	15
5.6 Inzet adviesbureau	15
5.7 Evaluatie	16
6. Overeenkomsten met ander onderzoek	17
7. Reflectie en conclusie	19
7.1 Risicoanalyses	19
7.2 Uitvoeringsagenda's	19
7.3 Beperkingen van deze studie	19
Bijlage Enquête met antwoordmogelijkheden	21

1. Inleiding

[Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)

(SPV 2030) beschrijft een gezamenlijke koers van wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. Het SPV 2030 gaat uit van een meer 'risico-gestuurde' aanpak van verkeersveiligheid. Dat betekent dat we niet alleen kijken naar ongevalscijfers, maar ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

Risicoanalyse en uitvoeringsagenda

De afspraken uit het SPV 2030 zijn vastgelegd in het [Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#). Een van de actiepunten uit het akkoord is dat elke regio een risicoanalyse maakt van het eigen verkeerssysteem. Zo'n risicoanalyse laat zien op welke punten het lokale verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. [Risico-indicatoren](#) vormen hierbij een belangrijk hulpmiddel. Het gaat dan niet alleen om fysieke wegkenmerken, maar ook om andere belangrijke factoren zoals snelheid, rijden onder invloed en de samenstelling en intensiteit van het verkeer.

Op basis van de risicoanalyse stelt elke regio vervolgens een uitvoeringsagenda of -programma³ op om de belangrijkste risico's aan te pakken. Als leidraad hiervoor heeft het Kennisnetwerk SPV een [Stappenplan Risicoanalyse en een Stappenplan Uitvoeringsprogramma](#) opgesteld.

Jaarlijkse monitor van de voortgang

Om de voortgang van de actiepunten uit het startakkoord te meten, brengt het Kennisnetwerk SPV elk jaar een monitor uit.⁴ Na een kleinschalige [quickscan onder 24 regionale overheden](#) in 2019 verscheen [de eerste monitor in 2020](#). Deze bestond uit een online enquête onder Nederlandse gemeenten, met de vraag in hoeverre zij een risicoanalyse hadden gemaakt. Daarnaast is in interviews de diepte gezocht rondom het thema samenwerken.

³ In deze monitor spreken we over een uitvoeringsagenda, waarmee we hetzelfde bedoelen als een uitvoeringsprogramma.

⁴ In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in overleg met het Kernteam SPV.

In het afgelopen jaar heeft het Kennisnetwerk SPV gewerkt aan deze tweede monitor, de Monitor Startakkoord 2021. In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is er dit jaar voor gekozen om alle Nederlandse gemeenten te benaderen met twee concrete vragen:

- 1 In hoeverre heeft de gemeente een risicoanalyse en uitvoeringsagenda opgesteld?
- 2 In hoeverre zijn hierbij de stappenplannen van het Kennisnetwerk SPV gevolgd?

Alle 352 Nederlandse gemeenten hebben hiervoor een online vragenlijst toegestuurd gekregen. Om de respons te verhogen (in 2020 was de respons 39%), is een aantal gemeenten gevraagd om de enquête telefonisch af te nemen.

Los van deze monitor is de VNG ook bezig met een uitgebreide interviewronde over de voortgang van het Startakkoord SPV 2030. Daarom zijn de gemeenten voor deze monitor niet apart geïnterviewd. Ook zijn er geen provincies benaderd, omdat het Interprovinciaal Overleg (IPO) regelmatig een inventariserende ronde houdt langs alle provincies. In Hoofdstuk 6 worden de resultaten van deze twee inventarisaties gerelateerd aan deze monitor.

Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt de werkwijze voor deze monitor beschreven, daarna gaan we in de hoofdstukken 3, 4 en 5 in op de resultaten. Hoofdstuk 6 vergelijkt het onderzoek voor deze monitor met ander onderzoek. In hoofdstuk 7 sluiten we af met de belangrijkste conclusies.

2. Werkwijze

Voor deze monitor hebben alle 352 Nederlandse gemeenten een online enquête toegestuurd gekregen met als centrale vraag: in hoeverre heeft de gemeente een risicoanalyse en uitvoeringsagenda opgesteld? Ook is gevraagd in hoeverre hierbij de stappenplannen van het Kennisnetwerk SPV zijn gevolgd. Gemeenten die niet reageerden, zijn nagebeld. Op de risicoanalyses en uitvoeringsagenda's die door gemeenten zijn ingestuurd, is vervolgens een quickscan uitgevoerd.

2.1 Internetenquête

Alle gemeenten in Nederland is via e-mail gevraagd om de internetenquête in te vullen. Hiervoor is het algemene e-mailadres van de gemeente gebruikt. In de 'onderwerp'-regel stond dat de mail gericht was aan de verkeersveiligheidsambtenaar. De gemeenten die niet hebben gereageerd, zijn later nagebeld om de enquête telefonisch af te nemen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de enquêtevragen. De Bijlage bevat de vragen en de antwoordcategorieën.

Vraag 1	Heeft uw gemeente een risicoanalyse?
Vraag 2	Zo ja, wilt u deze hier uploaden?
Vraag 3	Mag dit bestand gedeeld worden op de website van het Kennisnetwerk?
Vraag 4	Heeft uw gemeente een uitvoeringsagenda?
Vraag 5	Zo ja, wilt u deze hier uploaden?
Vraag 6	Kent de uitvoeringsagenda alleen een overzicht van hoofdthema's of is er ook sprake van uitwerking in maatregelen, budget, planning en doelen?
Vraag 7	Wat is de looptijd van de uitvoeringsagenda?
Vraag 8	Mag dit bestand gedeeld worden op de website van het Kennisnetwerk?

Tabel 2.1. Enquêtevragen Monitor Startakkoord 2021.

De enquêtevragen zijn opgesteld in overleg met het ministerie van IenW en de VNG. De enquête is begin juli 2021 verstuurd, daarna is nog drie keer een herinneringsmail gestuurd. Op 20 juli is een gespecialiseerd team van CROW- en SWOV-medewerkers gestart met bellen naar gemeenten die niet op de e-mail

hadden gereageerd. Sommige gemeenten zijn meerdere keren gebeld. De enquête is stopgezet op 10 september. De resultaten zijn gesorteerd per landsdeel (Noord, Oost, West, Zuid) en naar inwoneraantal (volgens de klassen van CBS), zie onderstaande tabellen. In deze monitor worden geen individuele gemeenten genoemd in verband met de privacy.

Landsdelen	Provincies
Noord-Nederland	Groningen, Friesland, Drenthe.
Oost-Nederland	Overijssel, Flevoland, Gelderland.
West-Nederland	Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland.
Zuid-Nederland	Noord-Brabant, Limburg.

Tabel 2.2. Provincies per landsdeel.

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

Tabel 2.3. Gemeentegrootte van CBS-klasse.

2.2 Quickscan risicoanalyse en uitvoeringsagenda

In de enquête is gemeenten gevraagd hun risicoanalyse en uitvoeringsagenda te uploaden. Gemeenten die telefonisch zijn geënuquëteerd, is gevraagd de bestanden per mail toe te sturen. De betreffende risicoanalyses en uitvoeringsagenda's zijn vervolgens bekeken in een quickscan aan de hand van de twee [stappenplannen voor risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's](#).

Stappenplan Risicoanalyse

Idealiter doorloopt een risicoanalyse alle stappen van het stappenplan: een overzicht van de bevolkingssamenstelling, een data-analyse van de belangrijkste risico-indicatoren, een analyse van ongevallen- en slachtoffercijfers en het prioriteren van risico's. Voor de quickscan hebben we alleen gekeken in hoeverre de stappen uit het stappenplan zijn doorlopen, niet

naar de kwaliteit van de uitvoering. De eerste stap, het in kaart brengen van de bevolkingssamenstelling, hebben we buiten beschouwing gelaten omdat dit geen informatie geeft over risico-indicatoren of ongevallen. Tot slot hebben we gekeken of de risicoanalyse is uitgevoerd door een adviesbureau of door de gemeente zelf.

