

Benchmarking van gemeentelijke verkeersveiligheid in de praktijk

R-2014-34



Benchmarking van gemeentelijke verkeersveiligheid in de praktijk

Een verdere uitwerking en toetsing van behoeften bij gemeenten

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2014-34
Titel:	Benchmarking van gemeentelijke verkeersveiligheid in de praktijk
Ondertitel:	Een verdere uitwerking en toetsing van behoeften bij gemeenten
Auteur(s):	Dr. L.T. Aarts
Projectleider:	Dr. L.T. Aarts
Projectnummer SWOV:	C04.01
Trefwoord(en):	Road; safety; benchmarking; local authority; urban area; policy; region; data acquisition; data processing; analysis (math); evaluation (assessment); decision process; efficiency; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Dit rapport bevat de uitwerking van een stapsgewijze benchmarking van verkeersveiligheid voor gemeenten. Er is gebruikgemaakt van literatuur en algemene ervaringen op het gebied van benchmarking bij Nederlandse gemeenten en van gesprekken met gemeenten over benchmarking van verkeersveiligheid.
Aantal pagina's:	46 + 11
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2014

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Beleidsmakers staan voor de vraag hoe doelmatig en doeltreffend hun beleid is, of het beter kan en in dat geval: hoe? De methode van 'benchmarking' kan hiervoor handvatten bieden: de eigen prestaties en/of processen vergelijken met die van vergelijkbare anderen, op basis hiervan leerpunten vaststellen en die vervolgens in de eigen praktijk toepassen. Benchmarking van verkeersveiligheid zoals in bovenstaande definitie blijkt nog niet of nauwelijks te worden toegepast. Eerder identificeerden Aarts & Bax (2014) een aantal stappen voor benchmarking van verkeersveiligheid voor decentrale overheden in Nederland. Vanuit die stappen geven we in dit rapport een verdere uitwerking voor gemeenten.

De vragen die in dit rapport centraal staan, zijn:

1. In hoeverre hebben gemeenten behoefte aan een benchmark van verkeersveiligheid?
2. Hoe kan een verkeersveiligheidsbenchmark voor gemeenten concreet worden uitgewerkt?
3. Zijn er gemeenten die aan de slag willen met benchmarking van verkeersveiligheid?

De uitwerking heeft plaatsgevonden op basis van:

- literatuur en algemene ervaringen op het gebied van benchmarking bij gemeenten in Nederland;
- gesprekken met gemeenten over benchmarking van verkeersveiligheid.

Hieruit blijkt dat de gemeentelijke behoefte aan benchmarking vooral is geïnspireerd op het bedrijfsleven en op de toename van bedrijfsmatig denken binnen overheden. Transparantie over gemaakte keuzen en efficiëntie door bundeling van krachten zijn daarin belangrijke drijfveren. Op een enkel beleidsterrein zijn benchmarks zelfs verankerd in afspraken en geïnstitutionaliseerd in gemeentelijke platforms. Maar ook op terreinen waar benchmarking op vrijwillige basis plaatsvindt, organiseren gemeenten zichzelf in ondersteunende platforms.

Binnen de verkeersveiligheid staat benchmarking nog in de kinderschoenen. Voor zover verkeersveiligheidsprestaties tussen gemeenten vergeleken worden, betreft dit vooral vergelijkingen zonder betrokkenheid van gemeenten zelf. Gemeenten blijken wel geïnteresseerd in benchmarking van verkeersveiligheid, maar zijn zich nog niet allemaal even bewust van de mogelijkheden die deze methode hun kan bieden. Bij nadere informatie blijken ze geïnteresseerd in:

- wat het hun aan inzichten of besparingen kan opleveren;
- welke indicatoren meer inzicht kunnen bieden om hun beleid bij te stellen;
- hoe zij inzichten in kostenreductie kunnen verwerven.

Belangrijke gemeenschappelijke factoren voor gemeenten in een benchmarkgroep, vinden ze:

- gemeentegrootte en stedelijkheidsgraad;
- overeenkomsten in het onderwerp van de benchmark.

Gemeenten willen graag betrokken worden bij benchmarking, maar budget en tijd staan onder druk.

De technische uitwerking van de stappen voor gemeentelijke benchmarking, begint met te bepalen op welke aspecten van uitvoering of prestaties van beleid een benchmark kan plaatsvinden. Daarbij zijn beschikbaarheid en kwaliteit van data een aandachtspunt. Naast benchmarking van algemene verkeersveiligheid blijken gemeenten ook geïnteresseerd in specifiekere onderwerpen, zoals gedrag, maatregelen of weggebruikersgroepen.

In dit rapport doen we een suggestie voor indicatoren die kunnen worden gebruikt voor een algemene gemeentelijke benchmark van verkeersveiligheid. Daarbij gaan we ook in op de beschikbaarheid van gegevens, initiatieven op het gebied van dataverzameling waarbij gemeenten kunnen aanhaken en op mogelijkheden om eventueel zelf data te verzamelen. Het is van belang om daarbij goed te letten op de vergelijkbaarheid en kwaliteit van data. Aanvullende indicatoren moeten ten minste een theoretisch onderbouwd verband met verkeersveiligheid hebben, bij voorkeur een relatie die wetenschappelijk is vastgesteld.

Een suggestie voor te gebruiken indicatoren betreft:

	Input	Throughput	Output	Outcome 1 (tussenindicatoren)	Outcome 2 (eindindicatoren)
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> Beschikbaar budget Verkeersveiligheidsambities 	<ul style="list-style-type: none"> Probleemanalyse als basis voor beleidskeuzen, Monitoring van prestaties en effecten Samenwerkingspartners 	Uitgevoerde maatregelen, waaronder ten minste: <ul style="list-style-type: none"> Gemeentelijke infrastructuur Gemeentelijke educatieprojecten 	<ul style="list-style-type: none"> Snelheid (zie ook ProMeV) Zo mogelijk aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> Kwaliteit van de infrastructuur (zie ook ProMeV) Kwaliteit van de fietsinfrastructuur 	Doden en ernstig verkeersgewonden gecorrigeerd voor expositie. Aangevuld met uitsplitsingen naar: <ul style="list-style-type: none"> leeftijdsgroepen; vervoerwijze; locatie (waar mogelijk).

Vooral op het gebied van tussenindicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's), is bij gemeenten nog veel te winnen in zowel gebruik als verwerven van gegevens. Dit is een interessant ontwikkelpunt, waar momenteel ook provincies op inzetten. Dat doen zij met een meer risicogestuurde aanpak, waarvoor onlangs ook een instrument is ontwikkeld: ProMeV ('proactief meten van verkeersonveiligheid'). Gemeenten zouden hierbij aansluiting kunnen zoeken. Een enkele gemeente, zoals Amsterdam, blijkt het spoor van proactief meten van onveiligheid door middel van SPI's al actief te verkennen. Dit kan dienen als inspiratie voor andere gemeenten om hierbij aan te sluiten.

Summary

Benchmarking municipal road safety put into practice; Further elaboration and testing out of municipal requirements

Policy makers are faced with the question of how efficient and effective their policy is, if it can be done better and if so: how? Benchmarking can provide a method for this: comparing one's own performance and/or processes with those of similar others, identifying learning points based on the findings, and then applying them in one's own environment. Benchmarking as in the above definition turns out to be hardly applied yet in the field of road safety. Previously, Aarts & Bax (2014) identified a number of steps in benchmarking that can be applied to road safety policy of local and regional authorities in the Netherlands. The first of these steps are used in this report to further elaborate the method for municipalities.

Three main questions are raised in this report:

1. To what extent do municipalities feel the need of a benchmark of road safety?
2. How can a road safety benchmark for municipalities actually be elaborated?
3. Can municipalities be found that want to get started with benchmarking of road safety?

The elaboration was carried out on the basis of:

- literature and general experiences in the area of benchmarking in municipalities in the Netherlands;
- conversations with municipalities on benchmarking of road safety.

It was found that the municipal general need for benchmarking is mainly inspired by the trade and industry and reflects the increase in business thinking within governments. Important motives are transparency on choices made and efficiency by bundling forces. In some policy areas, benchmarks are even anchored in appointments and institutionalized in municipal platforms. But also in areas in which benchmarking takes place on a voluntary basis, municipalities organize themselves in auxiliary platforms.

With respect to road safety, benchmarking is still in its infancy. When road safety performance is compared between municipalities, these are mainly comparisons without involvement of the municipalities themselves. Municipalities are found to be interested in benchmarking of road safety, but are not all equally aware of the possibilities that this method can offer them. When asked for more details, they appear to be interested in:

- the insights or savings it can bring them;
- which indicators can offer more insight to adjust their policies;
- how they can acquire insights into cost reduction.

Important common factors for municipalities in a benchmark group are found to be:

- municipality size and degree of urbanization;
- commitment on the subject of the benchmark.

Municipalities like to be involved in benchmarking, but both budget and time are limiting factors.

The technical development of the steps for municipal benchmarking begins with determining which aspects of execution or performance of policy are to be benchmarked. Availability and quality of data is important here. In addition to benchmarking of general road safety, municipalities are also interested in more specific topics such as behaviour, road safety measures or road users groups.

In this report we propose a number of indicators that can be used for a general municipal road safety benchmark. We also consider the availability of data, initiatives in the area of data collection which municipalities can join in with, and opportunities to collect data oneself. It is important to pay close attention to the comparability and quality of data. Additional indicators must have at least a theoretically founded relation with road safety, preferably a relation that has been scientifically established.

A proposal for main road safety indicators that can be used is:

	Input	Throughput	Output	Outcome 1 (intermediate indicators)	Outcome 2 (final indicators)
Indicators	<ul style="list-style-type: none"> • Available budget • Road safety ambitions or targets 	<ul style="list-style-type: none"> • Problem analysis as a basis for policy choices, • Monitoring performances and effects • Cooperation with partners 	Applied measures, at least those concerning: <ul style="list-style-type: none"> • Municipal infrastructure • Municipal education projects 	<ul style="list-style-type: none"> • Speed If possible supplemented with: <ul style="list-style-type: none"> • Quality of the infrastructure • Quality of the cycling infrastructure 	Fatalities and serious road injuries corrected for exposure. Supplemented by disaggregations of: <ul style="list-style-type: none"> • age group; • mode of transport; • location (where possible).

Especially in the area of intermediate indicators or 'Safety Performance Indicators' (SPIs) there is still much to be gained for municipalities in using and acquiring data. This is an interesting point for further development, which at present is also actively tackled by provinces in the Netherlands. They do this with a more risk-based approach, for which a tool has also been developed recently: ProMeV ('proactive measuring of road safety'). Some municipalities, such as Amsterdam, are already actively exploring the trail of proactive measuring of road safety using SPIs. This can serve as an inspiration for other municipalities to join in.

Inhoud

1. Inleiding	9
1.1. Focus op gemeenten	9
1.2. Doel van deze uitwerking	9
1.3. Aanpak	10
1.3.1. Ervaringen met benchmarks en vergelijkend onderzoek	10
1.3.2. Gesprekken met gemeenten	10
1.4. Leeswijzer	11
2. Voorbereiding	12
2.1. Stap 1: bepaal de benchmarkbehoefte	12
2.1.1. Toepassing en behoeften aan benchmarking in de praktijk	13
2.1.2. Behoefte aan gemeentelijke benchmarking van verkeersveiligheidsbeleid	13
2.2. Stap 2: vorm een benchmarkgroep	14
2.2.1. Interesse in actieve deelname aan een benchmark verkeersveiligheid	15
2.2.2. Vergelijkbaarheid van gemeenten in een benchmark van verkeersveiligheid	15
2.2.3. Wat vinden gemeenten interessant om binnen verkeersveiligheid te benchmarken?	16
2.3. Conclusies ten aanzien van voorbereidende stappen	17
3. Technische uitvoeringsstappen	18
3.1. Stap 3: bepaal het onderwerp van de benchmark	18
3.1.1. Onderwerp van de benchmark	18
3.1.2. Type benchmark	19
3.1.3. Type criterium	20
3.2. Stap 4: stel relevante indicatoren vast	21
3.2.1. Randvoorwaarden voor indicatoren	21
3.2.2. Inhoudelijke keuzen	22
3.3. Stap 5: verzamel de relevante gegevens	24
3.3.1. Beschikbaarheid van gegevens	24
3.3.2. Kwaliteitsaspecten van gegevens	27
3.3.3. Indicatoren voor een gemeentelijke benchmark	28
3.4. Stap 6: stel per indicator de beste prestatie vast	34
3.5. Samenvatting en conclusies	35
4. Discussie en conclusies	37
4.1. De behoefte aan een gemeentelijke benchmark verkeersveiligheid	37
4.2. Concrete uitwerking van een verkeersveiligheidsbenchmark voor gemeenten	37
4.3. Gemeenten die aan de slag willen met een benchmark verkeersveiligheid	38
Literatuur	39
Bijlage A Stellingen	47
Bijlage B Details voor de berekening van benchmarkindicatoren	48

1. Inleiding

Beleidsmakers staan voor de vraag hoe doelmatig en doeltreffend hun beleid is, of het beter kan en in dat geval: hoe? Daarbij is het belangrijk om keuzen te kunnen onderbouwen en verantwoorden. Een van de methoden die hiervoor handvatten biedt, is 'benchmarking'. Er zijn verschillende definities van benchmarking (zie bijvoorbeeld Aarts & Bax, 2014). In dit rapport wordt onder benchmarking verstaan dat de eigen prestaties en/of processen worden vergeleken met die van vergelijkbare anderen, en dat op basis hiervan leerpunten worden vastgesteld die in de eigen praktijk worden toegepast.

Op het gebied van de verkeersveiligheid blijkt benchmarking zoals in bovenstaande definitie nog niet of nauwelijks te worden toegepast. Aarts & Bax (2014) zetten daarom de feiten op een rij over benchmarking in het algemeen en benchmarking van verkeersveiligheid in het bijzonder. Zij komen op basis hiervan tot aanbevelingen over inhoudelijke stappen en het proces van benchmarking van verkeersveiligheid voor Nederlandse overheden. Uitgangspunt daarbij is het benchmarken van prestaties en processen van verkeersveiligheidsbeleid van decentrale overheden.

1.1. Focus op gemeenten

Sinds de decentralisatie van het beleid hebben decentrale overheden meer zeggenschap gekregen over het verkeersveiligheidsbeleid in hun beheergebied. Benchmarking kan daarbij een van de hulpmiddelen zijn om inzicht te krijgen in de vraag hoe en waar het beter kan. Met name gemeenten springen hierbij in het oog: op hun wegennet vallen niet alleen de meeste ernstige verkeersslachtoffers, de daling in het aantal slachtoffers op gemeentelijke wegen is ook al jarenlang minder sterk dan op andere wegen (BRON). Ook vervullen gemeenten een belangrijke rol bij de specifieke verkeersveiligheid van fietsers. We weten inmiddels dat onder deze groep de meeste ernstig verkeersgewonden vallen, veel meer dan gedacht, en dit aantal neemt bovendien toe (zie bijvoorbeeld Reurings & Bos, 2009). Deze ongevallen vinden voor een groot deel plaats binnen de bebouwde kom, en dus op het gemeentelijk wegennet (Schepers & Klein Wolt, 2012). Een derde reden waarom met name gemeenten een interessante doelgroep zijn voor benchmarking van verkeersveiligheid, is omdat vooral gemeenten het lastig hebben om met hun mankracht en middelen hun verkeersveiligheidsbeleid vorm te geven (zie bijvoorbeeld VNG, 2014).

1.2. Doel van deze uitwerking

De uitwerking in dit rapport is een vervolg op Aarts & Bax (2014) en beoogt antwoord te geven op de volgende vragen:

1. In hoeverre hebben gemeenten behoefte aan een benchmark van verkeersveiligheid?
2. Hoe kan een verkeersveiligheidsbenchmark voor gemeenten concreet worden uitgewerkt?
3. Zijn er gemeenten die aan de slag willen met benchmarking van verkeersveiligheid?

1.3. Aanpak

Dit rapport is gebaseerd op de volgende bronnen:

- literatuur en algemene ervaringen algemeen op het gebied van benchmarking bij gemeenten in Nederland;
- gesprekken met gemeenten over benchmarking van verkeersveiligheid.

1.3.1. Ervaringen met benchmarks en vergelijkend onderzoek

In aanvulling op de literatuur die is besproken in Aarts & Bax (2014), is gezocht naar documentatie over eerder uitgevoerde benchmarks bij gemeenten in Nederland. Het valt daarbij op dat in een aantal gevallen niet zozeer sprake is van benchmarking zoals onder meer Aarts en Bax dit definiëren (dat wil zeggen: vergelijken, leren en implementeren en dus een proces met betrokkenheid van overheden zelf), maar dat onder benchmarking soms *alleen* een vergelijking van prestaties tussen overheden wordt verstaan. Over deze laatste vorm van benchmarking is meer documentatie te vinden; de uitgebreidere vorm van benchmarking die aansluit bij de definitie in dit rapport, is vaak niet openbaar om een veilige leeromgeving voor overheden te kunnen vormen. Openbaarheid van de bevindingen zou tot gevolg kunnen hebben dat gemeenten zich te kijk gezet voelen en daarom minder bereid zouden zijn om hun minder sterke kanten te onderkennen en van anderen te leren.

Voorbeelden van benchmarks en vergelijkingen die we zijn tegengekomen, betreffen:

- Rioolbenchmark (zie www.benchmarkrioleringszorg.nl)
- Benchmark openbare verlichting (zie www.IGOV.nl)
- Benchmark duurzaam inkopen (Groot et al., 2006)
- Benchmarking van digitale dienstverlening van gemeenten (Ten Tije et al., 2010)
- Benchmark publiekszaken (Pommer et al., 2013)
- Benchmark WWB (zie bijvoorbeeld SGB0, 2011)
- Onderzoek beheer openbare ruimte (Rekenkamer Maastricht, 2010)
- Afvalscheiding (Felsö et al., 2011)
- Benchmark gemeentelijk ondernemingsklimaat (Ecorys, 2010)

Voorbeelden van niet-openbare benchmarks en vergelijkingen betreffen (zie CPB):

- Benchmark van GGD's (Lodder et al., 2006; GGD Nederland)
- Parkeerbenchmarks (straatparkeren, parkeergarages, European Standard Parking Award)

1.3.2. Gesprekken met gemeenten

De behoeften bij gemeenten zijn op verschillende manieren gepolst. Ten eerste is begin dit jaar aan de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) gevraagd hoe hun achterban aankijkt tegen benchmarking van verkeersveiligheid. De VNG heeft dit besproken in haar ambtelijke adviescommissie en daarover een terugkoppeling gegeven aan SWOV.