Stappenplan Uitvoeringsagenda

Het stappenplan voor de uitvoeringsagenda's bevat de volgende stappen: doelstellingen en maatregelen opstellen, verantwoordelijken aanwijzen, prioriteiten stellen, budget en looptijd vaststellen en evaluatie inplannen. Voor de quickscan hebben we alleen gekeken naar de stappen doelstellingen, maatregelen, budget en looptijd. Om te beoordelen of er verantwoordelijken zijn aangewezen, hebben we bekeken of in het plan duidelijk is wie welke onderdelen of maatregelen uitvoert. Tot slot is bekeken of er een evaluatie of monitor van de nieuwe maatregelen is ingepland. Of er daarbij prioriteiten zijn geformuleerd, was al bij de risicoanalyse geïnventariseerd. Ook bij de uitvoeringsagenda's geldt dat (in overleg met lenW en de VNG) niet is gekeken naar de inhoudelijke maatregelen of de kwaliteit van de plannen.

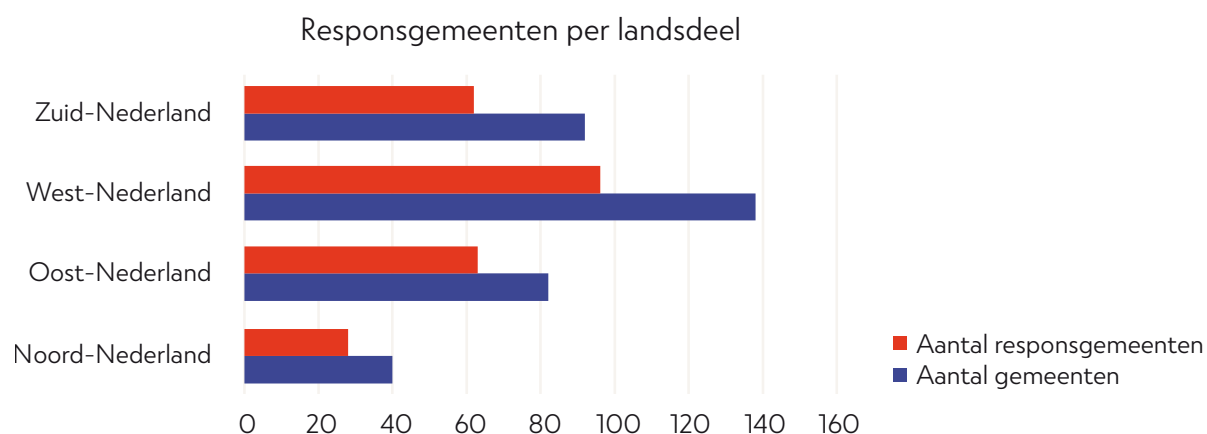
3. Resultaten online enquête

3.1 Respons

Van alle 352 gemeenten hebben 249 gemeenten de internetenquête volledig ingevuld. Dat komt neer op een respons van 71%. Van de respondenten hebben 13 gemeenten de vragenlijst dubbel ingevuld. Bij verschillende antwoorden op dezelfde vraag, is de laatst ingevulde enquête meegenomen en is de andere verwijderd.

Landsdeel	Aantal gemeenten in landsdeel	Respons-aantal	% gemeenten per landsdeel	Respons % per landsdeel
Noord-Nederland	40	28	11	70
Oost-Nederland	82	63	23	77
West-Nederland	138	96	39	70
Zuid-Nederland	92	62	26	67
Totaal	352	249	100	-

Tabel 3.1. Respons en responspercentage per landsdeel. N=249.



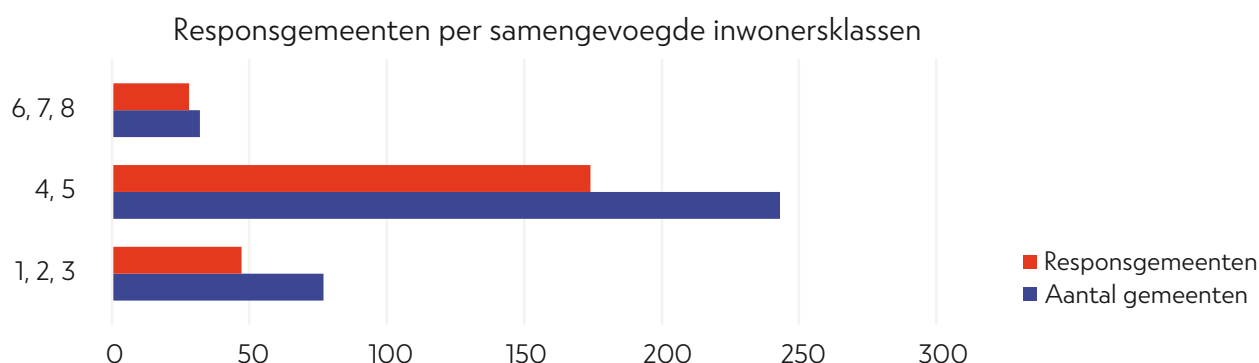
Grafiek 3.1. Respons aantal gemeenten per landsdeel. N=249.

In Tabel 3.1 en Grafiek 3.1 is te zien hoeveel gemeenten per landsdeel de enquête hebben ingevuld. Er is sprake van een redelijk evenwichtige verdeling over het land, met per landsdeel een respons van 67% tot 77%.

Ook als we kijken naar de inwoneraantallen, zien we een evenwichtige verdeling over de verschillende inwonersklassen, zie Tabel 3.2. Voor de overzichtelijkheid is in Grafiek 3.2 een aantal inwonersklassen samengevoegd.

CBS inwoners-klasse	Aantal gemeenten	Respons-gemeenten	Respons-percentage
1	5	2	40%
2	7	5	71%
3	65	40	62%
4	187	133	71%
5	56	41	73%
6	14	13	93%
7	14	12	86%
8	4	3	75%
Totaal	352	249	71%

Tabel 3.2. Inwonersklassen van responsgemeenten vergeleken met inwonersklassen van alle Nederlandse gemeenten. N=249.



Grafiek 3.2. Responsgemeenten per samengevoegde inwonersklassen.

3.2 Resultaten: Risicoanalyse

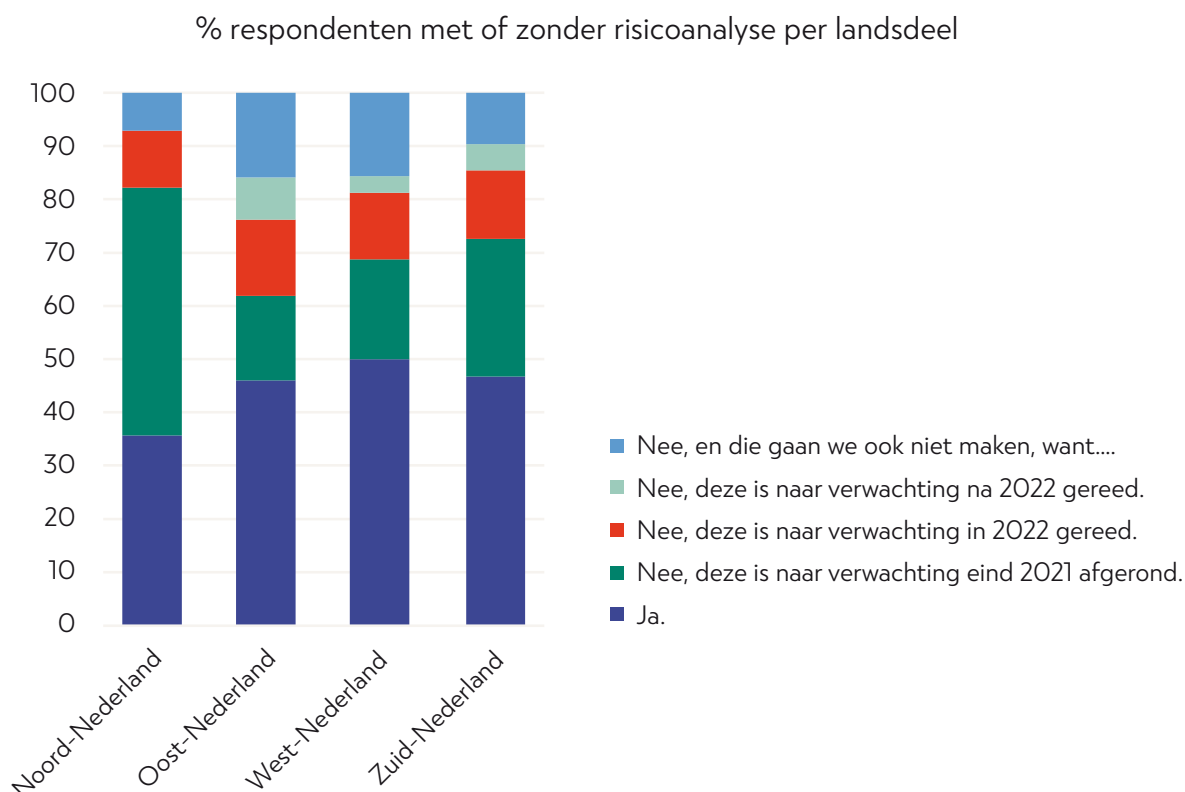
Van de 249 gemeenten die de enquête hebben ingevuld, hebben 116 gemeenten (47%) een risicoanalyse uitgevoerd. 57 gemeenten (23%) verwachten de risicoanalyse eind dit jaar afgerond te hebben en 32 gemeenten (13%) verwachten dat de risicoanalyse volgend jaar gereed zal zijn. Nog eens 11 gemeenten (4%) zullen hun risicoanalyse na 2022 afronden.

33 gemeenten (13%) zijn niet van plan om een risicoanalyse uit te voeren. Hiervoor worden de volgende

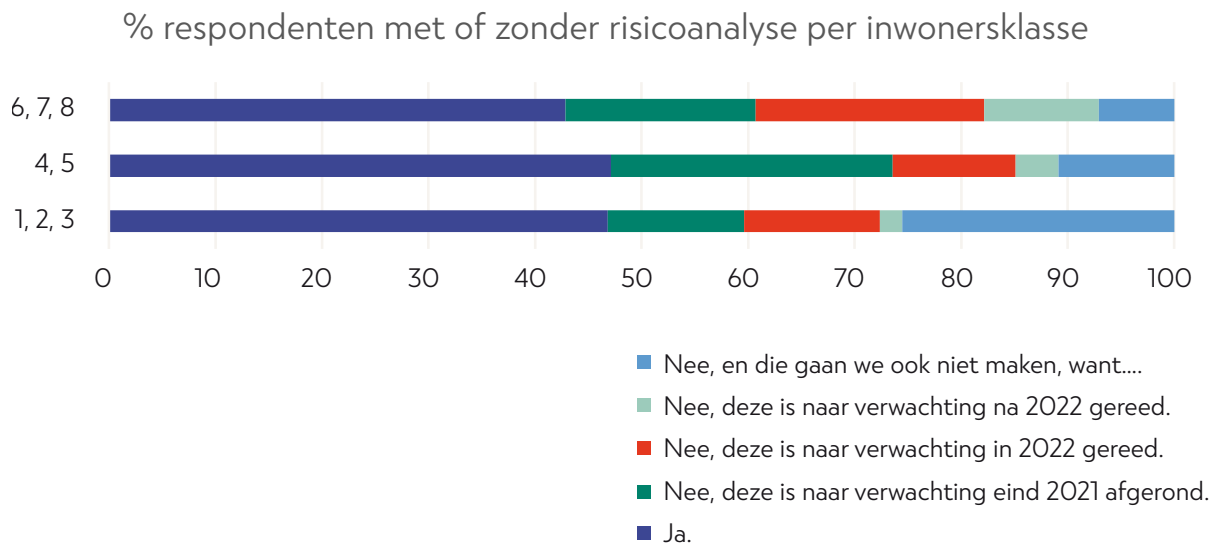
redenen gegeven (meerdere antwoorden per gemeente mogelijk):

- De risicoanalyse wordt regionaal/provinciaal opgesteld (10 keer genoemd).
- Beperkte capaciteit/middelen (10 keer genoemd).
- Er is voor een andere vorm/methode gekozen, zoals een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) of mobiliteitsplan (8 keer genoemd).
- De gemeente vindt het niet nodig (2 keer genoemd).

In grafiek 3.3 zijn de antwoorden over de risicoanalyse uitgesplitst per landsdeel.



Grafiek 3.3. Percentage respondenten met of zonder risicoanalyse per landsdeel. N=249.



Grafiek 3.4. Percentage respondenten met of zonder risicoanalyse per samengevoegde inwonersklasse. N=249.

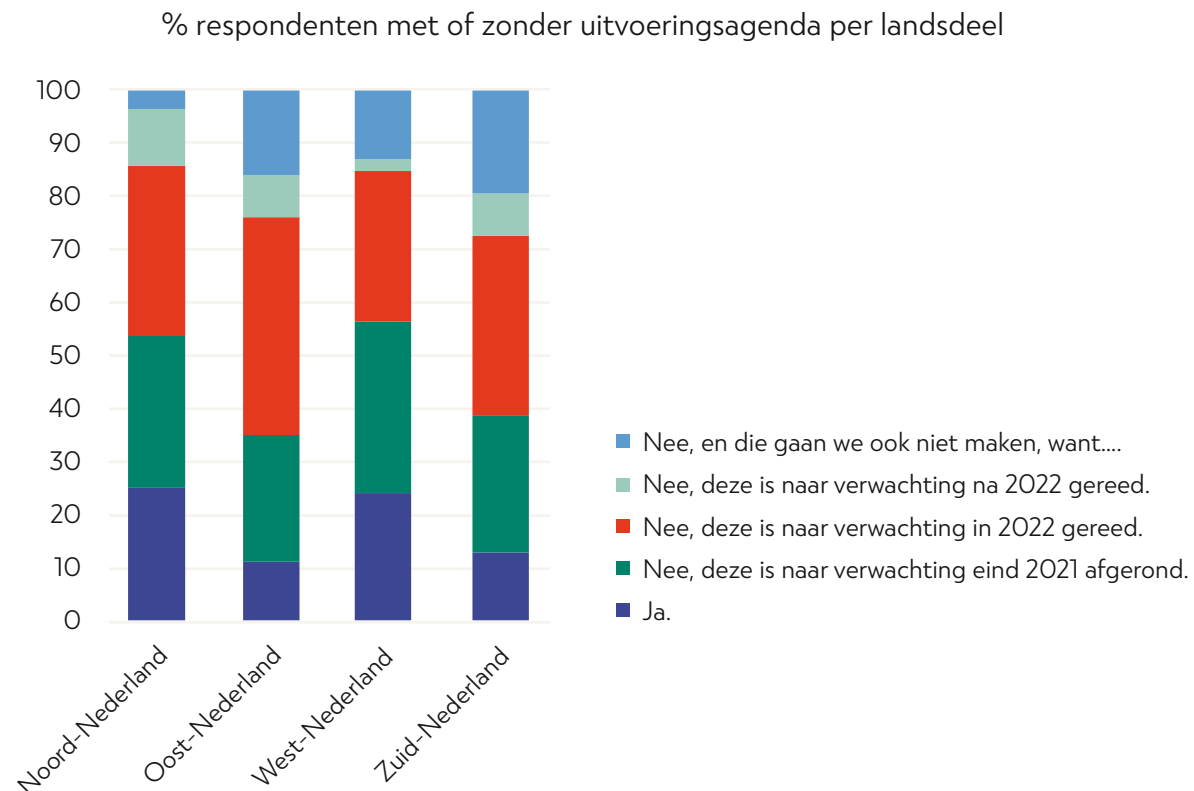
Grafiek 3.4 splitst de resultaten uit per (samen-gevoegde) inwonersklasse.

3.3 Resultaten: Uitvoeringsagenda

Op de vraag of de gemeente een uitvoeringsagenda heeft, hebben 245 gemeenten antwoord gegeven. In totaal hebben 44 gemeenten (18%) hun uitvoeringsagenda al afgerond. 69 gemeenten (28%) geven aan

dat hun uitvoeringsagenda eind dit jaar af is; 82 gemeenten (33%) verwachten de uitvoeringsagenda volgend jaar gereed te hebben. Een klein deel, namelijk 15 gemeenten (6%), verwacht de uitvoeringsagenda na 2022 afgerond te hebben.