Ten tweede heeft SWOV via haar website gemeenten opgeroepen om zich op te geven voor een gemeentelijke benchmark verkeersveiligheid.

Ten derde zijn twee groepen redelijk homogene gemeenten gericht benaderd om behoeften ten aanzien van een gemeentelijke benchmark nader te verkennen. Hierbij is gekozen voor:

- de vier grootste gemeenten van Nederland (G4: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht);
- ‘fietsgemeenten’ van Nederland: gemeenten die in de afgelopen jaren zijn genomineerd of benoemd tot fietsgemeente van het jaar (bron: Fietsberaad). Het betrof hier veertien gemeenten (Almere, Apeldoorn, Eindhoven, Enschede, Goes, Groningen, Harderwijk, Houten, Nijmegen, Pijnacker-Nootdorp, 's-Hertogenbosch, Veenendaal, Velsen en Zwolle).

Van deze gemeenten is zowel de wethouder verkeer aangeschreven als de projectleider of dossierhouder verkeersveiligheid op ambtelijk niveau. De ambtenaren zijn vervolgens uitgenodigd voor een bijeenkomst bij SWOV op 30 september 2014 (G4 in de ochtend, de fietsgemeenten in de middag). Na een telefonische peiling bleken alle benaderde gemeenten hierin geïnteresseerd. Uiteindelijk hebben alle G4-gemeenten en de gemeenten 's-Hertogenbosch, Enschede, Goes, Houten, Nijmegen, Pijnacker-Nootdorp en Velsen deelgenomen aan de bijeenkomst.

Doel van de bijeenkomst was:

- 1) Gemeenten bekend maken met benchmarking als methode om de eigen prestaties te verbeteren en daarbij te leren van elkaar, onder meer in de context van toenemende prestatieverantwoording en beperkte beschikbaarheid van ongevalgegevens.
- 2) Kennis delen en netwerken: waar is men zelf trots op, waar ziet men leerpunten? Waar loopt men tegenaan? In hoeverre wordt kennis van elkaar benut?
- 3) Toetsen van de behoeften bij gemeenten om verkeersveiligheid te benchmarken, welke onderdelen, onder welke voorwaarden et cetera. De ervaringen die tijdens deze bijeenkomsten zijn opgedaan en benoemd, zijn in deze uitwerking daar waar relevant benut.

Tot slot is ook nog geput uit een gesprek (in de zomer van 2012) met het Kwaliteitsinstituut Nederlandse Gemeenten (KING) en informatie van de website van KING. KING propageert de toepassing van benchmarking en was daarom relevant om mee te nemen in deze uitwerking.

1.4. Leeswijzer

Aarts & Bax (2014) onderscheiden – op basis van bestuurskundige literatuur en onderzoeksliteratuur op het gebied van verkeersveiligheid – tien stappen om benchmarking van verkeersveiligheid voor decentrale overheden te realiseren. De eerste zes stappen zijn in dit rapport als uitgangspunt genomen. Van deze stappen is nagegaan hoe ze voor een gemeentelijke benchmark van verkeersveiligheid uitgewerkt kunnen worden en hoe gemeenten hier tegenaan kijken. De stappen daarna kunnen in een vervolg vorm krijgen door concrete samenwerking met een aantal vergelijkbare gemeenten.

De zes stappen zijn in twee blokken opgedeeld:

- Voorbereiding: stap 1 en 2 (*Hoofdstuk 2*).
 - Technische uitvoeringsstappen: stap 3 tot en met 6 (*Hoofdstuk 3*).
- Het rapport sluit af met een discussie en conclusies (*Hoofdstuk 4*).

2. Voorbereiding

De eerste twee stappen van benchmarking volgens Aarts & Bax (2014), kunnen worden beschouwd als voorbereiding op het daadwerkelijke benchmarkproces. Ze zijn van belang voor draagvlak en betrokkenheid van partijen bij de opzet en uitvoering van de benchmark, althans volgens de definitie zoals we die in dit rapport hanteren. Daarbij is niet alleen sprake van prestaties vergelijken (wat sommige anderen al onder benchmarking verstaan), maar ook van het leren en implementeren van goede voorbeelden van anderen.

2.1. Stap 1: bepaal de benchmarkbehoefte

Nadat het bedrijfsleven actief met benchmarking aan de slag is gegaan, lijkt deze methode ook steeds meer aan te slaan bij overheden in Nederland (zie bijvoorbeeld Groot et al., 2006; Pommer et al., 2013; Ten Tije et al., 2010). Volgens Groot et al. (2006) komt dit door de toename van het bedrijfsmatige denken bij de overheid. Het gebrek aan marktwerking en concurrentie bij de overheid zou ervoor zorgen dat overheden op zoek zijn naar methoden die hen kunnen helpen om te verbeteren. Daarvoor biedt benchmarking een uitkomst. Daarnaast biedt benchmarking een methode om bestuurskeuzen te verantwoorden, beleid transparant te maken en controle door de gemeenteraad op de gemaakte bestuurskeuzen mogelijk te maken (Groot et al., 2006).

De economische crisis kan als een derde aanleiding worden genoemd waarom benchmarking interessant kan zijn voor overheden. Doordat er minder middelen beschikbaar zijn, moet het werk met minder mensen en tegen lagere kosten worden uitgevoerd. Benchmarking kan de efficiëntie van het werk vergroten doordat overheden van elkaar kunnen leren en niet meer zelf alles hoeven uit te vinden; ze kunnen goede voorbeelden kopiëren, mits aan de nodige randvoorwaarden is voldaan. Ook is van belang dat succesfactoren onderbouwd zijn en dat duidelijk is of wordt dat aanpak en succes inderdaad causaal samenhangen (zie ook Aarts & Bax, 2014).

Een vierde reden waarom benchmarks worden uitgevoerd, is niet zozeer ingegeven vanuit een behoefte bij de doelgroep, maar meer vanuit geformaliseerde afspraken die het resultaat zijn van (nationaal of internationaal) gestelde doelen (vergelijk vrijwillige en onvrijwillige benchmarks in Aarts & Bax, 2014). Een voorbeeld hiervan is de zogeheten rioolbenchmark, waaraan alle gemeenten meedoen (RIONED, zie www.benchmarkrioleringszorg.nl). Uitvoering van een benchmark is vastgelegd als een van de voorwaarden in een bestuursakkoord (in dit geval het Bestuursakkoord Waterketen uit 2007) om de doeltreffendheid en doelmatigheid van het (water)beleid van gemeenten vast te kunnen stellen. In een actualisering van het akkoord in 2011 is vastgesteld dat deze benchmarks nuttig zijn gebleken. De benchmarks vinden nu iedere drie jaar plaats.

2.1.1. *Toepassing en behoeften aan benchmarking in de praktijk*

In onderzoek van de TU Twente naar benchmarking van (digitale) dienstverlening bij gemeenten (Ten Tije et al., 2010), bleek dat benchmarking vooral wordt toegepast door grotere gemeenten, al is er geen lineair verband tussen gemeentegrootte en toepassing van benchmarks (het is niet zo dat naarmate gemeenten groter zijn, er meer gebenchmarkt wordt). Gemeenten gaven hierbij aan wel de voordelen van benchmarking te zien, al toonden ze zich ook bewust van ongewenste neveneffecten zoals 'windowdressing' en feiten en cijfers laten prevaleren boven echt leren van elkaar. Ook zouden gemeenten vooral melding maken van goede prestaties en successen en niet of nauwelijks van hun minder fortuinlijke activiteiten.

Een tweede aspect dat komt kijken bij de behoefte aan benchmarking, is de organisatie ervan. Dit speelt met name op die terreinen waar benchmarking al goed van de grond is gekomen. Gemeenten gaan zich op die terreinen organiseren in platforms om inhoudelijke keuzen binnen de benchmarks verder vorm te geven (zie bijvoorbeeld Rekenkamer Maastricht, 2010). Voorbeelden van de beleidsterreinen waarbij dit al het geval is, zijn:

- openbare verlichting (IGOV);
- riolering (RIONED);
- afvalscheiding (Cyclus Management en SenterNovem);
- parkeren (Platform Parkeren);
- benchmark publiekszaken (waardering van de gemeenten in de ogen van burgers) (via KING en www.waarstaatjegemeente.nl; zie Pommer et al., 2013).

Op het gebied van benchmarking van (digitale) dienstverlening zijn er inmiddels zo veel soorten benchmarks, die ook nog eens gebruikmaken van een veelheid aan indicatoren en modellen, dat hier behoefte is aan meer duidelijkheid en regie (Ten Tije et al., 2010). Binnen de verkeersveiligheid zijn we echter nog niet zover. Er zijn weliswaar een paar voorbeelden van vergelijkende studies en cijfers, maar hierbij is nog geen sprake van benchmarking in de zin dat er van elkaar geleerd wordt. Feitelijk moeten de eerste stappen van benchmarking waarbij niet alleen onderling vergeleken wordt maar ook leerpunten worden onderzocht en geïmplementeerd, nog gezet worden.

2.1.2. *Behoefte aan gemeentelijke benchmarking van verkeersveiligheidsbeleid*

Het Kwaliteitsinstituut Nederlandse Gemeenten (KING) propageert benchmarking als een van de beleidsinstrumenten voor gemeentelijke kwaliteitsverbetering, faciliteert hierin en geeft hiervoor zelfs een keurmerk uit. Uit een gesprek met KING (Hidde Boonstra, 2 augustus 2012) blijkt dat zij geen signalen krijgen van gemeenten over behoeften aan benchmarking van verkeersveiligheid. Dat wil echter nog niet zeggen dat die behoefte er niet is of dat benchmarking gemeenten niet zou kunnen helpen met hun beleid. Er kan immers ook sprake zijn van een 'blinde vlek'.

Navraag bij de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) leert (via Eugene van der Poel, 11 april 2014) dat gemeenten terughoudend zijn over benchmarking van verkeersveiligheid, vanwege de ongevallendata die de laatste jaren niet voldoende op orde zijn: vanaf 2010 is op gemeenteniveau geen valide beeld meer te geven van met name het aantal ernstig

verkeersgewonden vanwege de teruggelopen kwaliteit van de registratie daarvan door de politie.

Tijdens de twee benchmarking-bijeenkomsten op 30 september 2014 (zie *Paragraaf 1.3*), is aan twee groepen gemeenten voorgelegd of er bij hen behoefte is aan een dergelijke methode. Daarbij is ook gevraagd in hoeverre benchmarking kan voorzien in een behoefte van transparantie en verantwoording. Uit de reacties blijkt dat lang niet alle aanwezige gemeenten een verantwoordingsplicht voelen over de effectiviteit van hun activiteiten; bij een aantal is het belangrijker dat deze binnen tijd en budget worden afgerond. Maar er zijn ook gemeenten die wel een toenemende druk op verantwoording voelen en benchmarking als een methode zien die daaraan kan bijdragen.

Door de toenemende druk op budgetten zijn gemeenten daarnaast geïnteresseerd in de vraag hoe zij tot *kostenbesparing* kunnen komen. Benchmarking kan daar zicht op bieden doordat gemeenten van elkaar leren.

De aanwezige gemeenten zijn het er ook over eens dat er vooral belangstelling is voor *indicatoren* die beter inzichtelijk kunnen maken waarop beleid gebaseerd kan worden. De gemeente Amsterdam blijkt hierin al stappen gezet te hebben en werkt nu met tussenindicatoren, de zogenoemde Safety Performance Indicators of SPI's. Dit is een interessant spoor waar momenteel ook provincies op inzetten (zie bijvoorbeeld Aarts, Dijkstra & Bax, 2014).

2.2. Stap 2: vorm een benchmarkgroep

Als de behoefte aan een benchmark er is, dan kan de tweede stap worden gezet, namelijk het concreet samenstellen van een benchmarkteam. Hierbij zijn drie factoren van belang:

- interesse om te willen verbeteren en daarom actief aan een benchmark mee te werken;
- vergelijkbaar zijn met de andere gebieden die willen benchmarken;
- eensgezindheid over het doel van de benchmark (zie ook stap 3 in het volgende hoofdstuk, die iteratief met stap 2 plaatsvindt).

Omdat organisatie en inhoud van beleid tot stand komen door een complex van factoren, is interesse om te willen leren en verbeteren niet alleen een zaak van bijvoorbeeld individuele ambtenaren, maar moet er liefst ook bestuurlijk commitment zijn (zie OECD, 2000; Korsten et al., 2013). Volgens het OECD bevordert dit directe implementatie van leerpunten die uit de benchmark voortvloeien. Meer bestuurlijke aandacht voor benchmarking kan volgens de OECD worden verkregen door:

- de aandacht te vestigen op gebrekkige prestaties of verschil in prestaties (prikkelen);
- de haalbaarheid inzichtelijk te maken waarmee goede praktijkvoorbeelden kunnen worden verkregen (stimuleren);
- de consequenties inzichtelijk te maken van het niet invoeren van goede voorbeelden van anderen (risicobewustzijn kweken).

Zoals Aarts & Bax (2014) constateren, wordt bij benchmarking lang niet altijd gekeken naar de evidentie van succesfactoren, vooral bij benchmarking

zoals gehanteerd vanuit een bestuurskundige context. Verkleinen van de kennislacunes over samenhang tussen gemeentelijke kenmerken, beleid en resultaten, kan helpen om een duidelijker beeld te krijgen van de mogelijke consequenties van beleidskeuzen.

2.2.1. *Interesse in actieve deelname aan een benchmark verkeersveiligheid*

Benchmarking kan – afhankelijk van de uiteindelijk gekozen definitie en uitwerking – in meer of minder interactieve vorm plaatsvinden. In de meest passieve vorm wordt de benchmark uitgevoerd op basis van beschikbare gegevens zonder veel betrokkenheid van gemeenten. Zoals we al eerder zagen, beschouwen we deze variant niet als een eigenlijke benchmark omdat het er ook om gaat om van elkaars verschillen te leren en leerpunten uiteindelijk te implementeren. In actievere vormen van benchmarking besteden gemeenten in meer of mindere mate zelf ook tijd en eventueel budget aan de benchmark door deel te nemen aan kennisuitwisselingssessies, maar bijvoorbeeld ook aan eventueel aanvullende dataverzameling (zie ook *Hoofdstuk 3*).

Bij de bijeenkomsten op 30 september 2014 is aan gemeenten voorgelegd in hoeverre zij het belangrijk vinden actief betrokken te worden bij benchmarking. Dit hebben we gepolst door ze individueel te laten reageren op stellingen over verschillende uitwerkingsscenario's van benchmarking (zie *Bijlage A*). Beide groepen gemeenten geven *unaniem* aan graag betrokken te willen worden bij benchmarking. De vorm waarin dat zou moeten gebeuren, verschilt wel per gemeente. Budget en ook tijd zijn voor een aantal gemeenten schaars. Het is voor hen dan ook belangrijk dat zij meer zicht krijgen in wat een benchmark hun concreet kan opleveren.

2.2.2. *Vergelijkbaarheid van gemeenten in een benchmark van verkeersveiligheid*

Om tot een zinvolle vergelijking van prestaties en processen van gemeenten te komen en daarbij van elkaar te kunnen leren, is het belangrijk dat gemeenten in de benchmarkgroep op elkaar lijken. Maar wanneer zijn gemeenten vergelijkbaar? Die vraag komt ook terug in eerdere studies naar benchmarking (zie bijvoorbeeld Aarts & Bax, 2013; Eksler, 2009; Groot et al., 2006; Korsten, 2006; Korsten et al., 2013; Wegman & Oppe, 2010). In het algemeen is de mate van *stedelijkheid* of grootte van de gemeente hierbij een belangrijke factor: stedelijkheid hangt namelijk sterk samen met de wijze waarop de gemeente georganiseerd is en met de slagkracht van een gemeente. Daarnaast is stedelijkheid een van de krachtigste kenmerken gebleken als het gaat om verschillen in verkeersveiligheidskenmerken tussen gemeenten (zie bijvoorbeeld Aarts & Bax, 2013; Eksler, 2009; Houwing et al., 2012).

Afhankelijk van wat er wordt gebenchmarkt, kunnen overige kenmerken als aanvulling worden meegenomen om vergelijkbaarheid tussen gebieden verder te vergroten. Relevante kenmerken kunnen bijvoorbeeld zijn (zie Aarts & Bax, 2013; Houwing et al., 2013):

- statische eigenschappen (bijvoorbeeld grondgebruik, indeling weggennet, maar bijvoorbeeld ook de verspreiding van kernen binnen een gemeente);
- dynamische kenmerken (bijvoorbeeld toerisme, vergrijzing).

Of en zo ja welke kenmerken (naast stedelijkheid) als vergelijkbaarheidscriteria worden gebruikt, hangt af van de wensen van de gemeenten en ook van het onderwerp van de benchmark.

Om een goede benchmarkgroep te vormen, moeten er ten minste drie vergelijkbare gemeenten deelnemen (zie ook Wegman & Oppe, 2010). Zo kan beter worden vastgesteld wie (op welke onderdelen) het beste presteert en wat daarbij succesfactoren zijn. Naarmate meer gemeenten deelnemen, kunnen goede prestaties en succesfactoren beter worden vastgesteld omdat toevallige fluctuaties beter kunnen worden uitgesloten.

De aanwezige gemeenten bij de bijeenkomsten op 30 september zien voldoende overeenkomsten in de vooraf geselecteerde groepen (de G4 en fietsgemeenten, zie *Paragraaf 1.3*) om samen leerpunten te verkennen. Gemeentegrootte wordt daarbij wel als relevant criterium gezien (bij de fietsgemeenten is dit wat heterogener dan bij de G4). Daarnaast zijn er ook andere kenmerken die gemeenten relevant vinden, maar die afhangen van het onderwerp van de benchmark. De G4 noemen bijvoorbeeld gemeenten met een soortgelijke aanwezigheid van vervoerwijzen (zoals trams en fietsers) of infrastructuur (busbanen). Het is daarbij zelfs denkbaar om over de landsgrenzen heen te gaan. Een andere gedachte is om juist deelgemeenten met elkaar te vergelijken. Bij enkele fietsgemeenten is er de behoefte om vooral te vergelijken met gemeenten in eenzelfde soort ruraal gebied: deze gemeenten gaan ervan uit dat er in stedelijke gebieden andere processen een rol spelen. Volgens deze gemeenten kan het wel goed zijn om eerst met een grotere geïnteresseerde groep te beginnen, en gedurende het proces te kijken wie zich afsplitst vanwege de focus op een bepaald onderwerp.