35 (14%) gemeenten hebben geen uitvoeringsagenda en zijn ook niet voornemens om hiermee aan de slag



Grafiek 3.5. Percentage respondenten met en zonder uitvoeringsagenda per landsdeel. N=245.

te gaan. Hiervoor geven gemeenten de volgende redenen (meerdere antwoorden per gemeente mogelijk):

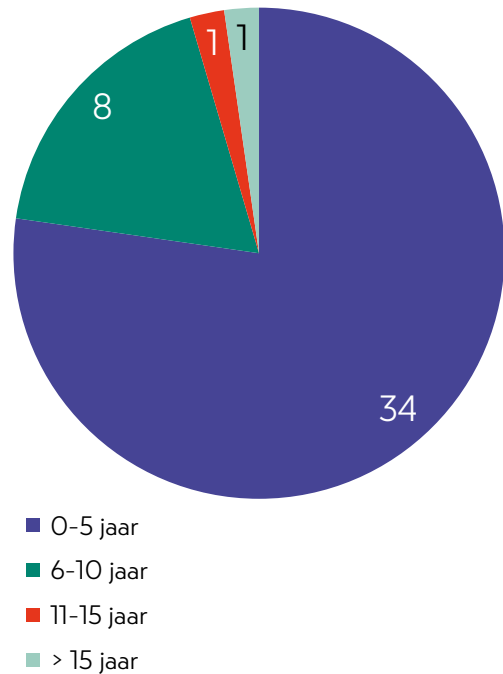
- Er is voor een andere vorm/methode gekozen, zoals een GVVP of mobiliteitsplan (19 keer genoemd).
- Beperkte capaciteit/middelen (12 keer genoemd).
- De risicoanalyse (en daarmee ook de uitvoeringsagenda) wordt regionaal/provinciaal opgesteld (2 keer genoemd).
- Onvoldoende ondersteuning vanuit de regio (1 keer genoemd).
- De gemeente vindt het niet nodig (1 keer genoemd).
- De gemeente wil zich niet bij voorbaat al vastleggen op bepaalde maatregelen (1 keer genoemd).

Grafiek 3.5 laat de antwoorden over de uitvoeringsagenda's zien, uitgesplitst per landsdeel.

Grafiek 3.6 splitst de resultaten uit per (samen-gevoegde) inwonersklasse.

44 gemeenten hebben de looptijd van de uitvoeringsagenda ingevuld, zie onderstaande diagram (Grafiek 3.7). Ruim driekwart geeft aan dat hun uitvoeringsagenda een looptijd van 0-5 jaar heeft. Een klein deel, namelijk 8 gemeenten, geeft als looptijd voor hun uitvoeringsagenda 6-10 jaar aan.

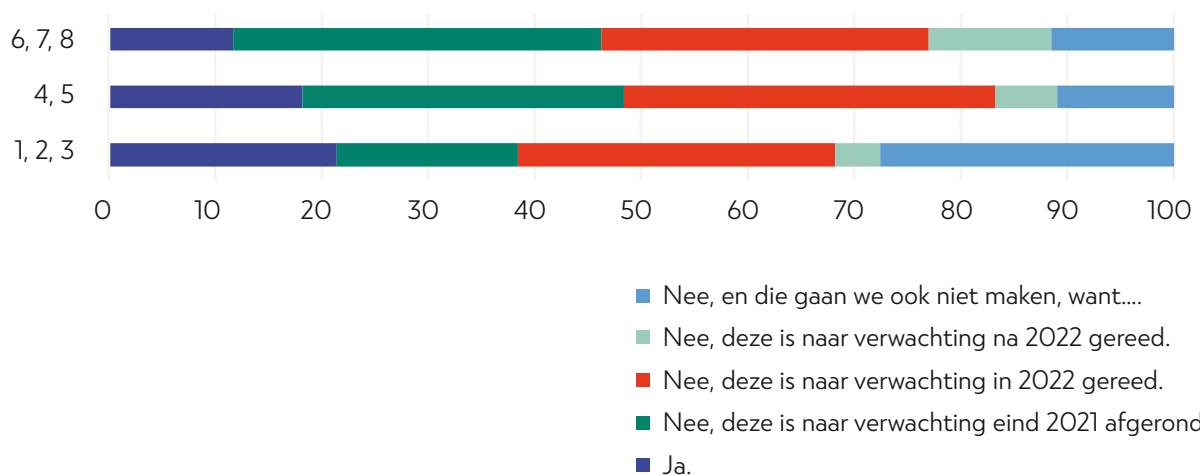
Wat is de looptijd van de uitvoeringsagenda?



Grafiek 3.7. Looptijd van de uitvoeringsagenda per gemeente. N=44.

Bij 9 gemeenten heeft de uitvoeringsagenda uitsluitend hoofdthema's en bij 29 gemeenten is er sprake van hoofdthema's met uitwerking in maatregelen, budget, planning en doelen. 6 gemeenten geven verschillende antwoorden zoals 'wel maatregelen maar nog onzekerheid over het budget', 'lijst met quickwins' en 'concrete projecten zonder bedrag'.

% respondenten met of zonder uitvoeringsagenda per inwonersklasse



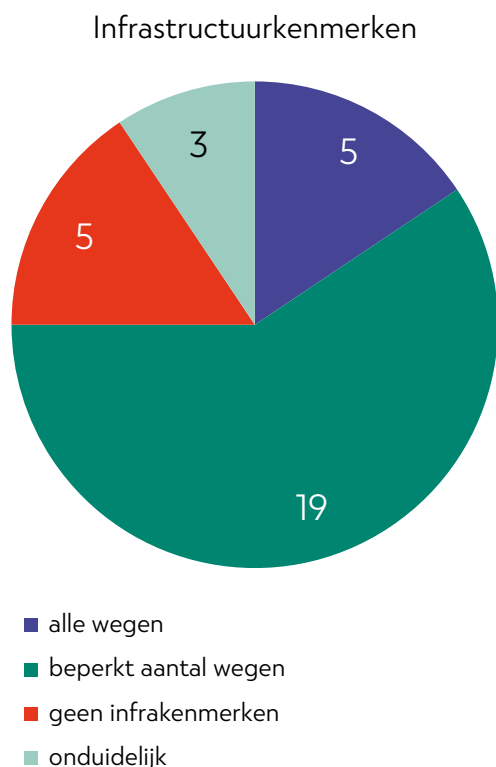
Grafiek 3.6. Percentage respondenten met en zonder uitvoeringsagenda per samengevoegde inwonersklasse. N=245.

4. Quickscan risicoanalyses

Van de 116 gemeenten die in de enquête aangaven een risicoanalyse te hebben, hebben 32 gemeenten deze geüpload. De risicoanalyses zijn net als in 2020 beoordeeld door te kijken naar het [Stappenplan Risicoanalyse](#): hebben gemeenten cijfers gebruikt voor de risico-indicatoren voor infrastructuur, snelheid en rijden onder invloed, hebben ze ongevalsdata gebruikt en een prioritering van risico's aangegeven? Tot slot is geïnventariseerd of gemeenten een extern adviesbureau hebben ingeschakeld voor de uitvoering van de risicoanalyses en of ze prioriteiten hebben aangegeven.