Tot slot kan een gemeentelijk platform bijdragen aan een homogener samenstelling van een benchmarkgroep. Voorbeelden hiervan zijn te vinden bij de rioolbenchmark (RIONED) en de benchmark voor openbare verlichting (IGOV).

2.2.3. *Wat vinden gemeenten interessant om binnen verkeersveiligheid te benchmarken?*

Benchmarking van verkeersveiligheid kan zich richten op allerlei onderwerpen, van algemeen en breed tot meer specifiek. In *Hoofdstuk 3* gaan we hier specifieker op in. In de bijeenkomsten op 30 september geven gemeenten aan dat zij vooral geïnteresseerd zijn in het benchmarken van:

- verkeersveiligheid in het algemeen;
- fietsveiligheid;
- subjectieve verkeersveiligheid;
- voetgangerveiligheid;
- roodlichtnegatie;
- aanpak van ‘verkeershuffers’;
- schoolzones (inrichting, gedrag);
- handhaving (in de brede zin zoals: relatie met de politie, effect van flitspalen, campagnes et cetera, maar ook gericht op Zones 30);
- busbanen.

2.3. Conclusies ten aanzien van voorbereidende stappen

De gemeentelijke behoefte aan benchmarking is vooral geïnspireerd op het bedrijfsleven en op de toename van bedrijfsmatig denken binnen overheden. Transparantie over gemaakte keuzen en efficiëntie door bundeling van krachten zijn daarin belangrijke drijfveren. Op een enkel beleidsterrein zijn benchmarks zelfs verankerd in afspraken en geïnstitutionaliseerd in gemeentelijke platforms. Maar ook op die terreinen waar benchmarking op vrijwillige basis plaatsvindt, organiseren gemeenten zichzelf in ondersteunende platforms.

Binnen de verkeersveiligheid staat benchmarking nog in de kinderschoenen. Er zijn wel voorbeelden van vergelijkende studies, maar hierbij ontbreekt een proces waarin de verschillende overheden zelf ook worden betrokken en leerpunten vaststellen. De gemeenten die deelnamen aan de bijeenkomsten op 30 september, geven aan geïnteresseerd te zijn in benchmarking van verkeersveiligheid, als dat is vormgegeven in een proces waarbij ze zelf betrokken worden. Uit dezelfde bijeenkomst en uit een peiling bij de VNG en KING, blijkt dat gemeenten zich nog niet allemaal even bewust zijn van de mogelijkheden die benchmarking van verkeersveiligheid hun kan bieden. Deels komt dit ook omdat niet altijd wordt gestuurd op effectiviteit van beleid. Gemeenten geven daarnaast aan benieuwd te zijn naar indicatoren die hun meer inzicht kunnen verschaffen in manieren om hun verkeersveiligheidsbeleid bij te stellen. Tot slot zijn gemeenten benieuwd hoe zij inzichten in kostenreductie kunnen verwerven.

Naast benchmarking van de algemene verkeersveiligheid zijn de bevroegde gemeenten ook geïnteresseerd in specifiekere onderwerpen die te maken hebben met gedrag, maatregelen of weggebruikersgroepen. Verder zien zij gemeentegrootte als belangrijke gemeenschappelijke factor. Andere factoren die volgens hen van belang zijn voor een homogene benchmarkgroep, zijn overeenkomsten in het onderwerp van de benchmark en de mate van stedelijkheid van de omgeving. Ten slotte willen gemeenten graag betrokken worden bij benchmarking, maar budget en tijd staan onder druk.

3. Technische uitvoeringsstappen

Op het moment dat er inderdaad interesse is om een benchmark uit te voeren (stap 1) en er een benchmarkgroep is gevormd (stap 2), kunnen de daadwerkelijke benchmarkactiviteiten worden opgestart. Daar gaat dit hoofdstuk verder op in. Achtereenvolgens worden de volgende stappen langsgelopen:

- Stap 3: het onderwerp van de benchmark;
- Stap 4: relevante indicatoren;
- Stap 5: de gegevensverzameling;
- Stap 6: de beste prestaties per indicator.

3.1. Stap 3: bepaal het onderwerp van de benchmark

In deze stap is het van belang om eensgezindheid te bereiken binnen de groep over het precieze onderwerp van de benchmark. Als het lastig blijkt om iedereen in de groep op één lijn te krijgen, dan kunnen de keuzen zo nodig bijgesteld worden of kan de groep worden aangepast.

Voordat er keuzen worden gemaakt over het onderwerp van de benchmark, zou volgens de OECD (2000) eerst gekeken moeten worden naar de *aard* van het probleem. Gaat het bijvoorbeeld om een probleem 'van de eerste orde', waarbij heel duidelijk en concreet is welke factoren tot hoge ongevals aantallen leiden (zoals te hoge snelheden), of gaat het om een probleem van de tweede orde, dat zich meer op systeemniveau bevindt (bijvoorbeeld onduidelijke regelgeving)? Of gaat het zelfs om een probleem van de derde orde, waarbij nog dieper in het systeem gezocht moet worden naar de oorzaak in de organisatie van het beleid?

Voor gemeenten voert het in eerste instantie wat ver om iets anders dan het eerste niveau als uitgangspunt te nemen, zeker als een benchmark meer uit algemene interesse wordt uitgevoerd en minder omdat men een probleem ervaart. Problemen op het niveau van de tweede en derde orde hebben daarnaast veel meer betrekking op de landelijke organisatie van het beleid en bevinden zich minder in de invloedssfeer van gemeenten. Dat neemt niet weg dat bij het analyseren van oorzaken van prestaties, ook gekeken kan worden in hoeverre systeem- en organisatorische factoren hierbij een rol spelen.

Een benchmark van de verkeersveiligheid bij gemeenten kan zich op verschillende zaken richten. We behandelen hier achtereenvolgens:

1. het onderwerp van de benchmark;
2. het type benchmark;
3. het type criterium.

3.1.1. Onderwerp van de benchmark

Ten eerste kan de benchmarkgroep ervoor kiezen om de algehele verkeersveiligheid van de gemeenten te beschouwen (het jaarlijks aantal doden en ernstig verkeersgewonden) of deelterreinen daarvan (bijvoorbeeld fietsveiligheid). Om daarbij meer inzicht te krijgen in oorzaken en

succesfactoren, is uitsplitsing in deelgebieden wenselijk, bijvoorbeeld slachtoffers naar leeftijd en vervoerwijze. Als de ongevalsdata op gemeentelijk niveau beter op orde komen, zijn wellicht ook weer uitsplitsingen naar locatie mogelijk. Een andere indeling, die meer focust op het gemeentelijke beleid, is een onderscheid naar infrastructuur, handhaving, educatie, voorlichting en andere stimulerende maatregelen.

Als de gemeenten in de benchmarkgroep alleen een deelterrein willen beschouwen, dan kan het gaan om een van bovengenoemde deelterreinen of om een ander of specifiekere deelterrein. In alle gevallen geldt:

- Deelverzamelingen van ongevallen zijn – zeker bij kleinere gemeenten – sterk onderhevig aan jaarlijkse fluctuaties. Sommige deelonderwerpen hebben meer dan andere sterk te leiden onder onderregistratie (zoals fietsongevallen). Daarom moet bij uitsplitsingen en deelonderwerpen van ongevalsgegevens van gemeenten, zeer goed gekeken worden naar de omvang en kwaliteit van de gegevens. Zijn de jaarlijkse aantallen erg klein, dan is het verstandig om een gemiddelde over meer jaren als uitgangspunt te nemen. Is de kwaliteit van de gegevens onvoldoende, dan kan soms een oplossing gevonden worden door niet naar de absolute aantallen te kijken, maar naar verdelingen.
- Als gemeenten een maatregelcategorie (bijvoorbeeld educatie of handhaving) als onderwerp van de benchmarkkiezen, dan is het niet altijd goed mogelijk om een verband te leggen tussen de prestaties en processen binnen deze maatregelcategorie en het aantal bespaarde slachtoffers. Stel dat een gemeente bijvoorbeeld verkeerseducatie wil benchmarken, dan is het zeer lastig, zo niet onmogelijk om de prestaties op het gebied van verkeerseducatie in verband te brengen met doden en ernstig verkeersgewonden die zijn voorkómen. Wel zijn er criteria voor goed educatiebeleid, die als toetsingskader voor het actuele beleid kunnen dienen en centraal kunnen staan in een benchmark. Hoe gemeenten het beste kunnen omgaan met dergelijke keuzen in een benchmark, zal per onderwerp beschouwd moeten worden.

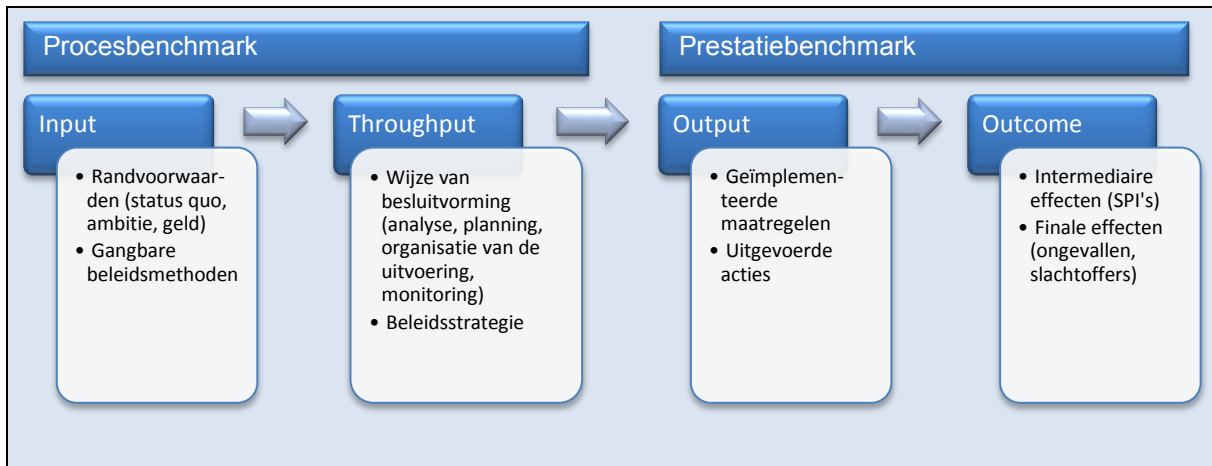
3.1.2. *Type benchmark*

Naast het verkeersveiligheidsonderwerp van de benchmark wordt in diverse studies onderscheid gemaakt tussen prestatie-, proces- en strategische benchmarks (zie bijvoorbeeld Aarts & Bax, 2014; Bhutta & Huq, 1999; Eksler, 2009; Kyrö, 2003; Moriarty & Smallman, 2009). Voor de verkeersveiligheid lijkt de strategische benchmark minder voor de hand te liggen (zie ook Eksler, 2009)¹.

Vanuit de definitie van benchmarking in dit rapport – namelijk: vergelijken, leren en implementeren – ligt het vervolgens voor de hand om benchmarking van prestatie (output en outcome) en proces (input en throughput) aan elkaar te koppelen. Dat wil zeggen dat de prestaties van gemeenten op het gekozen onderwerp als uitgangspunt worden genomen, bijvoorbeeld het aantal doden en ernstig verkeersgewonden, dat vervolgens naar tussenindicatoren en beleidsmaatregelen wordt gekeken en vervolgens naar de processen die daarvoor liggen (zie ook Aarts & Bax, 2014; zie

¹ Een strategische benchmark gaat vooral over verschillen in strategische aanpak om tot een bepaald doel te komen. De methode is daarmee meer gericht op organisaties en minder geschikt om een onderwerp zoals verkeersveiligheid mee te onderzoeken. Zie ook Aarts & Bax (2014).

Afbeelding 3.1). Uiteraard dient de causaliteit van verbanden tussen processen en verschillende prestaties en effecten daarbij aandacht te krijgen.



Afbeelding 3.1. Relatie tussen het in de beleidswereld gangbare model van input, throughput, output en outcome, de voor verkeersveiligheid relevante onderdelen daarbinnen en de verschillende typen benchmarks (zie ook Aarts & Bax, 2014).

3.1.3. Type criterium

Benchmarking houdt in dat prestaties onderling worden vergeleken en dat de prestaties en werkwijze van de best presterende van de groep de leidraad vormen voor lessen en implementatie van de nieuwe inzichten. Dat betekent dus dat het uitgangspunt bij een benchmark een *relatief criterium* is dat afhangt van de samenstelling van de benchmarkgroep. Om hierbij maximaal resultaat te kunnen boeken, is het aan te bevelen dat er spreiding zit in de prestaties van de deelnemende gemeenten en dat er daadwerkelijk prestaties als 'beste' zijn aan te wijzen.

Het is echter ook denkbaar dat andere criteria als uitgangspunt worden genomen, zoals het gemiddelde van de groep ("Ik hoef me pas zorgen te gaan maken als ik slechter presteer dan gemiddeld") of een absoluut criterium (bijvoorbeeld nul slachtoffers binnen een bepaalde doelgroep). Dit wordt dan een 'prestatiemeting' genoemd en geen benchmark (zie Korsten, 2006). Als *gemiddelde prestaties* als maatstaf worden genomen, kan dit vooral voor de slechter presterende gemeenten een motivatie zijn om te verbeteren, als een soort tussenstap. Bij een dergelijk criterium als uitgangspunt ligt het minder voor de hand dat ook onderliggende processen worden geanalyseerd.

Er zijn in Nederland ook voorbeelden van vergelijkingen tussen gemeenten waarbij een *absolute doelstelling* wordt aangehouden, zoals een landelijk geformuleerd doel (bijvoorbeeld de doelstellingen die momenteel is gedefinieerd op het gebied van energie en water). Een dergelijk doel kan zeker ambitieuzer zijn dan dat van de 'best presterende' in de groep. Voor verkeersveiligheid zou dat een 'op onderdelen naar nul slachtoffers'-ambitie kunnen zijn. Het is hierbij wel lastiger om te leren van succesvolle werkwijzen van anderen, omdat nog geen van de gemeenten aan het absolute criterium voldoet. Een dergelijk uitgangspunt is dan ook vooral

zinnig als de weg om tot zo'n absoluut criterium te komen al in een blauwdruk gegoten is. Dit dient dan wel een realistisch en goed op de praktijk afgestemde werkwijze te zijn, en daarbij zijn ook ervaringen van gemeenten zelf nodig.

Kortom, prestaties van de beste van de groep zijn bij benchmarking het uitgangspunt. Een proces waarbij absolute criteria als uitgangspunt worden genomen, kan daarbij wel tot nog meer ambitie aanzetten. Het is daarbij echter wel minder duidelijk hoe een succesvol pad om dergelijke criteria te bereiken eruitziet. In aanvulling op een benchmark kan een prestatiemeting met een absoluut criterium als basis wel prikkelen om een succesvolle werkwijze hiernaartoe te ontwikkelen.



Afbeelding 3.2. *Verskillende type criteria, hun relatie tot de ambitie van de gemeenten en bruikbaarheid voor benchmarking.*

In de bijeenkomsten van 30 september (zie *Paragraaf 1.3* en *Paragraaf 2.1.2*) geven in ieder geval de G4 aan de ambitie te hebben om ten minste de best presterende als uitgangspunt te willen nemen en zeker niet het gemiddelde van de groep. De fietsgemeenten hebben hierover nog niet zo'n duidelijk beeld.

3.2. **Stap 4: stel relevante indicatoren vast**

Bij indicatoren die binnen een benchmark gebruikt worden, zijn de volgende zaken van belang:

- randvoorwaarden voor te kiezen indicatoren;
- inhoudelijke keuze van indicatoren.

3.2.1. *Randvoorwaarden voor indicatoren*

Als randvoorwaarden voor te kiezen indicatoren zijn vooral de volgende zaken van belang (zie ook Groot et al., 2006; Eksler, 2009; Korsten, 2006):

- de betrouwbaarheid en robuustheid van de indicatoren;
- begrijpelijkheid van de indicatoren voor de gebruikers.

Binnen de wetenschappelijke verkeersveiligheidswereld is al veel onderzoek gedaan naar goede en ook samengestelde indicatoren (zie voor een overzicht Aarts & Bax, 2014). Al heeft dit onderzoek zich nog maar nauwelijks op gemeentelijk niveau gericht, toch biedt deze literatuur houvast om tot een uiteindelijke set indicatoren voor verkeersveiligheid te komen.

Een punt dat daarbij nog niet altijd evenveel aandacht heeft gehad, maar wel belangrijk is om bij gemeenten draagvlak voor benchmarking van verkeersveiligheid te krijgen, is de begrijpelijkheid van de indicatoren. Aarts & Bax (2014) pleiten er daarom in ieder geval voor om in een verkeersveiligheidsbenchmark bij gemeenten niet te werken met indicatoren die in één cijfer alle lagen van het verkeersveiligheidspresteren pogen samen te vatten, maar met een aantal losse indicatoren die dichterbij de bron blijven.

Wel dient er goed gecorrigeerd te worden voor expositiefactoren, zoals de grootte van een gemeente of de grootte van een doelgroep, omdat deze factoren invloed hebben op een prestatie maat zoals aantal slachtoffers (zie ook Houwing et al., 2012 en Aarts & Bax, 2013). Hierbij moet eerst worden bepaald wat een geschikte maat is en vervolgens of deze maat daadwerkelijk op gemeentelijk niveau beschikbaar is.

3.2.2. *Inhoudelijke keuzen*

Zoals in stap 3 al is aangeduid, bestaan er diverse theoretische schema's die als basis kunnen dienen om relevante verkeersveiligheidsindicatoren uit te destilleren, ook voor gemeentelijk beleid. Welke indicatoren dat precies zijn, hangt uiteraard af van het onderwerp (brede verkeersveiligheid, of een deelonderwerp zoals fietsveiligheid). In dit rapport is ervoor gekozen om de indicatoren uit te werken die gebruikt kunnen worden voor een gemeentelijke benchmark van *verkeersveiligheid in het algemeen*.