4.1 Infrastructuur

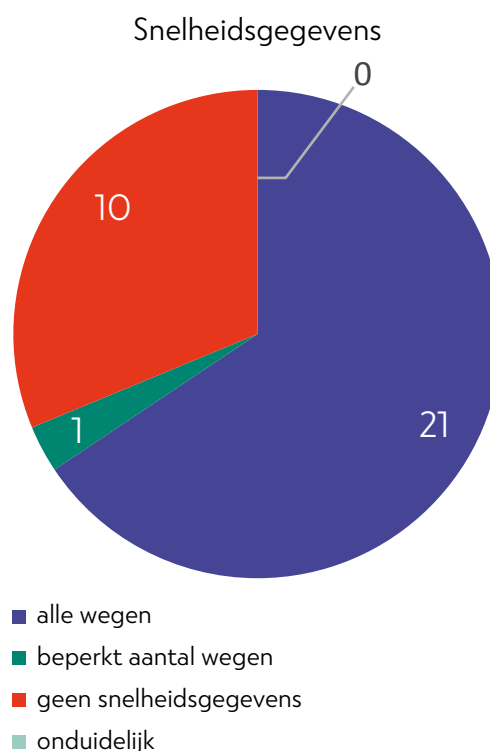
Negentien gemeenten hebben voor een deel van hun wegen de infrastructuurkenmerken in kaart gebracht. Vijf gemeenten deden dat voor al hun wegen, eveneens vijf voor geen van hun wegen. Voor drie gemeenten was dat niet uit de stukken te bepalen. Grafiek 4.1 geeft een overzicht.



Grafiek 4.1. Infrastructuurkenmerken in risicoanalyses. N=32.

4.2 Snelheid

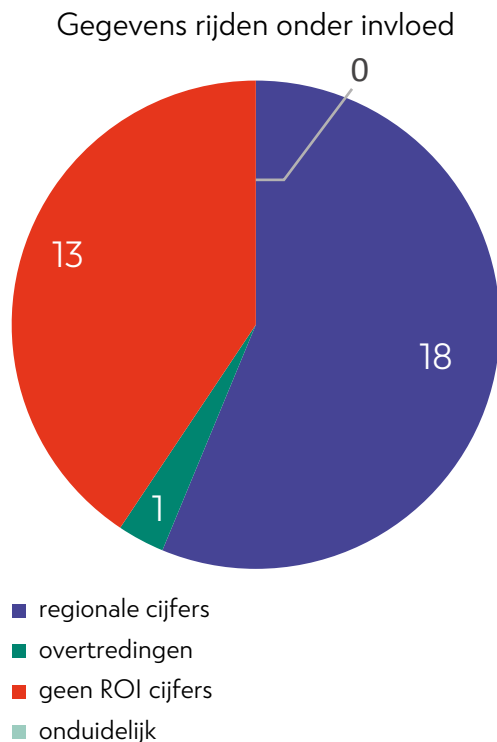
Eenentwintig gemeenten hebben voor al hun wegen snelheidsgegevens opgenomen, meestal op basis van floating car data. Tien gemeenten namen helemaal geen snelheidsgegevens op en één gemeente deed dat voor enkele wegen. Grafiek 4.2 geeft een overzicht.



Grafiek 4.2. Snelheidsgegevens in risicoanalyses. N=32.

4.3 Rijden onder invloed

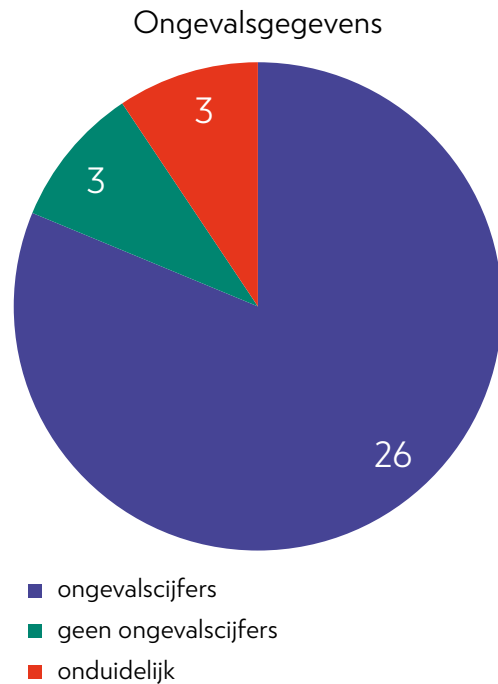
Achttien gemeenten namen regionale cijfers voor rijden onder invloed van alcohol op in hun analyses. Dertien gemeenten deden dat niet en één gemeente nam de overtredingsgegevens op. Grafiek 4.3 grafiek geeft een overzicht.



Grafiek 4.3. Rijden onder invloed in risicoanalyses. N=32.

4.4 Ongevalsdata

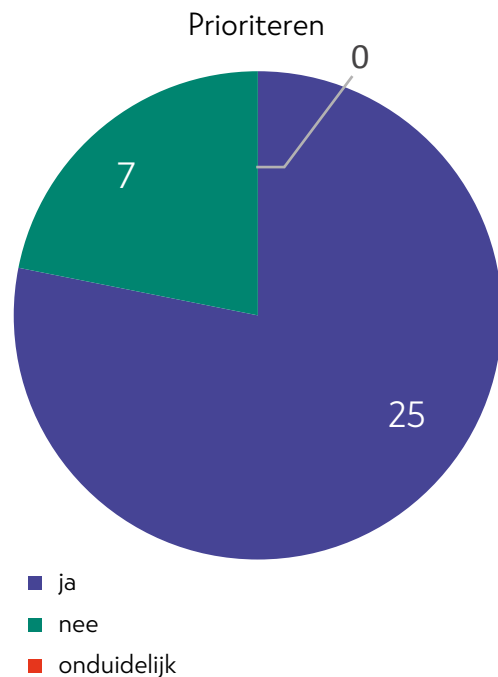
Zesentwintig gemeenten maakten gebruik van ongevalsgegevens in hun risicoanalyses. Drie gemeenten deden dat niet en bij eveneens drie gemeenten werd dat niet duidelijk uit de stukken. Grafiek 4.4 heeft dit visueel weer.



Grafiek 4.4. Ongevalsgegevens in risicoanalyses. N=32.

4.5 Prioriteren

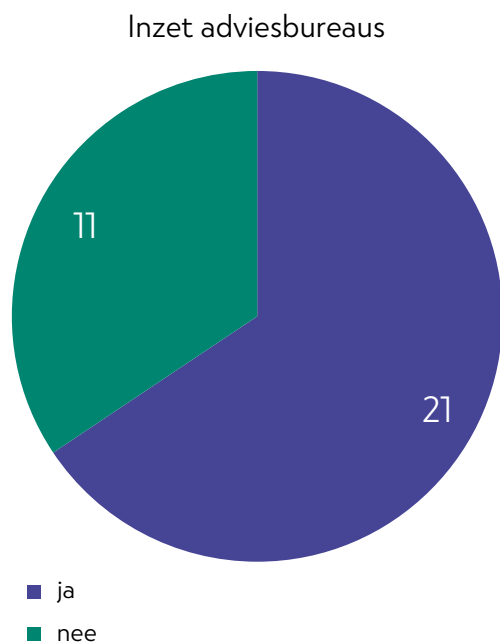
Het merendeel van de gemeenten, vijfentwintig, benoemden in hun risicoanalyse welke wegen of risico's prioriteit moesten krijgen. Zeven gemeenten gaven geen prioriteit aan. Grafiek 4.5 laat dat zien.



Grafiek 4.5. Prioritering in risicoanalyses. N=32.

4.6 Inzet adviesbureaus

Eenentwintig gemeenten, bijna twee derde, hebben de risicoanalyse laten uitvoeren door een adviesbureau. Elf gemeenten analyseerden hun cijfers zelf. Er is gebruikgemaakt van diverse adviesbureaus, zoals Royal HaskoningDHV, DOK data, Goudappel Coffeng en VIA.



Grafiek 4.6. Gebruik van adviesbureau bij uitvoeren risicoanalyse.
N=32.

5. Quickscan uitvoeringsagenda's

Van de 44 gemeenten die in de enquête aangaven een uitvoeringsagenda te hebben, hebben 22 gemeenten deze geüpload. De uitvoeringsagenda's zijn beoordeeld aan de hand van enkele onderdelen van het [Stappenplan Uitvoeringsagenda](#): hebben gemeenten doelstellingen en maatregelen opgenomen in het plan en zeggen ze iets over budgetten, kosten en verantwoordelijken? Tot slot is geïnterviewd of gemeenten een extern adviesbureau hebben ingeschakeld voor het schrijven van de uitvoeringsagenda en of ze een (voornemen tot) evaluatie hebben opgenomen in de agenda.