Een aandachtspunt bij het bepalen van een uiteindelijke set aan indicatoren, is vervolgens ook het *aantal* indicatoren dat men wil meenemen. Zoals ook Groot et al. (2006) constateren, is er bij gemeenten vaak behoefte om in korte tijd, en met niet al te veel inspanning, iets te kunnen zeggen over prestaties en verbeterpunten. Dat vraagt om een klein aantal indicatoren die met behoorlijk gemak zijn in te vullen. Echter, voor meer begrip van achterliggende oorzaken van prestaties is het soms noodzakelijk om meer de diepte in te gaan en meer informatie te hebben. Dit geldt zeker voor een terrein als verkeersveiligheid, waarvan eindprestaties (doden en gewonden) sterk beïnvloed worden door 'kans', zeker op gemeentelijk niveau.

Om toch aan zo veel mogelijk verschillende randvoorwaarden tegemoet te komen, hebben we ons laten inspireren door de werkwijze op het terrein van de openbare verlichting (Commissie Openbare Verlichting, 2011). Daarbij is gewerkt met een beperkte set primaire indicatoren, aangevuld met een uitgebreidere set aanvullende indicatoren.

Mede op basis van de overzichten in Aarts & Bax (2013; 2014) komen we tot het volgende voorstel voor algemene verkeersveiligheidsindicatoren die gebruikt kunnen worden in een gemeentelijke benchmark (zie *Tabel 3.1*). Het gaat hierbij zo veel mogelijk om indicatoren waarvan wetenschappelijk een causale relatie is aangetoond met het ontstaan van ongevallen of letsel

of het voorkómen daarvan. Tevens is gebruikgemaakt van de bij SWOV beschikbare kennis over gegevens die op gemeentelijk niveau voorhanden zijn. Meer details over de indicatoren zijn te vinden in *Bijlage B*.

Type indicator	Input	Throughput	Output	Outcome	
	<i>Uitgangs-indicatoren</i>	<i>Procesindicatoren</i>	<i>Beleidsindicatoren</i>	<i>Tussenindicatoren (SPI's)</i>	<i>Eindindicatoren (slachtoffers)</i>
Primaire indicatoren	Beschikbare budget voor verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Uitgevoerde probleemanalyse als uitgangspunt voor beleidskeuzen • Monitoring van relevante beleidsprestaties 	<ul style="list-style-type: none"> • Uitgevoerde maatregelen op het terrein van: <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructuur - Handhaving - Voorlichting - Educatie - Overige 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemiddelde snelheid per wegtype • Kwaliteit van de infrastructuur 	<ul style="list-style-type: none"> • Mortaliteit + morbiditeit
Secundaire indicatoren	Aanwezigheid van verkeersveiligheidsdoelstellingen en andere ambities	<ul style="list-style-type: none"> • Economische evaluaties • Partijen waarmee wordt samengewerkt 		<ul style="list-style-type: none"> • Spreiding in snelheid, aandeel overtreeders • Kwaliteit van de fietsinfrastructuur • Rijden onder invloed van alcohol • Gordeldracht • Lichtvoering fietsers • Helmdracht tweewielers 	<ul style="list-style-type: none"> • Mortaliteit en morbiditeit in de belangrijkste leeftijdsgroepen: adolescenten en ouderen • Dichtheid van D+ EVG in de belangrijkste vervoerswijzen • Dichtheid van D+ EVG in de belangrijkste locaties²

Tabel 3.1. *Overzicht van primaire en secundaire indicatoren voor een gemeentelijke benchmark van verkeersveiligheid (zie Paragraaf 3.3 en Bijlage B voor details over de indicatoren). D = doden, EVG = ernstig verkeersgewonden.*

In de benchmarkgroep moet uiteindelijk zelf een keuze worden gemaakt welke indicatoren worden meegenomen. Daarnaast kunnen de gemeenten uit de benchmarkgroep kijken naar eigen aanvullingen. Zo is de gemeente Amsterdam al aan de slag met tussenindicatoren en heeft zij hier zelf een lijst voor opgesteld. Andere gemeenten zijn nog niet zover, maar kunnen wel leren of geïnspireerd worden door een dergelijke aanpak. Bij het gebruik van eigen indicatoren is het belangrijk om inzichtelijk te maken hoe de gebruikte indicatoren samenhangen met verkeersveiligheid. Idealiter betreft dit een verband dat uit (verschillende) empirische onderzoeken blijkt; minimaal gaat het om een verband dat ten minste theoretisch onderbouwd kan worden. Indicatoren die voor gemeenten interessant zijn, maar waarbij nog onvoldoende bekend is over de relatie met verkeersveiligheid, kunnen de kennisagenda voeden.

² EVG naar locatie is maar in beperkte mate mogelijk, namelijk alleen voor de EVG die door de politie worden geregistreerd. Dit zijn hoofdzakelijk EVG in ongevallen met gemotoriseerd verkeer.

3.3. **Stap 5: verzamel de relevante gegevens**

De beschikbaarheid en kwaliteit van gegevens en de keuze welke indicatoren te gebruiken, hangen nauw met elkaar samen: als van tevoren duidelijk is dat van een bepaalde indicator geen gegevens beschikbaar (kunnen) zijn, dat gegevens onvoldoende betrouwbaar zijn of dat gemeenten ze op verschillende manieren meten, dan heeft het benoemen van zo'n indicator niet zo veel zin. Wel kunnen indicatoren die vanuit theoretisch oogpunt interessant zijn, maar waarvan nog geen (kwalitatief goede en tussen gemeente homogene) gegevens beschikbaar zijn, onderdeel zijn van een monitoringsagenda.

In de volgende sub-paragrafen kijken we achtereenvolgens naar de beschikbaarheid van relevante gegevens, de kwaliteitsaspecten van die gegevens en de vier soorten indicatoren voor een gemeentelijke benchmark: eindindicatoren, tussenindicatoren, beleidsindicatoren en procesindicatoren.

3.3.1. *Beschikbaarheid van gegevens*

Er zijn verschillende bestanden van gemeentelijke gegevens te onderscheiden: bestaande, landelijk ontsloten databestanden en regionaal of lokaal georganiseerde en ontsloten gegevensbestanden. Uiteindelijk kan ook gekeken worden naar mogelijkheden om gemeentelijke gegevens te inventariseren die nog niet in een gegevensbestand zijn ontsloten. We nemen daarbij de indicatoren uit *Tabel 3.1* als uitgangspunt. Een overzicht van beschikbare data van de genoemde indicatoren geven we in *Tabel 3.2a en b*. Details over de indicatoren die voor gemeenten zinvol kunnen zijn, worden in de volgende paragraaf besproken.

Type indicator	Maat	Beschikbaarheid gegevens naar gemeente
Outcome	Eindindicatoren (slachtoffers)	<p>Mortaliteit en morbiditeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • totaal • naar leeftijd • naar vervoerwijze • naar locatie <p>Slachtoffers <u>Landelijk</u>: BRON met aanvulling op basis LMR (SWOV); nieuwe databestanden (STAR) in ontwikkeling. NB: 1) Onderregistratie aanwezig! 2) Tijdreeks beschikbaar t/m 2009 <u>Decentraal/aanvullende metingen</u>: sommige gemeenten houden zelf via politie en media bij welke ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden (zie bijvoorbeeld Reurings et al., 2012). Let op juiste letselernst, zelfdoding, en 30-dagentermijn.</p> <p>Expositiegegevens <u>Landelijk</u>: <ul style="list-style-type: none"> • bevolkingsomvang en leeftijdsgroepen via CBS; • wagenpark (gemotoriseerd) via CBS; • locaties via NWB. <u>Decentraal/aanvullende metingen</u>: mogelijk hebben gemeenten zelf metingen beschikbaar over het fietsbezit. Dit moet wel op soortgelijke wijze in de verschillende gemeenten geïnventariseerd zijn wil het bruikbaar zijn voor benchmarking.</p>
	Tussen-indicatoren (SPI's)	<p>Kwaliteit van de infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> • algemeen • fiets <p>Infrastructuur <u>Landelijk</u>: RPS-gegevens van rijks- en provinciaal wegennet, wellicht met behulp van GIS toe te delen naar gemeenten; data met toestemming te gebruiken. Geen gegevens over fietsinfra. <u>Decentraal</u>: RPS-gegevens (zie hierboven) en eigen verzamelingen RWS en provincies, meestal geen gemeentelijke wegen; meeste gemeenten hebben wel een CycloMedia-abonnement waaruit data te halen zijn (zie Dijkstra et al., 2015). Bij gebruik ProMeV op gemeentelijk niveau ook infragegegevens beschikbaar van DV-meter en/of VSGS. Een enkele regio heeft kwaliteit van fietsinfra laten inventariseren (zie Rolink, 2012), toe te delen aan gemeenten. Ook voor sommige gemeenten info beschikbaar uit <i>Fietsbalans</i> van de Fietsersbond (bijvoorbeeld 2009; 2011). <u>Aanvullende metingen</u>: uitvoerbaar per gemeente (zie Wijlhuizen & Aarts, 2014; Dijkstra & Aarts, 2014; Dijkstra et al., 2015).</p>
		<p>Snelheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • gemiddelde per wegtype • spreiding per wegtype • aandeel overtreeders per wegtype <p>Snelheid <u>Landelijk</u>: vooral HWN in NDW, toedeling naar gemeente wellicht mogelijk via GIS. <u>Decentraal</u>: meer data beschikbaar uit lussen en incidentele metingen en andere bronnen. <u>Aanvullende metingen</u>: uitvoerbaar per gemeente (zie Goldenbeld & Aarts, 2013).</p>
		<p>Alcoholgebruik</p> <p>Alcohol <u>Landelijk</u>: - <u>Decentraal</u>: in opkomst maar steekproefomvang nog te klein voor uitsplitsing naar gemeente. <u>Aanvullende metingen</u>: mogelijk (zie Houwing & Aarts, 2013) maar let op grootte van steekproef.</p>
	<p>Gordeldracht</p> <p>Gebruik beveiligingsmiddelen in de auto <u>Landelijk</u>: - <u>Decentraal</u>: - <u>Aanvullende metingen</u>: de landelijke methode (zie Goudappel Coffeng, 2010) kan ook lokaal worden toegepast (let op steekproefomvang).</p>	

Tabel 3.2a. Overzicht van databeschikbaarheid van de indicatoren voor een gemeentelijke benchmark van verkeersveiligheid. De primaire indicatoren zijn **vet cursief** weergegeven, de secundaire indicatoren staan in grijze tekst.

Type indicator	Maat	Beschikbaarheid gegevens naar gemeente
Outcome	Tussen-indicatoren (SPI's)	<p>Helmdracht tweewielers</p> <p><u>Landelijk</u>: -</p> <p><u>Decentraal</u>: -</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: de landelijke methoden die worden toegepast om het gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's te meten (zie Goudappel Coffeng, 2010), kan ook lokaal worden toegepast op het onderwerp helmdracht van motoren, bromfietzers en eventueel fietsers (let op steekproefomvang).</p>
		<p>Lichtvoering fietsers</p> <p><u>Landelijk</u>: -</p> <p><u>Decentraal</u>: -</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: landelijke methode (zie Broeks & Boxum, 2013) ook op gemeentelijke schaal toepasbaar (let op steekproef!).</p>
Output	<p>Beleids-indicatoren</p> <p>Uitgevoerde maatregelen op het terrein van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructuur • Handhaving • Voorlichting • Educatie • Overige maatregelen 	<p>Maatregelen</p> <p><u>Landelijk</u>: -</p> <p><u>Decentraal</u>: gemeenten hebben naar verwachting zelf gegevens beschikbaar over aangelegde infra, uitgevoerde voorlichting en handhaving en overige maatregelen. Gepleegde handhaving via regionale en lokale overleggen met politie.</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: als er geen overzicht bestaat van gegevens, kan mogelijk op basis van uitgaven worden gereconstrueerd wat is gebeurd.</p>
Throughput		<p>Uitgevoerde probleemanalyse als uitgangspunt voor beleidskeuzen</p> <p><u>Landelijk</u>: enkele gemeentelijke probleemanalyses zijn op internet te vinden; geen landelijk overzicht.</p> <p><u>Decentraal</u>: gemeenten zijn zelf in principe op de hoogte van probleemanalyses als basis voor hun beleidskeuzen.</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: n.v.t.</p>
	Proces-indicatoren	<p>Economische evaluaties</p> <p><u>Landelijk</u>: -</p> <p><u>Decentraal</u>: gemeenten hebben deze informatie over kosten-effectiviteitsanalyses als basis voor beleidskeuzen zelf indien van toepassing.</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: n.v.t.</p>
		<p>Partijen waarmee wordt samengewerkt</p> <p><u>Landelijk</u>: -</p> <p><u>Decentraal</u>: -</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: reconstrueren samen met gemeente en eventueel andere partijen.</p>
		<p>Monitoring van relevante beleidsprestaties</p> <p><u>Landelijk</u>: -</p> <p><u>Decentraal</u>: regionale of gemeentelijke informatie over systematisch en herhaaldelijk meten van beleidsprestaties en uitkomsten.</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: n.v.t.</p>
Input	Uitgangs-indicatoren	<p>Beschikbare budget voor verkeersveiligheid</p> <p><u>Landelijk</u>: CBS-tabellen over gemeentelijke begrotingen.</p> <p><u>Decentraal</u>: informatie uit GVVP's, indien beschikbaar.</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: alleen eventueel van toepassing voor specificatie van posten.</p>
		<p>Aanwezigheid van verkeersveiligheidsdoelstellingen en andere ambities</p> <p><u>Landelijk</u>: -</p> <p><u>Decentraal</u>: informatie over regionale doelstellingen zijn over het algemeen wel te vinden; info ook via gemeenten.</p> <p><u>Aanvullende metingen</u>: n.v.t.</p>

Tabel 3.2b. (vervolg 3a). *Overzicht van databeschikbaarheid van de indicatoren voor een gemeentelijke benchmark van verkeersveiligheid. De primaire indicatoren zijn **vet cursief** weergegeven, de secundaire indicatoren staan in grijze tekst.*

3.3.2. *Kwaliteitsaspecten van gegevens*

Beschikbaarheid van gegevens is een voorwaarde, maar de kwaliteit van gegevens verdient ook aandacht. Dit geldt met name voor gegevens die als prestatie-indicator kunnen worden gebruikt, omdat deze meer ad hoc en minder centraal verzameld worden (zie Hale, 2009). Is de kwaliteit van gegevens niet goed op orde, dan kan dit leiden tot verkeerde conclusies. Overigens geldt dit voor alle soorten gegevens, ook voor die over verkeersslachtoffers. Hale (2009) onderscheidt daarbij de volgende aspecten:

- Validiteit: meten de data inderdaad wat beoogd wordt te meten? Dit kan zo goed mogelijk worden gerealiseerd door dicht bij het beoogde doel te blijven (zie ook de reeds benoemde indicatoren en uitwerking daarvan).
- Betrouwbaarheid: hoe robuust is de waarde van de indicator bij gebruik of verzameling door verschillende personen of instanties? Dit speelt met name een rol bij meer subjectieve gegevens. Subjectieve gegevens kunnen waardevolle aanvullende informatie geven, maar objectieve gegevens verdienen in eerste instantie de voorkeur (zie ook de benoemde indicatoren).
- Sensitiviteit: vertoont de indicator voldoende ontwikkeling over de tijd of tussen deelnemende gemeenten om als zinvolle indicator te worden gebruikt? Als een bepaalde indicator in heel Nederland bijvoorbeeld hoge scores oplevert en/of weinig fluctuaties tussen gemeenten kent, dan is dat een reden om deze indicator niet verder in het onderzoek te betrekken omdat deze weinig toevoegt.
- Representativiteit: dekken de indicatoren alle mogelijke kenmerken die relevant zijn? Dit is een iets lastiger punt, omdat het vrijwel onmogelijk is om alle factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid te benoemen, laat staan te meten. Daarbij komt ook de praktische haalbaarheid. We kiezen er daarom voor om te werken met een beperkte, maar relevante set primaire indicatoren, aangevuld met een aantal secundaire indicatoren, en zijn ons er bij de interpretatie van de uitkomsten van bewust dat er factoren van invloed kunnen zijn die niet expliciet in de analyse zijn meegenomen. Dit kan dan bijvoorbeeld leiden tot een meer kwalitatieve nabeschouwing van de bevindingen.
- Gevoeligheid voor structurele afwijking ('bias'): in hoeverre zijn data gevoelig voor manipulatie of neigen ze structureel een bepaalde kant op die de resultaten kunnen vertekenen? Hiervoor is het van belang om gegevens zo representatief mogelijk te verzamelen. Is dit onmogelijk, dan moet er een kwalitatieve inschatting worden gemaakt van de richting waarin de resultaten neigen, terwijl dit niet daadwerkelijk met de feiten overeen hoeft te komen.

Daarnaast speelt ook nog het punt van kosteneffectiviteit van dataverzameling. Dit is een meer praktisch punt waarbij de kosten van het verzamelen van data in verhouding moeten staan tot de winst die ermee te behalen is (Hale, 2009). Hierbij geldt wel dat er op een aantal terreinen weinig of onvoldoende data beschikbaar zijn die, indien eenmaal beschikbaar, voor meer dan één doeleinde gebruikt kunnen worden. Het punt van kosteneffectiviteit dient dus liefst met een bredere blik beschouwd te worden. Het is raadzaam om daarbij ook overleg te plegen met collega's binnen de gemeenten die op andere ruimtelijke, beleids- of gedragsdossiers werkzaam zijn. Mogelijk kan een bepaalde dataverzameling zo in meer dan één behoefte voorzien.

3.3.3. *Indicatoren voor een gemeentelijke benchmark*

3.3.3.1. Eindindicatoren

Slachtoffergegevens

Gemeentelijke gegevens over doden en ernstig verkeersgewonden zijn beschikbaar in BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland). Dit bestand bevat echter alleen de door de politie geregistreerde gegevens en letselernst. We weten dat er meer slachtoffers vallen dan dat er geregistreerd worden door de politie. De registratiegraad in BRON voor verschillende type slachtoffers is als volgt (SWOV, 2014):

- circa 90% van de doden;
- circa 50% van de ernstig gewonden in een ongeval met een motorvoertuig;
- minder dan 10% van de ernstig gewonden in een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.

Deze registratiegraden zijn bekend door een koppeling te maken met andere bronnen en daarbij te bepalen wat de overlap is: hoe groter deze overlap, hoe hoger (en dus hoe beter) de registratiegraad van slachtoffers is. Door deze koppeling met andere bestanden kan ook het werkelijk aantal slachtoffers worden bepaald. Echter, om statistische redenen zijn op deze wijze werkelijke aantallen slachtoffers alleen met voldoende betrouwbaarheid vast te stellen op grotere verzamelingen (zoals provincies, leeftijdsgroepen, vervoerwijzen) en dus niet op gemeentelijk niveau.

Er is ook een verschil in letselernst zoals geregistreerd door de politie, en de letselernst die door de ziekenhuizen wordt geregistreerd. De letselernst volgens het ziekenhuis wordt vastgelegd in de Landelijke Medische Registratie (LMR). Van slachtoffers in het LMR-bestand is geen locatie van het ongeval bekend, maar op basis van andere kenmerken kan in een aantal gevallen wel een koppeling worden gemaakt met gegevens uit BRON. Voor de slachtoffers in BRON die ook terug te vinden zijn in het LMR-bestand, corrigeert SWOV de letselernst (vanaf 1993) en deze gegevens zijn beschikbaar per gemeente. Dit verrijkte bestand is, door de teruggelopen registratiekwaliteit sinds 2010, slechts beschikbaar tot en met 2009. Cijfers over verkeersslachtoffers naar gemeente in de periode vanaf 2010 en verder, zijn wel te raadplegen in BRON zonder LMR-correctie. Het is belangrijk om te weten dat deze data vooral een beeld geven van de ernstige verkeersgewonden in ongevallen *met* gemotoriseerd verkeer. Voor de grotere gemeenten (gemeente met ziekenhuizen) is ook een indicatie te krijgen van ongevallen *zonder* gemotoriseerd verkeer. Dit gebeurt op basis van de LMR. Er zijn geen specifiekere locatiegegevens van deze slachtoffers bekend.

Vanwege de registratieproblemen zijn de politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA een initiatief gestart om de registratiekwaliteit te verbeteren: STAR (Smart Accident Traffic Reporting). Daarnaast is de politie medio 2013 gestart met een andere wijze van registreren (KenmerkenMeldingPlus). Data zijn sinds kort tegen betaling in te zien via een abonnement op VIAStat Signaal. Dit levert voor gemeenten veel meer gegevens op dan ze gewend waren. Wel betreft het voorlopige gegevens die nog niet officieel zijn vastgesteld. Officieel vastgestelde gegevens over doden worden jaarlijks in april bekendgemaakt, de officiële

cijfers over ernstig verkeersgewonden meestal in november. Wat de kwaliteit van de gegevens is, wordt onderzocht.

Expositiegegevens

Bij het CBS zijn bevolkingsgegevens per gemeente beschikbaar. Daarbij wordt doorgaans de situatie genomen op 1 januari van het betreffende jaar. Naast cijfers over de totale bevolkingsomvang per gemeente, zijn ook detailgegevens beschikbaar over onder meer leeftijdsgroepen.

Voor het wagenpark geldt hetzelfde: ook dit soort gegevens worden bijgehouden door het CBS (op basis van gegevens van de RDW) en zijn beschikbaar per gemeente per jaar (peildatum 1 januari). Ook kunnen de belangrijkste typen gemotoriseerde voertuigen hierin worden onderscheiden. Vanaf 2007 bevat het bestand ook bromfietsen.

Van het tweewielerspark is informatie beschikbaar over het aantal voertuigbezitters via het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG), dat jaarlijks door het CBS wordt uitgevoerd. Hiervan is echter alleen een uitsplitsing beschikbaar naar provincie en niet naar gemeente. Mogelijk hebben gemeenten zelf inzicht in de omvang van het fietspark. Voor benchmarking is hierbij wel van belang dat de methode waarmee de omvang is bepaald, vergelijkbaar is tussen de verschillende gemeenten.

Mobiliteitsgegevens naar locatie zijn helaas na 2000 niet meer beschikbaar. Het beste alternatief zijn gegevens over de weglengte naar snelheidslimiet en eventueel naar wegbeheerder uit het Nationaal WegenBestand (NWB). Er zijn aanwijzingen dat gegevens in het NWB fouten bevatten (zie Weijermars & Van Schagen, 2009), maar dit is momenteel het beste wat beschikbaar is.

3.3.3.2. Tussenindicatoren

Gegevens over de weginfrastructuur

Er zijn geen landelijke verzamelingen beschikbaar van infrastructurele gegevens. Wel is voor provinciale wegen in 2012 de situatie opgemeten volgens de Road Protection Score-methode van EuroRAP (Van den Hout, 2013). In 2007 is met een oudere versie van deze methode hetzelfde gedaan voor het rijkswegennet. Data hiervan zijn niet zonder toestemming of zelfs betaling van de betrokken instanties te gebruiken. Mogelijk zijn ze wel via het Geografisch Informatie Systeem (GIS) toe te delen aan het grondgebied van gemeenten.

Het overgrote deel van de gemeenten heeft inmiddels een abonnement op wegbeelden van het bedrijf CycloMedia. Deze kunnen worden gebruikt om data over de (gemeentelijke) infrastructuur in kaart te brengen door de beelden te bekijken en te scoren welke kenmerken te zien zijn en zo nodig lengtes op te meten. Hoe dit kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld met de Duurzaam Veilig-meter (DV-meter) of VSGS (instrument voor 'veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten') als basis, wordt nader geïllustreerd in Dijkstra et al. (2015). Ook dataverzameling ten behoeve van ProMeV ('proactief meten van verkeersonveiligheid', zie Aarts, Dijkstra & Bax, 2014), levert bruikbare informatie op voor benchmarking, mits de gemeenten in de benchmarkgroep deze data op dezelfde manier hebben verzameld.

Over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur zijn ook geen landelijke gegevens beschikbaar. Wel heeft een enkele regio zelf gegevens verzameld, zoals de provincie Drenthe en de gemeente Ooststellingwerf (zie Rolink, 2012), die naar gemeentelijk niveau kunnen worden vertaald. Verder is bij de Fietzersbond informatie beschikbaar van een aantal gemeenten over metingen aan de fietsinfrastructuur, maar deze metingen zijn van een aantal jaren geleden en worden inmiddels niet meer uitgevoerd. Deze infrastructuurgegevens zijn overigens niet primair verzameld vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, al is een link daarmee voor een aantal gegevens wel denkbaar (zie Aarts & Bax, 2013).

Inmiddels heeft SWOV een methode ontwikkeld om de veiligheid van fietsinfrastructuur in kaart te brengen (zie Wijlhuizen & Aarts, 2014; Wijlhuizen, Dijkstra & Van Petegem, te verschijnen). Een eerste versie hiervan is toegepast op gemeentelijke wegen (zie Dijkstra et al., 2015).

Naast gegevens over weginfrastructuur worden in Nederland ook diverse gedragsgegevens verzameld, zoals snelheid, rijden onder invloed, gebruik van beveiligingsmiddelen en gebruik van fietsverlichting. Deze bespreken we hieronder.

Snelheidsgegevens

Voor snelheid is momenteel het NDW (National Data Warehouse) het enige landelijke verzamelpunt. Hierin zit echter vooral informatie over het hoofdwegennet, en nauwelijks over het onderliggend wegennet (zie Goldenbeld & Aarts, 2013). De gegevens zijn eventueel via een GIS (geografisch informatiesysteem) te vertalen naar gemeenteniveau. Daarmee is er echter nog geen dekkend beeld van snelheden op het gehele wegennet.

Decentrale overheden verzamelen soms zelf snelheidsgegevens. Hierdoor zijn redelijk structurele gegevens beschikbaar van vooral wegen buiten de bebouwde kom (die meestal in beheer zijn bij provincie of waterschap). Van gemeentelijke wegen zijn soms incidentele snelheidsmetingen bekend. Structurele gegevens zijn veelal afkomstig van meetlussen, incidentele gegevens vanuit telslangen of andere mobiele meetapparatuur zoals radartellers. Er zijn ook andere type snelheidsgegevens in omloop, maar die verdienen minder de voorkeur om te gebruiken (zie Goldenbeld & Aarts, 2013; Bijleveld et al., in voorbereiding). Bij het gebruik van snelheidsgegevens, moet goed worden gekeken naar de vergelijkbaarheid in termen van wijze van dataverzameling (methode, klasse-indeling, meetperiode, jaar et cetera). Hoe aanvullend snelheidsmetingen zijn uit te voeren in een gestructureerd decentraal meetnet, is beschreven door Goldenbeld & Aarts (2013).

Alcoholgegevens

Gegevens over alcoholgebruik worden jaarlijks of tweejaarlijks verzameld op landelijke schaal (zie bijvoorbeeld DVS, 2012), maar deze gegevens zijn niet beschikbaar op gemeentelijk niveau. Er zijn wel regionale alcoholmeetnetten in ontwikkeling, maar ook deze zijn niet fijnmazig genoeg om uitsplitsingen naar gemeente te kunnen maken. In Houwing & Aarts (2013) is beschreven hoe een decentraal meetnet eruit kan zien. Dit is eventueel ook op kleiner schaalniveau toe te passen, mits daarbij een voldoende grote steekproef kan worden gerealiseerd. Gezien het relatief geringe aandeel bestuurders dat onder invloed van alcohol rijdt, ligt dit redelijkerwijs alleen voor de grotere gemeenten binnen de mogelijkheden.

Gordeldracht

Het gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's wordt sinds 1991 landelijk gemeten. De laatste meting is uitgevoerd in 2010 (zie Goudappel Coffeng, 2010). Het betreft hier informatie omtrent gordeldracht en gebruik van beveiligingsmiddelen voor kinderen (kinderzitjes, veilig vervoer van kinderen). De gegevens zijn gebaseerd op een landelijke steekproef. De methode kan worden gebruikt om ook op lokaal niveau gordeldracht vast te stellen. Voor een betrouwbaar resultaat dient een goede steekproef met voldoende grote aantallen en metingen op willekeurige tijdstippen en locaties plaats te vinden.

Helmdracht tweewielers

Over helmdracht van tweewielers zijn alleen gegevens beschikbaar van bromfietzers, zoals geregistreerd door het LP Team Verkeer van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM, zie bijvoorbeeld Van Norden et al., 2011). Deze gegevens zijn alleen uit te splitsen naar politieregio en niet naar gemeente. Gegevens hierover zijn beschikbaar tot en met 2009. De steekproefmethode die wordt toegepast voor de monitoring van beveiligingsmiddelen in auto's, kan ook worden gebruikt voor de helmdracht van tweewielers. Voor een goede steekproef moet er wel aandacht zijn voor de verschillen in de mate van helmdracht door de verschillende tweewielergroepen (hoog bij motorrijders, redelijk hoog bij bromfietzers en zeer laag bij fietsers).

Fietsverlichting

Gebruik van fietsverlichting wordt sinds 2003 (met uitzondering van 2010 en 2011) in de wintermaanden (december en januari) gemeten op een aantal locaties in Nederland (Broeks & Boxum, 2013). De rapportages geven geen beeld per gemeente, maar de methode is wel toe te passen binnen gemeenten om een beeld te krijgen van de lichtvoering van fietsers.

3.3.3.3. Beleidsindicatoren

Directe indicatoren van uitgevoerd verkeersveiligheidsbeleid, zijn de inhoudelijke keuze en hoeveelheid uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen (zie *Bijlage B*). Deze kunnen op diverse terreinen liggen, zoals:

- Infrastructuur (bijvoorbeeld de aanleg van 30- en 60km/uur-gebieden, snelheidsremmers, rotondes, geloofwaardige snelheidslimieten; bij wegen met een 80km/uur-limiet en hoger: fietspaden, parallelwegen, fysieke rijrichtingsscheiding, veilige bermen, ongelijkvloerse kruisingen et cetera).
- Handhaving:
 - onderwerp van handhaving (snelheid, alcohol, roodlichtnegatie, helmdracht, gordeldracht, fietsverlichting et cetera);
 - type handhaving (controles met staandhouding, vaste controle, radarcontrole, trajectcontrole);
 - handavingsinspanning (uren per locatie).
- Voorlichting: onderwerp, aanpak, doelgroep, uren, bereik van voorlichtingscampagnes
- Educatie: onderwerp, aanpak, doelgroep, uren en bereik van educatieve activiteiten.

- Overige maatregelen die tenminste theoretisch een bijdrage kunnen leveren aan verkeersveiligheid. Ook deze dienen zo veel mogelijk gespecificeerd en gekwantificeerd te worden in termen uitvoeringsinspanning en/of bereik.

Een uitgebreider overzicht van maatregelen waarvan de verkeersveiligheidseffecten bekend zijn, is te vinden in *Bijlage B*. Er bestaan op dit moment geen landelijke overzichten van uitgevoerde inspanningen, anders dan informatie over landelijk uitgevoerde campagnes en gewijzigde (landelijke) regelgeving. Gegevens over uitgevoerd beleid zouden in principe op decentraal niveau beschikbaar moeten zijn, tenminste voor zover het de eigen beheergrenzen aangaat. Dat wil zeggen dat gemeenten zouden moeten weten welke infrastructurele en educatieve maatregelen zij in de afgelopen tijd hebben toegepast of uitgevoerd; voor provincies, ROV's (Regionale Organen Verkeersveiligheid) of VVB's (Verkeer- en VervoerBeraden) geldt hetzelfde voor het provinciale wegennet. Op dit niveau is er veelal ook een beeld van de inspanningen van de politie. Activiteiten op het rijkswegennet en wegen van waterschappen en eventueel andere wegbeheerders, zijn bij de betreffende wegbeheerders op te vragen.

De ervaring leert echter dat deze informatie lang niet altijd gestructureerd wordt bijgehouden. Is dat inderdaad niet het geval, dan zijn de volgende scenario's denkbaar:

- Eenvoudig scenario: alleen een globaal overzicht van uitgevoerd beleid op (hoofd)onderwerpen. Dit betreft dan vooral een globaal beeld van welke onderwerpen in de afgelopen jaren beleidsmatig aandacht hebben gehad, bijvoorbeeld vanuit landelijk geformuleerde speerpunten (zoals 'ouderen' of 'fietsers') of regionale accenten die in gemeenten zijn doorvertaald (zoals stimulering via het programma Brede Doeluitkering (BDU)).
- Uitgebreid scenario: in dit scenario wordt alsnog geïnventariseerd wat er aan beleid is uitgevoerd door de beleidsmakers die binnen de geografische gemeentegrenzen actief zijn. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van enquêtes en/of inventarisaties aan de hand van rekeningen aan uitvoerders van beleid.

3.3.3.4. Procesindicatoren

Er zijn allerlei procesindicatoren die in een benchmark kunnen worden genomen als context van verkeersveiligheidsbeleid (zie Bax et al., 2012 voor een overzicht). Hierover twee opmerkingen:

- Alleen het hebben van doelstellingen (wat we in Nederland als uitgangspunt of invariabel beschouwen) is in verband gebracht met gunstigere condities voor verkeersveiligheid; een expliciete relatie tussen andere procesindicatoren en de verkeersveiligheidssituatie (op landelijk niveau) is nog niet in onderzoek vastgesteld.
- Procesindicatoren zijn vooralsnog kwalitatief van aard, in tegenstelling tot de meer kwantitatieve beleids-, tussen- en eindindicatoren.

Dit neemt niet weg dat procesindicatoren meer inzicht kunnen geven in de context van het beleid en resultaten daarvan. Op de langere termijn kan structureel gebruik van dergelijke indicatoren mogelijk leiden tot meer inzicht in de mate waarin deze indicatoren daadwerkelijk een specifieke samenhang vertonen met verkeersveiligheidsprestaties.

Probleemanalyse als uitgangspunt voor beleidskeuzen

In hoeverre gemeenten hun beleidskeuzen baseren op een probleemanalyse, is niet landelijk bekend. Van een enkele gemeente is wel een probleemanalyse openbaar (zie bijvoorbeeld De Boer, 2006; Stipdonk et al., in voorbereiding; Van der Heijden, 2010; Reurings et al., 2012; Van Veen & Mijnders, 2012). Gemeenten weten uiteraard zelf het beste of er een probleemanalyse is uitgevoerd en in hoeverre deze invloed heeft gehad op beleidskeuzen. Als gemeenten geen probleemanalyse hebben laten uitvoeren, dan is het weinig zinvol om dit alsnog te doen als onderdeel van de benchmark. Wel kan het een punt van aanbeveling zijn voor de toekomst.

Monitoring van relevante beleidsprestaties

Ook van monitoring van relevante beleidsprestaties bestaan nog geen landelijke overzichten. Het gaat hierbij om systematisch en herhaaldelijk meten van prestaties van overheden en eventueel andere relevante organisaties, en van uitkomsten die in verband kunnen worden gebracht met deze prestaties. Het beeld is dat gemeenten redelijk actief zijn in het monitoren van dodelijke en (ernstige) verkeersslachtoffers. In hoeverre daarbij ook de eigen beleidsinspanningen worden gemonitord, is minder duidelijk. Voor zover een gemeente hierin actief is, is deze informatie bekend bij de gemeente of eventueel bij het ROV, het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB) of de provinciale werkgroep verkeersveiligheid (zie ROVG, 2013), die dergelijke activiteiten soms op regionale schaal oppakken. Als er geen monitoringsresultaten beschikbaar zijn, dan is het ook hier niet erg zinvol om deze alsnog op te pakken binnen een benchmark. Wel kan dit tot een aanbeveling voor de toekomst leiden.

Economische evaluaties

Hierbij gaat het vooral om de vraag of bij de beleidskeuzen is gekeken naar kosteneffectiviteit van maatregelen. Ook hiervan bestaat geen landelijk overzicht. Gemeenten zijn zelf het beste op de hoogte van het bestaan van kosten-effectiviteitsanalyses als basis van hun beleid. Mogelijk zijn dergelijke analyses te vinden bij uitgebreide probleemanalyses, als daarbij ook aandacht is besteed aan aanbevelingen voor maatregelen. Het lijkt erop dat dergelijke analyses op decentraal niveau echter niet of maar zelden gemaakt worden.

Partijen waarmee wordt samengewerkt

Naarmate wegbeheerders meer en beter samenwerken met elkaar en met verkeersprofessionals in hun omgeving, levert dit in principe betere resultaten op voor de verkeersveiligheid (zie Bax et al., 2008). In hoeverre en met welke partijen wordt samengewerkt rondom verkeersveiligheidsonderwerpen, is – voor zover bekend – alleen sporadisch onderwerp van onderzoek en analyse geweest. Een landelijk beeld van samenwerking bij gemeenten ontbreekt dus. Naar verwachting is een dergelijk beeld ook niet standaard bij gemeenten beschikbaar en moet het samen met hen worden ge(re)construeerd.