5.1 Specifiek verkeersveiligheidsplan of breder mobiliteitsplan

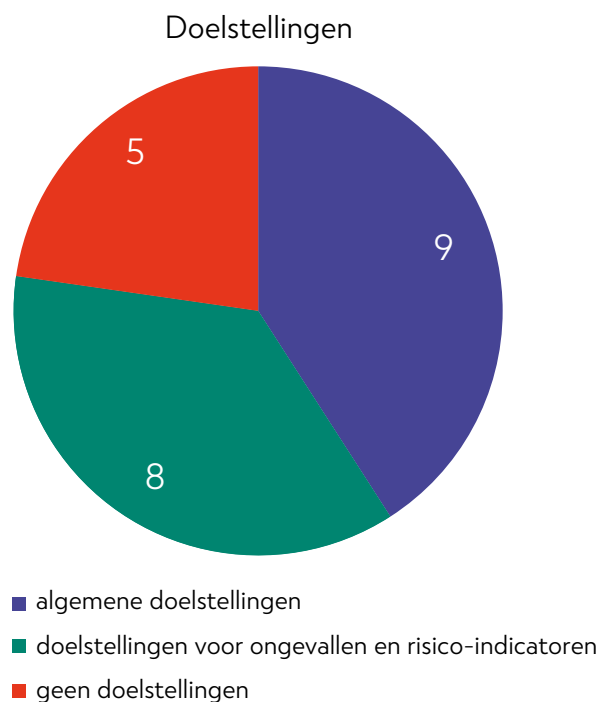
De uitvoeringsagenda's zijn uitgebracht onder een waaier aan verschillende benamingen. Sommige benamingen waren duidelijk gericht op een plan uitsluitend voor verkeersveiligheid: beleidsplan verkeersveiligheid, uitvoeringsplan, verkeersveiligheidsplan, actieplan verkeersveiligheid, werkplan. Andere plannen betroffen het bredere mobiliteitsveld: gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) en mobiliteitsplan. Na inventarisatie bleken veertien van de ingestuurde uitvoeringsagenda's uitsluitend gericht op verkeersveiligheid, acht ingestuurde plannen betroffen een breder beleidsveld. Meestal was dat verkeer en vervoer, of mobiliteit, een enkele keer het sociale veiligheidsdomein.

De uitwerkingsvorm van de plannen verschilt sterk: sommige gemeenten hebben een lijst maatregelen of projecten ingediend, anderen een uitgebreid plan met een visie. Soms zijn de risicoanalyses opgenomen in de uitvoeringsagenda's, maar ook andersom is het geval: documenten met de titel risicoanalyse waarin een hoofdstuk uitvoeringsagenda is opgenomen.

5.2 Doelstellingen

Negen gemeenten hebben algemene doelstellingen opgenomen in hun uitvoeringsagenda's, zoals 'een

betere verkeersveiligheid' of 'minder verkeersongevallen'. Acht gemeenten hebben specifieke doelstellingen opgenomen op het niveau van ongevallen en risico-indicatoren, jaarlijkse afname van het aantal wegen waar de V85⁵ boven de limiet ligt met drie wegen per jaar, jaarlijkse afname van aantal fietsers en e-bikers betrokken bij een ongeval en jaarlijkse afname van het aantal aandachtswegen in 30km/uur-gebieden met drie wegen per jaar. Vijf gemeenten hebben geen doelstellingen opgenomen in hun uitvoeringsagenda's. Grafiek 5.1 geeft dit visueel weer:



Grafiek 5.1. Doelstellingen opgenomen in uitvoeringsagenda's.
N=22.

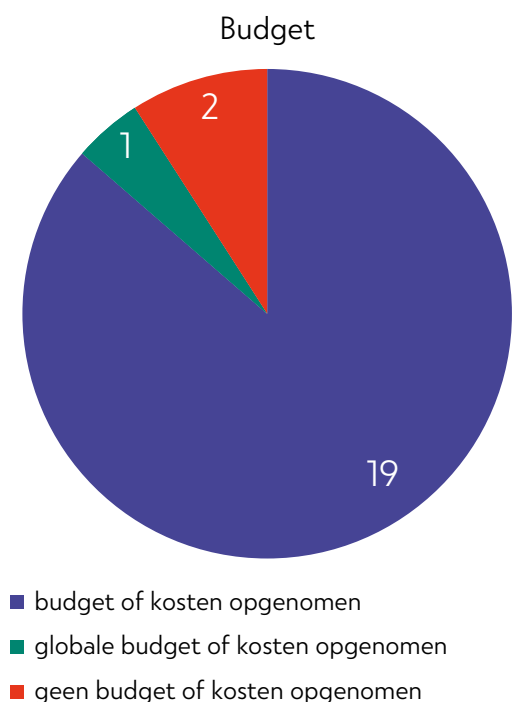
5.3 Maatregelen

Alle gemeenten hebben maatregelen opgenomen in hun uitvoeringsagenda, al heeft één gemeente deze maatregelen op een globaal niveau vermeld.

⁵ V85: de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overtreden.

5.4 Budget of kosten

Bijna alle gemeenten, negentien van de tweeëntwintig, hebben een budget of de kosten van het voorgestelde maatregelpakket opgenomen in hun uitvoeringsagenda. Eén gemeente heeft een zeer algemeen beeld geschetst van de kosten en twee gemeenten hebben geen budget of kosten vermeld. Grafiek 5.2 geeft dat weer.

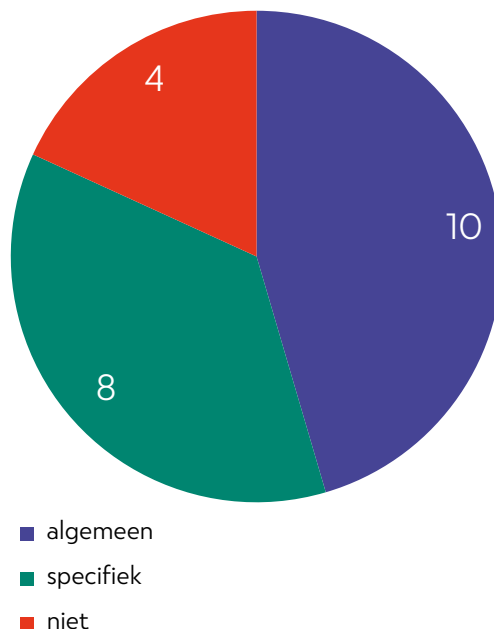


Grafiek 5.2. Budget of kosten opgenomen in uitvoeringsagenda's. N=22.

5.5 Verantwoordelijken

In achttien van de tweeëntwintig uitvoeringsagenda's wordt iets gezegd over wie de voorgenomen maatregelen moeten uitvoeren. In tien gevallen is dat een algemene verwijzing over samenwerking met andere partijen, in acht uitvoeringsagenda's worden specifieke partijen genoemd. Vier uitvoeringsagenda's hebben geen tekst over verantwoordelijke partijen. Grafiek 5.3 geeft dit weer.

Verantwoordelijke partijen

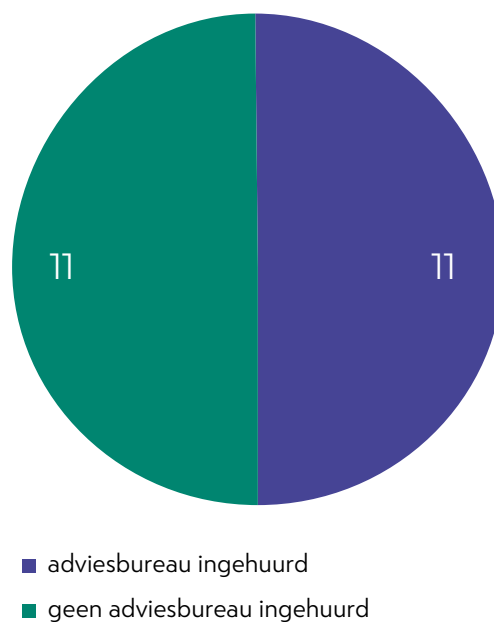


Grafiek 5.3. Verantwoordelijke partijen genoemd in uitvoeringsagenda's. N=22.

5.6 Inzet adviesbureau

Precies de helft van de uitvoeringsagenda's is geschreven door een adviesbureau, de andere helft door gemeenten zelf.

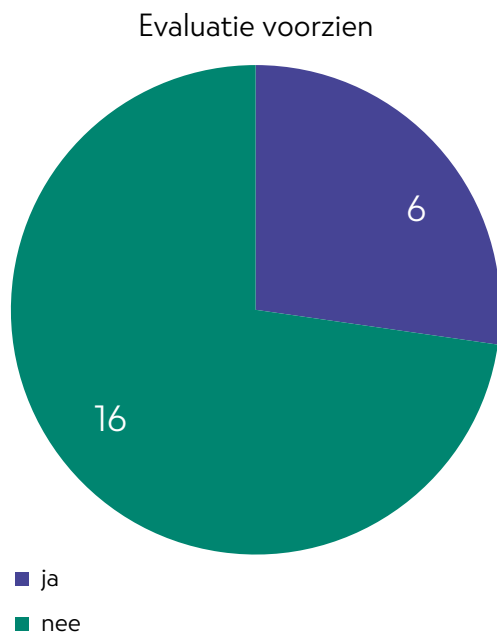
Adviesbureau



Grafiek 5.4. Uitvoeringsagenda geschreven door adviesbureau. N=22.

5.7 Evaluatie

In iets meer dan een kwart van de uitvoeringsagenda's is het voornemen opgenomen om het plan na enige tijd te evalueren. Bijna driekwart van de agenda's heeft hier niet in voorzien.



Grafiek 5.5. Evaluatie voorzien in uitvoeringsagenda's. N=22.

6. Overeenkomsten met ander onderzoek

In dit hoofdstuk bespreken we de overeenkomsten en verschillen met recente inventarisaties van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO). Ook vergelijken we het onderzoek voor deze monitor met het monitoronderzoek van vorig jaar.

Los van deze monitor zijn de koepelorganisaties VNG en IPO eveneens bezig met een uitgebreide interviewronde onder hun leden over de voortgang van het Startakkoord SPV 2030. Het IPO doet dat enkele keren per jaar bij alle provincies. Vanwege personele wisselingen is de inventarisatieronde van afgelopen zomer verplaatst naar oktober. De uitkomsten zijn daarom niet meegenomen in deze monitor.

De VNG voert een onderzoek uit waarin 100 gesprekken met wethouders en ambtenaren van vooral kleinere gemeenten worden gehouden. De (nog vertrouwelijke) tussenrapportage is gebaseerd op de eerste 65 gesprekken met 21 wethouders en 44 ambtenaren. In deze tussenresultaten heeft twee derde van de geïnterviewde gemeenten minder dan 60.000 inwoners.

In de gesprekken geeft 44% van de respondenten aan alleen een risicoanalyse te hebben gemaakt, 13% heeft zowel een risicoanalyse als een uitvoeringsagenda. Opgeteld maakt dat dus een totaal van 57% van de respondenten met een risicoanalyse en 13% met een uitvoeringsagenda. 31% van de respondenten heeft noch een risicoanalyse, noch een uitvoeringsagenda en van 11% is het onbekend. Grofweg bleek uit de gesprekken dat hoe groter de gemeente, hoe vaker er een risicoanalyse en/of uitvoeringsagenda was gemaakt.

Als we de resultaten van de VNG-inventarisatie vergelijken met de inventarisatie van het Kennisnetwerk SPV voor de [Monitor Startakkoord 2020](#) en het huidige onderzoek, dan ziet dat eruit als in Tabel 6.1 en Tabel 6.2:

	2020	2021	VNG 2021
Afgerond	22%	47%	57%
Later dit jaar afronden	33%	23%	-
Volgend jaar afronden	35%	13%	-
Na volgend jaar afgerond	-	4%	-
Geen risicoanalyse van plan	11%	13%	-
Aantal respondenten	139	249	65

Tabel 6.1. Vergelijking onderzoeksresultaten voor uitgevoerde risicoanalyses 2020, 2021 en cijfers van de VNG.

	2020	2021	VNG 2021
Afgerond	4%	18%	13%
Later dit jaar afronden	14%	28%	-
Volgend jaar afronden	44%	33%	-
Na volgend jaar	23%	6%	-
Geen uitvoeringsagenda van plan	15%	14%	-
Aantal respondenten	139	245	65

Tabel 6.2. Vergelijking onderzoeksresultaten voor uitgevoerde uitvoeringsagenda's 2020, 2021 en cijfers van de VNG.

Er is een duidelijke stijging te zien van het aantal afgeronde risicoanalyses en uitvoeringsagenda's tussen 2020 en 2021. Waar in 2020 55% van de respondenten de risicoanalyse had afgerond of in dat jaar verwachtte af te ronden, is dat in 2021 70%. Voor de uitvoeringsagenda's is dat respectievelijk 18% voor 2020 en 46% voor 2021. De VNG-cijfers geven voor 2021 een min of meer vergelijkbaar beeld. Hierbij kan worden aangetekend dat de VNG-cijfers een beperktere steekproef betreffen, waardoor afwijkingen van het Kennisnetwerk-onderzoek voor de hand liggen. Het percentage respondenten dat niet van plan is een risicoanalyse of uitvoeringsagenda te maken, is ongeveer gelijk gebleven.

De risicoanalyses zijn zowel in 2020 als in 2021 beoordeeld aan de hand van het [Stappenplan Risicoanalyse](#). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillen.

	2020	2021
Enige vorm van infrastructuurkenmerken	48%	75%
Enige vorm van snelheidsdata	86%	69%
Enige vorm van data over rijden onder invloed	70%	59%
Enige vorm van ongevalscijfers	100%	81%
Enige vorm van prioritering	91%	78%
Risicoanalyse uitgevoerd door adviesbureau	74%	66%
Aantal risicoanalyses	23*	32

Tabel 6.3 Vergelijking risicoanalyses 2020 en 2021

*In 2020 zijn 22 risico-analyses beoordeeld op de aanwezigheid van snelheidsdata.

In 2021 bevat een hoger percentage van de risicoanalyses infrastructuurkenmerken dan in 2020, en minder andere data. Maar de absolute aantallen zijn klein, dus voorzichtigheid is geboden bij een vergelijking.

De uitvoeringsagenda's zijn in 2020 niet beoordeeld, daarom is een vergelijking niet mogelijk.

7. Reflectie en conclusie

Voor deze monitor is aan alle 352 Nederlandse gemeenten een enquête voorgelegd met de vraag: in hoeverre heeft de gemeente een risicoanalyse en uitvoeringsagenda opgesteld? Ook is gevraagd in hoeverre hierbij de stappenplannen van het Kennisnetwerk SPV zijn gevolgd. In totaal hebben 249 gemeenten (71%) de internet-enquête volledig ingevuld. In dit hoofdstuk bespreken we de belangrijkste conclusies, uitgesplitst naar risicoanalyses en uitvoeringsagenda's.

7.1 Risicoanalyses

De Monitor Startakkoord 2021 laat zien dat 70% van de respondenten een risicoanalyse heeft afgerond of in 2021 verwacht af te ronden, tegen 55% in 2020. Het VNG-onderzoek laat min of meer vergelijkbare uitkomsten zien. In Noord-Nederland en in middelgrote gemeenten zijn percentueel de meeste risicoanalyses opgesteld, in Oost-Nederland de minste.

Van de respondenten is 13% niet van plan een risicoanalyse uit te voeren, vooral omdat deze regionaal/provinciaal wordt opgesteld, vanwege te weinig middelen/capaciteit of omdat gekozen is voor een andere vorm, bijvoorbeeld een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP). In Oost-Nederland en in de kleine gemeenten wordt percentueel het vaakst aangegeven dat er geen risicoanalyse wordt opgesteld. Het percentage respondenten dat niet van plan is een risicoanalyse te maken, is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van 2020.