3.3.3.5. Uitgangspunten

Beschikbaar budget voor verkeersveiligheid

De algemene gedachte is dat als er meer budget beschikbaar is om te investeren in verkeersveiligheid, dit de verkeersveiligheid ten goede zal

komen. Het gaat hierbij primair om het budget voor verkeer en vervoer. Informatie hierover naar gemeenten is beschikbaar bij het CBS (gemeentebegrotingen, per gemeente, bate en lasten, heffingen). Daarnaast zijn beschikbare budgetten naar verwachting ook te vinden in gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen. Aanvullend onderzoek is naar verwachting dus niet nodig, tenzij het gaat om een fijnmazigere uitsplitsing van posten.

Aanwezigheid van verkeersveiligheidsdoelstellingen en andere ambities
Beleidsdoelstellingen in termen van een maximum jaarlijks aantal doden en ernstig verkeersgewonden, zijn geformuleerd op landelijk niveau en (minder hard en alleen voor de doden) doorvertaald naar regionaal niveau. Soms worden deze doelstellingen ook doorvertaald naar gemeenteniveau, maar het is zeer de vraag hoe zinvol dit is. Het kleine schaalniveau van gemeenten kan leiden tot grote fluctuaties in aantallen en de problemen van de registratie kunnen leiden tot schijnoptimisme. Bovendien is toedeling van werkelijke ongevallen naar gemeenteniveau vooralsnog niet of nauwelijks mogelijk.

Er zijn echter ook andere vormen van doelstellingen en ambities die een inspirerende basis kunnen bieden voor beleid. Deze kunnen bijvoorbeeld zijn geformuleerd in het te bereiken aandeel reductie op het terrein van tussenindicatoren (SPI's, zie *Paragraaf 2.1*), een nul-ambitie of nog andere vormen. Dergelijke ambities kunnen ook op regionaal niveau zijn geformuleerd, maar uiteindelijk in samenwerking met gemeenten en andere relevante organisaties vormgegeven worden.

Ook hiervan bestaat geen landelijk overzicht, al is wel na te gaan wat de meeste regio's als ambities hanteren. Het ligt ook hier voor de hand om bij gemeenten en eventueel de betreffende regio's na te gaan of en wat de ambities zijn.

3.4. **Stap 6: stel per indicator de beste prestatie vast**

Als een keuze is gemaakt uit de te gebruiken indicatoren en er zijn gegevens verzameld om deze indicatoren inzichtelijk te kunnen maken, dan kan voor elk van deze indicatoren geanalyseerd worden welke gemeente de beste prestaties laat zien. Hierbij is de veronderstelling – conform het model uit *Afbeelding 3.1* – dat er een samenhang is tussen uitgangspunten → beleid → tussenindicatoren → eindindicatoren. Dat wil zeggen dat de gemeente die de beste eindprestatie laat zien, grosso modo ook beter zou moeten scoren op de onderliggende onderdelen. Uit ervaring met landelijke analyses en landelijke benchmarks weten we dat veranderingen in verkeersonveiligheid worden bepaald door een complex aan factoren en lang niet altijd eenduidig aan maatregelen zijn toe te schrijven (zie bijvoorbeeld Stipdonk et al., 2006; Weijermars et al., 2010; Weijermars & Bos, 2014). Door prestaties op de eindindicatoren in relatie met onderliggende indicatoren te bekijken, kan wel een beter beeld verkregen worden op welke onderdelen minder goed presterende gemeenten zouden kunnen verbeteren. Immers, we bekijken hier zo veel mogelijk indicatoren waarvan bekend is dat er een relevante relatie bestaat met ongevallen en slachtoffers in het verkeer.

Doordat er naar meer dan één verkeersveiligheidsindicator wordt gekeken, kan bij benchmarking ook blijken dat een slecht presterende gemeente

(laten we die de gemeente Brokkendam noemen) op de indicator 'ongevallen' op onderliggende niveaus toch interessante leerpunten heeft voor beter presterende (vergelijkbare!) gemeenten (laten we die Middeldrecht en Letselloos noemen). Het is bijvoorbeeld best mogelijk dat Brokkendam een effectieve methode heeft ontwikkeld om gevaarlijk gedrag van gemotoriseerde tweewielers aan te pakken, die voor Middeldrecht en Letselloos interessant is om als leerpunt mee te nemen. Brokkendam zal waarschijnlijk op andere punten weer minder goede prestaties laten zien, waarbij geleerd kan worden van de andere gemeenten.

3.5. Samenvatting en conclusies

In *Hoofdstuk 2* keken we naar de twee voorbereidende stappen voor gemeentelijke benchmarking (het bepalen van de benchmarkbehoefte en de samenstelling van een benchmarkgroep). Daarna gingen we in dit hoofdstuk in op de technische uitwerking. Die begint met stap 3: bepalen op welke aspecten van uitvoering of prestaties van beleid gemeenten een benchmark willen uitvoeren. Daarnaast zullen de deelnemende gemeenten het eens moeten worden over het specifieke verkeersveiligheidsonderwerp.

Uit gesprekken met gemeenten blijken hun expliciete behoeften vooral te liggen op het gebied van prestaties en minder op dat van processen. Als de achterliggende redenen voor bepaalde prestaties dieper worden uitgewerkt, komen de processen wel aan bod. Bovendien hebben gemeenten ook aangegeven geïnteresseerd te zijn in kostenbesparing, een onderwerp dat onder meer via factoren aan de proceskant beïnvloed kan worden.

Bij benchmarking wordt 'de best presterende van de groep' als criterium gebruikt (relatief criterium). Bij andere – minder ambitieuze – vormen van prestatiemetingen kan dat bijvoorbeeld het gemiddelde van de groep zijn. Voor gemeenten die beter presteren dan gemiddeld of zelfs tot de beste van de groep behoren, zou er dan weinig te halen zijn om verder te verbeteren. Daarom kan het voor deze gemeenten aantrekkelijk zijn om te kijken hoe ze op de onderdelen die al heel goed gaan, verder richting nul slachtoffers kunnen komen. Het is denkbaar dat andere gemeenten, die in het algemeen minder goed presteren maar op één of enkele punten juist wel interessante en effectieve aanpakken hanteren, op die terreinen leerpunten kunnen aanbieden voor andere gemeenten. De maatstaf is dan de wetenschappelijke kennis over de relatie tussen de indicator en het ontstaan en voorkómen van ongevallen of letsel. Vooral de grotere gemeenten geven duidelijk aan zij de ambitie hebben om ten minste uit te gaan van de beste van de groep.

De volgende stap – stap 4 – betreft het definiëren van geschikte indicatoren. In dit hoofdstuk is een suggestie gedaan voor algemene verkeersveiligheidsindicatoren die zicht kunnen geven op de verschillende gegevenheden, processen en prestaties (input-troughput-output-outcome) die gemeenten kunnen gebruiken bij een benchmark van verkeersveiligheid. Uitgangspunten daarbij (en bij veel andere benchmarks) zijn dat indicatoren zowel een betrouwbaar beeld moeten geven van dat wat men wil meten, als een inzichtelijk en niet te complex beeld zodat het geheel begrijpelijk blijft. Dit leidt tot een niet al te lange lijst primaire indicatoren, aangevuld met een lijst secundaire indicatoren om iets meer de diepte in te kunnen gaan bij het verklaren van successen.

Van de uiteindelijk te kiezen indicatoren moeten wel gegevens (naar gemeente) beschikbaar zijn. Voor de lijst met indicatoren die in dit hoofdstuk is voorgesteld, zijn we dan ook ingegaan op de beschikbaarheid van gegevens, op initiatieven op het gebied van dataverzameling waarbij gemeenten kunnen aanhaken en op mogelijkheden om eventueel zelf data te verzamelen. Hierbij is het belangrijk om te letten op vergelijkbaarheid en kwaliteit van data. Als gemeenten zelf aanvullende indicatoren formuleren, moeten die ten minste een theoretisch te onderbouwen relatie hebben met verkeersveiligheid, bij voorkeur een relatie die wetenschappelijk is vastgesteld.

Op basis van het lijstje van algemene indicatoren en gegevens uit landelijke databanken, aangevuld met gegevens die gemeenten zelf op de plank hebben liggen, zou een eenvoudige gemeentelijke benchmark uitgevoerd kunnen worden op basis van de indicatoren zoals in onderstaande tabel zijn weergegeven.

	Input	Throughput	Output	Outcome 1 (tussenindicatoren)	Outcome 2 (eindindicatoren)
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> Beschikbaar budget Verkeersveiligheidsambities 	<ul style="list-style-type: none"> Probleemanalyse als basis voor beleidskeuzen, Monitoring van prestaties en effecten Samenwerkingspartners 	Uitgevoerde maatregelen, waaronder ten minste: <ul style="list-style-type: none"> Gemeentelijke infrastructuur Gemeentelijke educatieprojecten 	<ul style="list-style-type: none"> Snelheid (zie ook ProMeV) Zo mogelijk aangevuld met: <ul style="list-style-type: none"> Kwaliteit van de infrastructuur (zie ook ProMeV) Kwaliteit van de fietsinfrastructuur 	Doden en ernstig verkeersgewonden gecorrigeerd voor expositie. Aangevuld met uitsplitsingen naar: <ul style="list-style-type: none"> leeftijdsgroepen; vervoerwijze; locatie (waar mogelijk).

Vooral op het gebied van tussenindicatoren of ‘Safety Performance Indicators’ (SPI’s), is bij gemeenten nog veel te winnen in zowel gebruik als verwerven van gegevens. Dit is een interessant ontwikkelpunt, waar momenteel ook provincies op inzetten. Dat doen zij met een meer risicogestuurde aanpak, waarvoor onlangs – in opdracht van het Interprovinciaal Overleg IPO – een instrument is ontwikkeld: ProMeV (‘proactief meten van verkeersonveiligheid’). Gemeenten zouden hierbij aansluiting kunnen zoeken. Een enkele gemeente, zoals Amsterdam, blijkt het spoor van proactief meten van onveiligheid door middel van SPI’s al actief te verkennen. Dit kan dienen als inspiratie voor andere gemeenten om hierbij aan te sluiten.

4. Discussie en conclusies

Deze verkenning beoogde antwoord te vinden op de volgende vragen:

1. In hoeverre hebben gemeenten behoefte aan een benchmark van verkeersveiligheid?
2. Hoe kan een verkeersveiligheidsbenchmark voor gemeenten concreet worden uitgewerkt?
3. Zijn er gemeenten die aan de slag willen met benchmarking van verkeersveiligheid?

We lopen de gevonden antwoorden op deze vragen hieronder gestructureerd langs met kansen om bij aan te haken.

4.1. De behoefte aan een gemeentelijke benchmark verkeersveiligheid

Gemeenten blijken interesse te hebben in benchmarking van verkeersveiligheid. Dit is gebleken door met een aantal gemeenten in gesprek te gaan over de meerwaarde van de methode, hoe een uitwerking eruit kan zien en wat het belang is van hun betrokkenheid bij benchmarking. Wel zijn gemeenten benieuwd wat het hun kan opleveren, zeker ook gezien de druk op budgetten en tijd. Een van voordelen die voor gemeenten dus interessant kunnen zijn, is als een benchmark inzicht geeft in manieren voor kostenbesparing.

Daarnaast is er ook een inhoudelijke nieuwsgierigheid naar indicatoren die handvatten bieden voor het formeren en bijsturen van beleid. Een enkele gemeente, zoals Amsterdam, is hier zelf al actief mee aan de slag gegaan. De huidige situatie van gebrekkige ongevallenregistratie speelt daarbij ook een rol. Andere gemeenten blijken hiervan nog niet allemaal even goed op de hoogte. Die gebrekkige ongevallenregistratie is overigens zowel een punt van zorg als een kans. De zorg komt doordat er momenteel geen goede indicatoren beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid in gemeenten. Dit voedt ook de zorg dat hierdoor geen goede benchmark mogelijk zou zijn. De kans die deze situatie biedt, betreft de noodzaak om naar andere mogelijkheden te zoeken, wat de blik verruimt en waardoor nieuwe mogelijkheden worden aangeboden. Dit laatste proces is in ieder geval al bij provincies gestart. Dit blijkt uit de wens van het Interprovinciaal Overleg (IPO) om proactief te kunnen sturen op verkeersonveilige locaties, waarvoor onlangs ook een instrument is ontwikkeld (ProMeV). Daarnaast loopt er een verkenning van de effecten van risicogestuurd beleid op basis van tussenindicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's).

4.2. Concrete uitwerking van een verkeersveiligheidsbenchmark voor gemeenten

In dit rapport is een overzicht gemaakt van zo veel mogelijk wetenschappelijk onderbouwde indicatoren die in een gemeentelijke benchmark als uitgangspunt kunnen worden genomen. Dit betreft in de eerste plaats indicatoren die bij een benchmark van de algehele verkeersveiligheid kunnen worden gebruikt, maar er zijn ook indicatoren voor specifiekere onderwerpen uit af te leiden (bijvoorbeeld fietsveiligheid of indicatoren die betrekking hebben op een specifieke beleidsmaatregel zoals educatie of handhaving).

Bij het kiezen van indicatoren is het van belang om een afweging te maken tussen ambities, beschikbare gegevens, middelen en tijdsplanning. In dit rapport is een overzicht geschetst van de data die momenteel in landelijke bestanden naar gemeente beschikbaar zijn. Daarnaast hebben gemeenten ongetwijfeld zelf gegevens over met name proces- en beleidsindicatoren. Ook is bekend dat gemeenten ten minste af en toe zelf snelheidsmetingen uitvoeren, die in ieder geval een beeld geven van het snelheidsgedrag in delen van de gemeente.

De rol van tussenindicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's) – en dan met name SPI's die betrekking hebben op weggedrag, gebruik van beveiligingsmiddelen en de kwaliteit van de infrastructuur – zal in veel gevallen nog moeten worden geïnventariseerd.

SPI's kunnen voor gemeenten zeer interessant zijn als aanvulling op de ongevalsgegevens en meer zicht bieden op onveilige locaties en gedrag binnen een gemeente. Het is denkbaar dat er een groeiemodel wordt opgezet waarbij in de toekomst in toenemende mate relevante gegevens worden verzameld. Hiervoor zijn een aantal interessante aanknopingspunten te noemen:

- Per 1 januari 2016 wordt voor alle overheden de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) verplicht. Hierbij worden objecten in het ruimtelijk domein op een uniforme wijze geregistreerd. Dit kan als basis dienen voor het monitoren van infrastructurele kenmerken die relevant zijn voor de verkeersveiligheid.
- Er is een sterke vraag naar meer inzicht in de rol van (onveilig) gedrag op de verkeersveiligheid (zie bijvoorbeeld Aarts et al., 2014; Van Hees et al., te verschijnen). Monitoring en benchmarking van gedragsindicatoren kunnen daarbij helpen. Een voorbeeld is het hierboven genoemde instrument ProMeV, waarmee provincies inzetten op een risicogestuurde aanpak en SPI's gebruiken als aanvulling op ongevals- en slachtoffergegevens.

4.3. Gemeenten die aan de slag willen met een benchmark verkeersveiligheid

Alle gemeenten die aanwezig waren op de benchmarkbijeenkomsten op 30 september, laten weten dat ze graag met elkaar verder verkennen hoe benchmarking van verkeersveiligheid opgepakt kan worden. Deze gemeenten hebben SWOV gevraagd om daarvoor met een concreet voorstel te komen. Met name de grotere gemeenten lijkt een voortrekkersrol op het lijf geschreven. Zij kunnen ook andere gemeenten inspireren om op een gestructureerde wijze hun verkeersveiligheidscyclus tegen het licht te houden. Daarbij kunnen diverse relevante indicatoren worden betrokken die tot nu toe grotendeels buiten beeld lijken te zijn gebleven. Het uiteindelijke doel is om tot verbeterpunten te komen door van elkaar te leren. Kennis uit de wetenschap kan daarbij ondersteunend zijn. Door in een benchmark overheden en onderzoekers te laten samenwerken, kan er ook een natuurlijk platform worden geboden voor een betere uitwisseling van kennis en ervaringen, kan de kennisagenda directer gevoed worden en kan kennis beter doorwerken naar de praktijk.

Literatuur

- Aarts, L.T. & Bax, C.A. (2013). *Regionale verschillen in relatie tot verkeersveiligheid. Nadere verkenning in de praktijk op basis van drie Zeeuwse gemeenten*. R-2013-14. SWOV, Leidschendam.
- Aarts, L.T. & Bax, C.A. (2014). *Benchmarking van verkeersveiligheid. Een inventarisatie en aanbevelingen voor de opzet van verkeersveiligheids-benchmarks in Nederland*. R-2014-5. SWOV, Den Haag.
- Aarts, L., Dijkstra, A. & Bax, C. (2014). *ProMeV: Proactief Meten van Verkeersveiligheid. Inzicht in onveiligheid vóóordat er slachtoffers vallen*. R-2014-10. SWOV, Den Haag.
- Aarts, L.T., Eenink, R.G., Weijermars, W.A.M., Knapper, A. & Schagen, I.N.L.G. van (2014). *Soms moet er iets gebeuren, voor er iets gebeurt; Verkenning van mogelijkheden om de haalbaarheid van de verkeersveiligheidsdoelstellingen te vergroten*. R-2014-37A. SWOV, Den Haag.
- Aarts, L. & Schagen, I.N.L.G. van (2006). *Driving speed and the risk of road crashes; A review*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 38, nr. 2, p. 215-224.
- Bax, C.A., Litjens, B.P.E.A., Jagtman, H.M. & Pröpper, I.M.A.M. (2008). *Samenwerking bij het aanleggen van 60km/uur-gebieden*. R-2008-7. SWOV, Leidschendam.
- Bax, C., Wesemann, P., Gitelman, V., Shen, Y., et al. (2012). *Developing a Road Safety Index*. In: Deliverable 4.9 of the EC FP7 project DaCoTA. European Commission, Brussels.
- Bhutta, K.S. & Huq, F. (1999). *Benchmarking - best practices: an integrated approach*. In: Benchmarking: An International Journal, vol. 6, nr. 3, p. 254-268.
- Bijleveld, F., Stipdonk, H. & Aarts, L.T. (in voorbereiding). *De bruikbaarheid van speed profiles van TomTom als SPI*. SWOV, Den Haag. [In voorbereiding]
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M. & Fiorentino, D. (2005). *Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study*. Dunlap and Associates, Inc., Stamford.
- Boele, M. & Craen, S. de (2014). *Evaluatie voorgezette rijopleiding voor motorrijders. Motorrijders rijden veiliger na training*. R-2014-22. SWOV, Den Haag.
- Boer, J. de (2006) *Verkeersveiligheidsanalyse gemeente Hengelo: een analyse van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid*. Master-scriptie, Universiteit Twente, Enschede.

Broeks, J.B.J. & Boxum, J. (2013). *Lichtvoering fietsers 2012/2013*. Uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, afdeling Veiligheid, Delft.

Brown, J., Griffiths, M. & Paine, M. (2002). *Effectiveness of child restraints; The Australian experience*. Research Report RR06/02 for the Australian New Car Assessment Program ANCAP.

Commissie Openbare Verlichting (2011). *Kengetallen openbare verlichting*. Herziening juni 2011. NSVV, Ede.

Cyclus Management & SenterNovem (2009), *Benchmark afvalscheiding 2009*. Cyclus Management & SenterNovem.

Davidse, R.J. (red.) (2011). *Bermongevallen: karakteristieken, ongevals-scenario's en mogelijke interventies; Resultaten van een dieptestudie naar bermongevallen op 60-, 70-, 80- en 100km/uur-wegen*. R-2011-24. SWOV, Leidschendam.

Davidse, R.J. & Hoekstra, A.T.G. (2010). *Evaluatie van de BROEM-cursus nieuwe stijl. Een vragenlijststudie onder oudere automobilisten*. R-2010-6. SWOV, Leidschendam.

Dijkstra, A. (2010). *Welke aanknopingspunten bieden netwerkopbouw en wegcategorysering om de verkeersveiligheid te vergroten? Eisen aan een duurzaam veilig wegennet*. R-2010-3. SWOV, Leidschendam.

Dijkstra, A. (2011). *En route to safer roads. How road structure and road classification can affect road safety*. ITC Dissertatie 185. SWOV-Dissertatiereeks. SWOV, Leidschendam.

Dijkstra, A. & Aarts, L.T. (2014). *Monitoring verkeersinfrastructuur; Handreiking voor een gestructureerd decentraal meetnet*. H-2014-2. SWOV, Den Haag.

Dijkstra, A. & Drolenga, H. (2008). *Safety effects of route choice in a road network: Simulation of changing route choice. Research in the framework of the European research programme InSafety*. R-2008-10. SWOV, Leidschendam.

Dijkstra, A., Wijnhuizen, G.J. & Aarts, L.T. (2015). [Monitoring van de veiligheidskwaliteit van weginfrastructuur en fietsinfrastructuur; Proefmetingen in een aantal regio's](#). R-2015-5. SWOV, Den Haag.

DVS (2012). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2011. Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Uitgevoerd door I&O Research in opdracht van Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS), Delft.

Ecorys (2010). *Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat 2010*. Thematische rapportage eindmeting. Ecorys, Rotterdam.

Eksler, V. (2009). *Road mortality in the EU: a regional approach*. PhD Thesis, Versailles St.-Quentin University, Versailles.

- Elvik, R. (2009). *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*. TØI Report 1034/2009. Institute of Transport Economics TØI, Oslo.
- Elvik, R. (2011). *Publication bias and time-trend bias in meta – analysis of bicycle helmet efficacy: A re-analysis of Attewell, Glase and McFadden, 2001*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 43, nr. 3, p. 1245-1251.
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. Second edition. Emerald group, Bingley, UK.
- Felsö, F., Groot, H. de & Heezik, A. van (2011). *Benchmark gemeentelijk afvalbeheer. Een empirisch onderzoek naar de productiviteit en kostendoelmatigheid*. Delft: Innovatie en Publieke Sector Efficiëntie Studies, Technische Universiteit Delft.
- Fietsersbond (2009). *Rapportage Fietsbalans®-2; Gouda. Deel 1 Analyse en advies*. Fietsersbond, Utrecht.
- Fietsersbond (2011). *Rapportage Fietsbalans®; Amstelveen. Deel 2 Onderzoeksverslag*. Fietsersbond, Utrecht.
- Fortuijn, L.G.H. (2005). *Veiligheidseffect turbotorondes in vergelijking met enkelstrooksrotondes*. Verkeerskundige Werkdagen 2005, Ede.
- Fortuijn, L.G.H., Carton, P.J. & Feddes, B.J. (2005). *Veiligheidseffect van kruispuntplateaus in gebiedsontsluitingswegen*. Verkeerskundige Werkdagen 2005, Ede.
- Glassbrenner, D. & Starnes, M. (2009). *Lives saved calculations for seat belts and frontal air bags*. NHTSA Technical Report DOT HS 811 206.
- Goldenbeld, Ch. & Aarts, L.T. (2013). *Monitoring snelheid in het verkeer. Handreiking voor een gestructureerd decentraal meetnet*. H-2013-2. SWOV, Leidschendam.
- Goudappel Coffeng (2010). *Beveiligingsmiddelen in de auto 2010*. Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, afdeling Veiligheid, Delft.
- Groot, M.I., Court, T. de la & Chang, I. (2006). *Randvoorwaarden voor een prikkelende benchmark Duurzaam inkopen*. CE, Delft.
- Hale, A. (2009). *Why safety performance indicators?* In: *Safety Science*, vol. 47, nr. 4, p. 479-480.
- Hees, S. van, Arends, P. & Meester, N. de (te verschijnen). *Inventarisatie kennisvragen verkeersveiligheid*. Twynstra & Gudde, Amersfoort. [Te verschijnen].
- Heijden, D. van der (2010). *Verkeersveiligheidsanalyse*. RMO Sittard-Geleen. VIA, Vught.

Hels, T., Bernhoft, I.M., Lyckegaard, A., Houwing, S.; et al. (2011). *Risk of injury by driving with alcohol and other drugs*. Deliverable 2.3.5. DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. European Commission, Brussels.

Hout, R. van den (2013). *Verkeersveiligheid provinciale wegen*. ANWB-onderzoek. ANWB, Den Haag.

Houwing, S. & Aarts, L.T. (2013). *Monitoring rijden onder invloed van alcohol. Handreiking voor een gestructureerd decentraal meetnet*. H-2013-1. SWOV, Leidschendam.

Houwing, S., Aarts, L.T., Reurings, M.C.B. & Bax, C.A. (2012). *Verkenkende studie naar regionale verschillen in relatie tot verkeersveiligheid*. R-2012-10. SWOV, Leidschendam.

Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., et al. (2011). *Prevalence of alcohol and their psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 1: General results; Part 2: Country reports*. Deliverable 2.2.3 of DRUID, Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. European Commission, Brussels.

Kuiken, M. & Stoop, J. (2012). *Verbetering van fietsverlichting. Verkenning van beleidsmogelijkheden*. Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, Delft.

Korsten, A.F.A. (2006). *Ins & outs van benchmarking*. Op: <http://www.arnokorsten.nl/PDF/Onderzoek/Benchmarking.pdf>

Korsten, A.F.A., Abma, K., & Meer, A.-D. van der (2013). *Mythen over benchmarking. Feiten en ficties rond het vergelijken van prestaties tussen organisaties, met bijzondere aandacht voor gemeenten*. Op: <http://www.arnokorsten.nl/PDF/Onderzoek/Mythen%20over%20benchmarking.pdf>

Kyrö, P. (2003). *Revising the concept and forms of benchmarking*. In: *Benchmarking: An International Journal*, vol. 10, nr. 3, p. 210-225.

Liu, B.C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., et al. (2007). *Helmets for preventing injury in motorcycle riders*. In: *Cochrane Database of Systematic Reviews 2007*, nr. 4.

Lodder, A., Vermeulen, E., Gastel, J. van, Anker, B. & Beurs, H. de (2006). *Benchmark best practices in de GGD sector*. GGD Nederland, Utrecht.

Madsen, J.L.O., Andersen T. & Lahrman H.S. (2013). *Safety effects of permanent running lights for bicyclists: a controlled experiment*. In: *Accident Analysis and Prevention*. vol. 50, p. 820-829.

Moriarty, J.P. & Smallman, C. (2009). *En route to a theory of benchmarking*. In: *Benchmarking: An International Journal*, vol. 16, nr. 4, p. 484-503.

Newstead, S.V. & Corben, B.F. (2001). *Evaluation of the 1992-1996 Transport Accident Commission funded accident black spot treatment*

program in Victoria. Report No. 182. Monash University Accident Research Centre MUARC, Victoria.

Norden, Y. van, Goldenbeld, Ch. & Weijermars, W.A.M. (2011). *Monitor verkeersveiligheid 2011. Ontwikkeling in verkeersdoden, ernstig verkeersgewonden, risico, maatregelen en gedrag in 2010*. R-2011-26. SWOV, Leidschendam.

OECD (2000). *Transport benchmarking. Methodologies, applications and data needs*. European Conference of Ministers of Transport, Proceedings of the Paris conference, 1999, Paris.

OECD/ECMT (2006). *Speed management*. Organisation for Economic Cooperation and Development OECD/European Conference of Ministers of Transport ECMT, Paris.

Pol, B., Swankhuisen, C. & Vendeloo, P. van (2007). *Nieuwe aanpak in overheidscommunicatie: mythen, misverstanden en mogelijkheden*. Coutinho, Bussum.

Pommer, E., Ooms, I. & Jansen, S. (2013). *Maten voor gemeenten 2013. Prestaties en uitgaven van gemeenten 2006-2011*. Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag.

Rekenkamer Maastricht, (2010). *Onderzoek beheer openbare ruimte*. Rekenkamer Maastricht, Maastricht.

Reurings, M.C.B., Aarts, L.T. & Schermers, G. (2012). *Analyse van het aantal verkeersdoden in 2011 in Amsterdam. Is er reden tot zorg?* R-2012-6, SWOV, Leidschendam.

Reurings, M.C.B & Bos, N.M. (2009). *Ernstig gewonde verkeersslachtoffers in Nederland in 1993-2008: Het werkelijke aantal in ziekenhuizen opgenomen verkeersslachtoffers met een MAIS van ten minste 2*. R-200912. SWOV, Leidschendam.

Reurings, M.C.B., Vlakveld, W.P., Twisk, D.A.M., Dijkstra, A. & Wijnen, W. (2012). *Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten; Inventarisatie ten behoeve van de Nationale Onderzoeksagenda Fietsveiligheid (NOaF)*. R-2012-8. SWOV, Leidschendam.

Rolink, N. (2012). *Masterplan fietspaden Drenthe en Ooststellingwerf*. In opdracht van Recreatieschap Drenthe. Roelofs, Den Ham.

Rosén, E., Stigson, H. & Sander, U. (2011). *Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed*. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 43, nr. 1, p. 25-33.

ROVG (2013). *De verkeersonveiligheid in Gelderland*. ROVG-monitor 2012. ROVG, Arnhem.

Schepers, P. & Klein Wolt, K. (2012). *Single-bicycle crash types and characteristics*. In: Cycling Research International, vol. 2, p. 119-135.

Schoon, C.C. (2000). *Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP. Deel I: Effectiviteit van maatregelen*. D-2000-9 I. SWOV, Leidschendam.

Schoon, C.C. & Kampen, L.T.B. van (1992). *Effecten van maatregelen ter bevordering van het gebruik van autogordels en kinderzitjes in personenauto's*. R-92-14. SWOV, Leidschendam.

SGBO (2011). *Benchmark wwv2011*. SGBO Benchmarking, Den Haag.

Socie, E., Duffy, R.E. & Erskine, T. (2012). *Substance use and type and severity of injury among hospitalized trauma cases: Ohio, 2004-2007*. In: *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, vol. 73, nr. 2, p. 260–267.

Stipdonk, H.L., Aarts, L.T. & Bos, N.M. (te verschijnen). *Verkeersveiligheidsanalyse en -aanbevelingen voor de gemeente Rotterdam*. SWOV, Den Haag. [Te verschijnen.]

Stipdonk, H.L., Aarts, L.T. & Schoon, C.C. (2006). *De essentie van de daling in het aantal verkeersdoden. Ontwikkelingen in 2004 en 2005, en nieuwe prognoses voor 2010 en 2020*. R-2006-4. SWOV, Leidschendam.

SWOV (2014). [De registratiegraad van slachtoffers en ongevallen \(Bron: CBS, IenM, DHD en SWOV\)](#). Geraadpleegd november 2014 op www.swov.nl. SWOV, Den Haag.

Ten Tije, S., Pieterse, W., Dijk, J. van & Jansen, J. (2010). *Balans in benchmarking*. Universiteit Twente, Enschede.

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. & Commandeur, J.J.F. (2007). *Wanneer is educatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten*. R-2006-28. SWOV, Leidschendam.

Veen, R. van & Mijnders, I.L. (2012). *Verkeersveiligheidsanalyse Koggenland*. Achtergrondrapport bij het GVVP. Grontmij, Alkmaar.

VNG (2014). [Gemeenten bezorgd over lokale verkeersveiligheid](#). 29 januari 2014. Geraadpleegd november 2014 op www.vng.nl. Vereniging Nederlandse Gemeenten VNG, Den Haag.

Wegman, F. & Oppe, S. (2010). *Benchmarking road safety performances of countries*. In: *Safety Science*, vol. 48, p. 1203–1211.

Weijermars, W.A.M. (ed.) (2008). *Safety Performance indicators for Roads: Pilots in the Netherlands, Greece, Israel and Portugal*. Deliverable D3.10c of the EU FP6 project SafetyNet. European Commission, Brussels.

Weijermars, W.A.M., Bijleveld, F.D. & Stipdonk, H.L. (2010). *De daling van het aantal verkeersdoden in 2004 nader geanalyseerd*. R-2010-25. SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M. & Bos, N. (2014). *Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2013*. R-2014-2. SWOV, Den Haag.

Weijermars, W. & Schagen I.N.L.G. van (2009). *Tien jaar Duurzaam Veilig. Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007*. R-2009-14. SWOV, Leidschendam.

Wijlhuizen, G. & Aarts, L. (2014). *Monitoring fietsveiligheid. Safety Performance Indicators (SPI's) en een eerste opzet voor een gestructureerd decentraal meetnet*. H-2014-1. SWOV, Den Haag.

Wijlhuizen, G.J. Dijkstra, A. & Petegem, J.W.H. van (te verschijnen). *Safe Cycling Network; Ontwikkeling van een systeem ter beoordeling van de veiligheid van fietsinfrastructuur*. R-2014-14. SWOV, Den Haag.

Wijnen, W., Mesken, J. & Vis, M.A. (2010). *Effect en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen*. R-2010-9. SWOV, Leidschendam.

Bijlage A

Stellingen

Stellingen die zijn voorgelegd aan de aanwezige gemeenten bij de benchmark-bijeenkomsten bij SWOV op 30 september 2014.

	Eens	Oneens
1. Onze gemeente is erg vóór benchmarking als methode.		
2. Onze gemeente wil graag verkeersveiligheid benchmarken, maar alleen als het ons niets kost.		
3. Onze gemeente wil graag verkeersveiligheid benchmarken en heeft daar best wat voor over, als het maar geen tijd kost.		
4. Onze gemeente wil graag verkeersveiligheid benchmarken, maar wil daar graag zelf bij betrokken worden.		
5. Onze gemeente stelt een keurmerk voor benchmarking op prijs.		

Bijlage B

Details voor de berekening van benchmarkindicatoren

Slachtofferindicatoren

Bij slachtofferindicatoren moeten gemeenten van tevoren bedenken of ze alleen willen kijken naar slachtoffers op wegen die in beheer zijn van de gemeente, of naar slachtoffers op alle wegen die binnen de gemeentegrenzen vallen. Eventueel kunnen ook beide indicatoren worden bekeken.

Mortaliteit en morbiditeit (primair)

Het gaat hierbij om het jaarlijks aantal doden en ernstig verkeersgewonden in een gemeente, gesommeerd over een langere periode (bijvoorbeeld 10 jaar) en gedeeld door de bevolkingsomvang van de betreffende gemeente in diezelfde periode.

Mortaliteit:

$$\frac{\sum_{j^1}^{j^{10}} D_{ij}}{\sum_{j^1}^{j^{10}} B_{ij}}$$

Morbiditeit:

$$\frac{\sum_{j^1}^{j^{10}} E_{ij}}{\sum_{j^1}^{j^{10}} B_{ij}}$$

Waarbij:

- D_{ij} = het totale jaarlijks aantal doden in de gemeente. Liefst nemen we hier de werkelijke aantallen, maar omdat deze (nog) niet voorhanden zijn, wordt hiervoor het door de politie geregistreerd aantal doden genomen (BRON).
- E_{ij} = het totale jaarlijks aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) in de gemeente. Ook dit aantal is nog niet in werkelijke omvang te bepalen. Daarom wordt het aantal EVG genomen zoals gemeld in BRON (politierregistratie), gecorrigeerd met gegevens van het LMR. Dit betreft wel voornamelijk EVG in ongevallen met gemotoriseerd verkeer en niet de grote groep EVG in ongevallen zonder gemotoriseerd verkeer. Alleen voor grote gemeenten met één of meer ziekenhuizen is van deze laatste groep een indicatie te krijgen.
- t = totaal (let op: alle slachtoffers binnen de gemeente of alleen die op gemeentelijke wegen).

- j = het jaar waarop de data betrekking hebben. Aanbevolen wordt om een langere periode te nemen, bijvoorbeeld 10 jaar. $J1$ is dan het eerste jaar van die periode, $J10$ het 10^e jaar van die periode.
- B_{ij} = de jaarlijkse omvang van de totale bevolking in de gemeente.

Bij kleine gemeenten is te overwegen om doden en EVG bij elkaar te nemen. In dat geval zullen vooral de EVG het beeld bepalen, omdat het aantal doden maar een fractie is van het aantal EVG.

Mortaliteit en morbiditeit naar leeftijd (secundair)

Deze worden op dezelfde wijze berekend als de mortaliteit en morbiditeit, maar nu worden alleen de slachtoffers binnen de betreffende leeftijdsgroep in de gemeente, in de genoemde periode gesommeerd en gedeeld door het deel van de bevolking in de gemeente in die periode in dezelfde leeftijdsgroep als de slachtoffers.

Omdat vooral adolescenten (18-24 jaar) en ouderen (75-plussers) risicogroepen³ zijn, zijn dit de voor verkeersveiligheid primaire groepen. Zo nodig kan ook nog naar andere groepen gekeken worden.