Meer dan de helft van de 32 ingestuurde risicoanalyses bevatte enige vorm van data over snelheid en rijden onder invloed van alcohol. Driekwart van de analyses of meer bevatten data in enigerlei vorm over infrastructuur, ongevalscijfers en enige vorm van prioritering. Twee derde van de analyses was uitgevoerd door een adviesbureau.

7.2 Uitvoeringsagenda's

46% van de respondenten geeft aan een uitvoeringsagenda te hebben afgerond of nog in 2021 te zullen afronden, tegen 18% vorig jaar. In Noord- en West-Nederland en in middelgrote en grote gemeen-

ten worden percentueel de meeste uitvoeringsagenda's opgesteld.

Van de respondenten is 14% niet van plan een uitvoeringsagenda op te stellen, vooral omdat er voor een andere vorm is gekozen (zoals een GVVP) of omdat er beperkte middelen en capaciteit beschikbaar zijn. In Zuid- en Oost-Nederland en in de kleine gemeenten wordt percentueel het vaakst aangegeven dat er geen uitvoeringsagenda wordt opgesteld. Het percentage respondenten dat niet van plan is een uitvoeringsagenda te maken, is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van 2020.

Uit de enquêteresultaten bleek dat ruim driekwart van de 44 respondenten met een uitvoeringsagenda, deze heeft opgesteld met een looptijd tot 5 jaar. Twee derde van de respondenten geeft aan dat hun uitvoeringsagenda zowel hoofdlijnen als een uitwerking in maatregelen, budget, planning en doelen bevat.

Uit de analyse van de 22 ingestuurde uitvoeringsagenda's blijkt dat meer dan een derde van de betreffende gemeenten algemene doelstellingen heeft opgenomen in de uitvoeringsagenda en meer dan een derde heeft specifieke doelstellingen voor ongevallen en risico-indicatoren. Alle agenda's bevatten (enige vorm van) maatregelen en bijna allemaal zijn ze voorzien van een budget of kostenschatting. In ruim 80% van de uitvoeringsagenda's wordt iets gezegd over wie er verantwoordelijk is voor de voorgenomen maatregelen. Precies de helft van de uitvoeringsagenda's is uitgevoerd door een adviesbureau. In iets meer dan een kwart van de uitvoeringsagenda's is het voorstellen opgenomen om het plan na enige tijd te evalueren.

7.3 Beperkingen van deze studie

Deze studie heeft niet alle Nederlandse gemeenten kunnen bereiken: 249 gemeenten hebben de enquête ingevuld. De respondenten vormen bovendien geen aselecte steekproef van het totaal aantal Nederlandse gemeenten. Het is goed mogelijk dat gemeenten die specifieke interesse hebben in verkeersveiligheid en/of al aan de gang zijn met het SPV, eerder geneigd zullen zijn geweest de enquête in te vullen dan gemeenten die (bijvoorbeeld door tijd- of personeelsgebrek) nog

geen start hebben gemaakt met de uitvoering van het SPV. De resultaten kunnen daarom niet zomaar vertaald worden naar de totale populatie van Nederlandse gemeenten.

Ten slotte zijn de risicoanalyses en de uitvoeringsagenda's alleen beoordeeld met een quickscan aan de hand van de twee stappenplannen van het Kennisnetwerk SPV. Met de quickscan is uitsluitend geïnventariseerd of de diverse onderdelen van de stappenplannen waren opgenomen in de analyses en agenda's. Er is niet gekeken naar de kwaliteit van de data(-analyse), de aansluiting van de voorgestelde maatregelen op de analyses of naar de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Om zo'n inhoudelijke beoordeling te geven, is een uitgebreidere analyse nodig.

Bijlage Enquête met antwoordmogelijkheden

Vragenlijst 2021

<Introductietekst>

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

Ook de VNG doet onderzoek naar de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid bij gemeenten, door interviews uit te voeren. Het kan zijn dat u voor beide onderzoeken wordt uitgenodigd. Wij stellen uw medewerking enorm op prijs.

<informed consent>

Uw deelname aan deze korte enquête is vrijwillig en u kunt desgewenst op elk moment stoppen. De resultaten van de enquête zijn anoniem: er worden geen individuele gemeenten genoemd. Ook de documenten die u uploadt worden op een beveiligde plaats opgeslagen en niet openbaar, tenzij u daar toestemming voor geeft. Een rapportage van het onderzoek wordt ter informatie aangeboden aan het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid (december 2021) tussen IenW, VNG, IPO, UvW, MRDH en VRA. Door op 'volgende' te klikken geeft u aan dat u bovenstaande informatie heeft gelezen en begrepen en gaat u verder naar de korte enquête.

1. Wat is de naam van uw gemeente?

<voeg hier een pull out menu in met de namen van alle gemeenten per 1 januari 2021>

2. Heeft uw gemeente een risicoanalyse verkeersveiligheid?

- ☐ Ja
- ☐ Nee, deze is naar verwachting eind 2021 afgerond
- ☐ Nee, deze is naar verwachting in 2022 gereed
- ☐ Nee, deze is naar verwachting na 2022 gereed
- ☐ Nee, en die gaan we ook niet maken, want....

<als ja → door naar vraag 3>

<als nee → door naar vraag 5>

3. Wilt u uw risicoanalyse hier uploaden? In de resultaten zal niet naar individuele risicoanalyse worden verwezen. U kunt in een volgende vraag aangeven of uw risicoanalyse gedeeld mag worden op de site van het Kennisnetwerk, of niet openbaar mag worden.

* We gebruiken de termen 'uitvoeringsprogramma' en 'uitvoeringsagenda' als synoniemen voor 'beleidsplan'.

4. Mag deze risicoanalyse gedeeld worden op de site van het Kennisnetwerk?
 - o Ja, deze risicoanalyse mag op de site van het Kennisnetwerk
 - o Nee, deze risicoanalyse mag niet openbaar worden, maar wordt vertrouwelijk behandeld en op een beveiligde plaats opgeslagen
5. Heeft uw gemeente een uitvoeringsprogramma/uitvoeringsagenda verkeersveiligheid*?
 - o Ja
 - o Nee, deze is naar verwachting eind 2021 afgerond
 - o Nee, deze is naar verwachting in 2022 gereed
 - o Nee, deze is naar verwachting na 2022 gereed
 - o Nee, en die gaan we ook niet maken, want....

<als ja → door naar vraag 5>

<als nee → einde vragenlijst>
6. Kent het uitvoeringsprogramma/uitvoeringsagenda alleen een overzicht van hoofdthema's of is er ook sprake van uitwerking in maatregelen, budget, planning en doelen?
 - o Uitsluitend hoofdthema's (agenderend van aard).
 - o Hoofdthema's met uitwerking in maatregelen, budget, planning en doelen (uitvoerend van aard).
 - o Anders, namelijk...
7. Wat is de looptijd van het uitvoeringsprogramma/uitvoeringsagenda?
 - o 0-5 jaar
 - o 6-10 jaar
 - o 11-15 jaar
 - o $\geq$ 16 jaar
8. Wilt u uw uitvoeringsprogramma/uitvoeringsagenda hier uploaden?

In de resultaten zal niet naar individuele uitvoeringsprogramma's/uitvoeringsagenda's worden verwezen. U kunt in een volgende vraag aangeven of uw uitvoeringsprogramma/uitvoeringsagenda gedeeld mag worden op de site van het Kennisnetwerk, of niet openbaar mag worden.
9. Mag het uitvoeringsprogramma/uitvoeringsagenda gedeeld worden op de site van het Kennisnetwerk?
 - o Ja, het uitvoeringsprogramma/uitvoeringsagenda mag op de site van het Kennisnetwerk
 - o Nee, het uitvoeringsprogramma/uitvoeringsagenda mag niet openbaar worden, maar wordt vertrouwelijk behandeld en op een beveiligde plaats opgeslagen

Hartelijk dank voor uw deelname!

Colofon**Uitgave**

Kennisnetwerk SPV

Productnummer

KN SPV 2021-05

Opmaak

Inpladi bv, Cuijk

Foto

Shutterstock.com

November 2021