Leeftijdsgebonden mortaliteit

$$\frac{\sum_{j^1}^{j^{10}} D_{ij}}{\sum_{j^1}^{j^{10}} B_{ij}}$$

Leeftijdsgebonden morbiditeit

$$\frac{\sum_{j^1}^{j^{10}} E_{ij}}{\sum_{j^1}^{j^{10}} B_{ij}}$$

Waarbij:

- D_{ij} = het totale jaarlijks aantal doden in de gemeente binnen de betreffende leeftijdsgroep.
- E_{ij} = het totale jaarlijks aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) in de gemeente binnen de betreffende leeftijdsgroep.
- I = de leeftijdspanne waarop de gegevens betrekking hebben. Aangeraden wordt om in ieder geval adolescenten (18-24 jarigen) en ouderen (75-plussers) te bekijken.
- j = het jaar waarop de data betrekking hebben. Aanbevolen wordt om een langere periode te nemen, bijvoorbeeld 10 jaar. $J1$ is dan het eerste jaar van die periode, $J10$ het 10^e jaar van die periode.
- B_{ij} = de jaarlijkse omvang van de betreffende leeftijdsgroep in de gemeente.

³ De leeftijdsgrenzen van deze groepen zijn niet hard en er kunnen overwegingen zijn om iets andere grenzen te nemen (een iets jongere groep adolescenten en ook de jongere ouderen meenemen).

Ook hier geldt dat bij kleinere gemeenten doden en EVG beter samengenomen kunnen worden.

Dichtheid van doden en EVG naar vervoerwijze (secundair)

Het gaat hierbij om het aantal doden of EVG per gemeente bij een bepaalde vervoerwijze, gesommeerd over een bepaalde periode (bijvoorbeeld 10 jaar), gedeeld door de expositie van die vervoerwijze per gemeente in diezelfde periode.

Dichtheid van doden naar vervoerwijze:

$$\frac{\sum_{j1}^{j10} D_{vj}}{\sum_{j1}^{j10} V_{vj}}$$

Dichtheid van EVG naar vervoerwijze:

$$\frac{\sum_{j1}^{j10} E_{vj}}{\sum_{j1}^{j10} V_{vj}}$$

Waarbij:

- D_{ij} = het totale jaarlijks aantal doden in de gemeente met de betreffende vervoerwijze.
- E_{ij} = het totale jaarlijks aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) in de gemeente met de betreffende vervoerwijze.
- v = de vervoerwijze waarop de gegevens betrekking hebben. Aangeraden wordt om hierbij alleen de belangrijkste vervoerwijzen te nemen, zoals auto's, fietsers en voetgangers, of de groepen met het hoogste risico, zoals gemotoriseerde tweewielers. Ook vrachtverkeer kan een relevante indicator zijn in geval van veel industriële verkeersbewegingen.
- j = het jaar waarop de data betrekking hebben. Aanbevolen wordt om een langere periode te nemen, bijvoorbeeld 10 jaar. J1 is dan het eerste jaar van die periode, J10 het 10^e jaar van die periode.
- V_{vj} = de jaarlijkse omvang van de betreffende vervoerwijze in de gemeente.

Noot:

De expositie van voetgangers en fietsers is het beste te benaderen door de bevolkingsomvang in de betreffende gemeente in de betreffende periode te nemen, bijvoorbeeld in de leeftijdscategorie van 4 tot 75 jaar. Gegevens over het aantal gemotoriseerde tweewielers zijn pas beschikbaar vanaf 2007.

Ook hier geldt dat bij kleinere gemeenten doden en EVG beter samengenomen kunnen worden.

Dichtheid doden en EVG naar locatie (secundair)

Deze indicator berekent het aantal doden of EVG per gemeente in een bepaalde periode op een bepaald wegtype (naar snelheidslimiet en wegbeheerder), gedeeld door het aantal kilometers van de betreffende wegen per gemeente in dezelfde periode.

Dichtheid van doden naar wegtype:

$$\frac{\sum_{j1}^{j10} D_{wj}}{\sum_{j1}^{j10} W_{wj}}$$

Dichtheid van EVG naar wegtype:

$$\frac{\sum_{j1}^{j10} E_{wj}}{\sum_{j1}^{j10} W_{wj}}$$

Waarbij:

- D_{wj} = het totale jaarlijks aantal doden in de gemeente op het betreffende wegtype.
- E_{wj} = het totale jaarlijks aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) in de gemeente op het betreffende wegtype.
- w = het wegtype waarop de gegevens betrekking hebben. Aangeraden wordt om hierbij de belangrijkste wegtypen te nemen, zoals 30km/uur-wegen, 50km/uur-wegen, 60km/uur-wegen, gemeentelijke 80km/uur-wegen, provinciale 80km/uur-wegen, provinciale 100km/uur-wegen en rijkswegen met een limiet ≥ 100 km/uur.
- j = het jaar waarop de data betrekking hebben. Aanbevolen wordt om een langere periode te nemen, bijvoorbeeld 10 jaar. J1 is dan het eerste jaar van die periode, J10 het 10^e jaar van die periode.
- W_{wj} = de jaarlijkse omvang van het betreffende wegtype binnen de gemeentegrenzen.

Tussenindicatoren

Bij de tussenindicatoren is het van belang dat metingen zo veel mogelijk afkomstig zijn uit de periode waarop ook de slachtofferdata betrekking hebben. Is dat niet mogelijk, en zijn er alleen recente data beschikbaar, dan kunnen deze wel worden gebruikt als algemene indicatie voor de mate waarin er momenteel nog risicovolle situaties bestaan in de betreffende gemeente; de metingen zijn in dat geval in mindere mate een verklaring voor slachtofferdichtheden (tenzij hard kan worden gemaakt dat de situatie in de tussentijd niet is gewijzigd, zoals bij de infrastructuur het geval kan zijn).

Snelheid (primair)

Circa 30% van alle dodelijke ongevallen hangt samen met onaangepaste snelheid (OECD/ECMT, 2006). Hogere gemiddelde snelheid is daarnaast in

verband gebracht met een hoger ongevallen- en letselrisico, en hangt ook af van het wegtype (Elvik, 2009). Ook aanvullende maten, zoals de spreiding in snelheid en de V85 of V90 (de snelheid die door respectievelijk 85% of 90% van het verkeer op het meetpunt niet wordt overschreden), zijn interessant, maar hebben niet in alle gevallen een even eenduidige relatie met verkeersonveiligheid (Aarts & Van Schagen, 2006).

Snelheden per gemeenten kunnen niet op één hoop worden gegooid, maar moeten ten minste worden gegroepeerd naar snelheidslimiet van de weg. Een nog beter beeld wordt verkregen door metingen van wegen met eenzelfde limiet en eenzelfde soort weginrichting en wegomgeving samen te nemen. Hierdoor ontstaat een beeld in de samenhang tussen weginrichting en snelheidsgedrag (geloofwaardigheid van de snelheidslimiet). Binnen ProMeV, waar ook snelheid als factor wordt meegenomen, worden snelheden per wegvak ingevoerd.

Kwaliteit van de infrastructuur (primair)

De kwaliteit van de infrastructuur valt in te delen in verschillende lagen (die ook binnen ProMeV gebruikt worden):

- netwerk;
- route;
- wegvak/kruispunt.

Netwerk

Menging van snelverkeer met langzaam verkeer bij hoge snelheden, zorgt voor verhoging van de kans op ernstig letsel (zie bijvoorbeeld Rosèn et al., 2011). De netwerkscore deelt wegen in op basis van de grootte van kernen die zij verbinden (zie bijvoorbeeld Dijkstra, 2010; Weijermars, 2008).

De in ProMeV uitgewerkte 'kernenmethode' kan worden gebruikt om de kwaliteit van het netwerk in kaart te brengen. Doorgaans is daarbij wel sprake van een groter gebied, waarbij getoetst wordt of de verbinding tussen kernen in functie overeenkomt met het wensbeeld dat wordt gevormd op basis van de grootte van de kernen die worden verbonden. In gemeenten met meerdere kernen kan dit worden toegepast, bij kleinere gemeenten ligt toepassing van een netwerktoets minder voor de hand. Aangezien het bij een netwerktoets vooral gaat om de grote verbindingswegen tussen kernen, moet ook worden gezien in hoeverre het wegennet dat in gemeentelijk beheer is hierbij betrokken wordt. Overigens kunnen 'fouten' op het bovenliggende netwerk ook consequenties hebben voor problemen op het onderliggend wegennet zoals sluipverkeer, hoge snelheden en dergelijke.

Route

In modelstudies zijn relaties aangetoond tussen veiligheidscriteria voor routes en verkeersveiligheidsconflicten (Dijkstra, 2011; Dijkstra & Drolenga, 2008).

In ProMeV is voor dit niveau een routetoets ingebouwd. Deze is ook voor gemeenten toe te passen. Wel dient hierbij rekening te worden gehouden met het feit dat routes over wegen van verschillende wegbeheerders kunnen lopen.

Wegvak en kruispunt

Van diverse wegkenmerken is de relatie bekend met verkeersonveiligheid, zoals:

- Aanleg van parallelwegen: 25% reductie in ernstig letsel (Elvik et al., 2009).
- Voldoende grote obstakelvrije ruimte (afhankelijk van snelheid): speelt een rol in 42% van de letselongevallen in Nederland buiten de bebouwde kom (Davidse, 2011).
- (Semi)verharde bermen: circa 30% reductie in letselslachtoffers (Newstead & Corben, 2001).
- Scheiding van rijrichtingen: 15% reductie in letselslachtoffers door middenberm, 29% reductie door een cable-barrier en 30 tot 43% reductie door een geleiderail (Elvik et al., 2009).
- Ronde: circa 70% reductie in letselslachtoffers (Elvik et al., 2009; Fortuijn, 2005).
- Verhoogd kruisingsvlak: 30% reductie in letselslachtoffers buiten de bebouwde kom, 20% reductie binnen de kom (Schoon, 2000; Fortuijn et al., 2005).

Echter, ook de samenhang tussen kenmerken zoals hierboven genoemd is van belang voor het effect dat ze hebben op verkeersveiligheid. Een bepaalde obstakelvrije afstand is onveiliger als bijvoorbeeld de snelheidslimiet op een weg hoger is of de weg smaller en obstakels niet botsvriendelijk zijn afgeschermd. Daarom zijn er ook samengestelde indicatoren ontwikkeld zoals de:

- Road Protection Score (RPS);
- Duurzaam Veilig-meter (DV-meter);
- Instrument voor Veilige Snelheid en Geloofwaardige Snelheidslimieten (VSGS).

De RPS is nog niet zodanig uitgewerkt dat deze op het onderliggend wegennet kan worden toegepast. De DV-meter en VSGS kunnen wel door gemeenten worden toegepast en zijn onderdeel van ProMeV. Gemeenten kunnen hierbij specifiek op hun eigen wegennet inzoomen. Hierbij is ook de link van belang met slachtofferindicatoren: zijn hierbij de slachtoffers bekeken van alleen het gemeentelijk wegennet of alle slachtoffers binnen de gemeente?

Kwaliteit van de fietsinfrastructuur (secundair)

Kennis over indicatoren op het gebied van fietsveiligheid is nog volop in ontwikkeling, maar over de mate waarin infrastructuur een rol speelt bij het ontstaan van fietsongevallen, is wel al meer bekend:

- Infrastructurele kenmerken in relatie tot enkelvoudige fietsongevallen zoals: a) randen en paaltjes en dergelijke: 12%; obstakels langs de weg: 21%; glad wegdek: 18%; hobbels, losse objecten en dergelijke: 7% (Schepers & Klein Wolt, 2012).
- Kruispuntongevallen met fietsers: bij eenrichtingsfietspaden treden 50% minder ongevallen op dan bij tweerichtingsfietspaden; op een drietakskruispunt treden 35% minder ongevallen op dan op een viertakskruispunt (Reurings et al., 2012).

Metingen van de kwaliteit van de infrastructuur kunnen ook weer betrekking hebben op alleen het gemeentelijke wegennet of op alle wegen in binnen de gemeentegrenzen.

Alcohol (secundair)

Bij alcohol gaat het om het aandeel bestuurders onder invloed en daarbij ook de hoogte van hun bloed-alcoholgehalte. Bij circa 20% van het aantal dodelijke slachtoffers is alcohol in het spel (Houwing et al., 2011). Daarnaast is bekend dat het ongevalsrisico stijgt bij een hoger bloedalcoholgehalte (zie bijvoorbeeld Blomberg et al., 2005; Hels et al., 2011) en dat de kans op letsel toeneemt (Socie et al., 2012).

Gordeldracht (secundair)

Hierbij gaat het om het aandeel bestuurders en passagiers (voor en achter) dat de gordel draagt. Gordeldracht bespaart 48% doden bij voorpassagiers, 44% bij achterpassagiers (Glassbrenner & Starnes, 2009).

Helmdracht bij tweewielers (secundair)

Bij helmdracht gaat het om het aandeel bromfietzers, motorrijders of fietsers dat een helm draagt. Bij bromfietzers is het daarnaast van belang hoe de helm gedragen wordt (positie op het hoofd, gesloten kinband en dergelijke). Uit onderzoek is bekend dat de motorhelm zorgt voor een reductie van 70% in ernstig hoofdletsel en 40% in dodelijk letsel (Liu et al., 2007). De fietshelm blijkt tot een 2,13 kleinere kans op hersenletsel en 1,73 kleinere kans op hoofdletsel te leiden (Elvik, 2011).

Fietsverlichting (secundair)

Fietsverlichting bij nacht of schemering is in verband gebracht met 17 tot 41% reductie in letselongevallen in fiets-auto-ongevallen (Kuiken & Stoop, 2012; Madsen et al., 2013). Metingen moeten aangeven wat het aandeel fietsers is dat zowel voor als achter verlichting voert. Eventueel kan daarnaast de kwaliteit van de verlichting worden meegenomen en of alleen voor- of achterlicht brandt.

Maatregelen

Maatregelen kunnen alleen effect hebben op tussen- en eindindicatoren nadat ze getroffen zijn. Het is dus van belang om gegevens te verzamelen over ingevoerde maatregelen iets voorafgaand aan of ten minste overlappend met de periode waarover slachtoffergegevens en SPI's worden verzameld. Is dat niet mogelijk en is alleen recente informatie beschikbaar, dan dient vooral gekeken te worden in hoeverre dit beleid goed aansluit bij de geconstateerde probleem- en succespunten bij slachtofferverdelingen en SPI-prestaties.

Infrastructuur

Bij infrastructurele maatregelen gaat het – anders dan bij de SPI van infrastructuur – om de actuele situatie, maar om datgene wat in een bepaalde periode (zie hierboven) is aangelegd. Het gaat daarbij om:

- het type maatregel (zie de tabel hieronder voor een overzicht);
- de hoeveelheid van de maatregel (aantal wegen of aantal kilometers weg, enkelzijdig/dubbelzijdig).

Wegtype	Maatregel	Opmerking	Risicoreductie
ETW BIBEKO of Zone 30	Duurzaam veilig (d.w.z. geloofwaardig) inrichten	Van geen naar voldoende snelheidsremming	25%
GOW BIBEKO of 50- of 70km/uur-limiet	Vrijliggend fietspad aanleggen		5%
	Parallelweg aanleggen		25%
	Parkeerverbod instellen		12%
ETW BUBEKO of Zone 60	Duurzaam veilig (d.w.z. geloofwaardig) inrichten	Van geen naar voldoende snelheidsremming	28%
GOW BUBEKO of 80km/uur-limiet	Vrijliggend (brom)fietspad aanleggen		2%
	Moeilijk-overrijdbare rijrichtingscheiding aanbrengen		12%
	Niet-overrijdbare rijrichtingscheiding aanbrengen		41%
	Parallelweg aanleggen		18%
	Vergroten obstakelvrije zone		25%
	Semi-verharde bermen aanleggen		7%
Stroomweg of 90-, 100-, 120-, 130km/uur-limiet	Duurzaam veilige inrichting aanbrengen	Scheiden van verkeersstromen die verschillen in massa, snelheid of richting	50%

Tabel B.1. *Infrastructurele maatregelen en hun effect op risicoreductie (Bron: Wijnen et al., 2010).*

Handhaving

Bij handhaving gaat het om:

- het type gedrag waarop gehandhaafd is;
- het aantal uren handhaving per gedragstype;
- de methode van handhaving per gedragstype.

Dit laatste is vooral van belang bij snelheidshandhaving (staandehouding, radar, flitspaal, trajectcontrole), net als het wegtype (naar snelheidslimiet) waarop deze handhaving heeft plaatsgevonden.

Handhaving heeft niet direct invloed op het voorkómen van ongevallen, wel kan het bijdragen aan veiliger gedrag. Het volgende is daarover bekend:

Type gedrag	Type handhaving (intensivering t.o.v. bestaand)	Reductie in slachtoffers met ernstig letsel
Snelheid	Vaste snelheidscamera	-34% binnen en -20% buiten de kom
	Mobiele snelheidscamera	-20% binnen en -4% buiten de kom
Rood licht	Roodlichtcamera's	-20%
Alcohol	Alcoholcontroles met staandhouding	ca. -4%
Gordel	Gordelcontroles (niet gespecificeerd)	< 1%
Helmdracht	Helmcontroles bij bromfietzers met staandhouding	ca. -4%

Tabel B.2. *Type handhaving en effect op reductie van letselongevallen (bron: Wijnen et al., 2010).*

Voorlichting en educatie

Bij voorlichtingsactiviteiten is van belang:

- welk onderwerp centraal heeft gestaan;
- wat de kern van de voorlichting of educatie is geweest (met welk concept is de doelgroep benaderd?);
- medium dat is gekozen (zoals flyers, billboards, tv-spotjes, radio et cetera);
- beoogde doelgroep;
- bereik bij de beoogde doelgroep.

Bij voorlichting en educatie is onvoldoende bekend over wat dit oplevert in slachtofferbesparing. Wel kan soms een link worden gelegd met gedragsverandering in het verkeer (zie bijvoorbeeld Pol et al., 2007; Twisk et al., 2007; Davidse & Hoekstra, 2010; Boele & De Craen, 2014). Dit gedrag (zie SPI's) kan dan weer worden gelinkt aan verkeersveiligheid.

Overige

Gemeenten kunnen ook actief zijn geweest op het gebied van andere dan de genoemde activiteiten. Per activiteit kan worden gekeken hoe dit het beste in relevante maten is te gieten.

Beleidsprocessen

Net zoals beleidsmaatregelen voorafgaan aan het bereikte resultaat in termen van SPI's en slachtoffers, zo gaan beleidsprocessen in veel gevallen vooraf aan daadwerkelijk getroffen beleid. Hiermee dient dus rekening te worden gehouden als de indicatoren in scores worden omgezet. Ook geldt echter weer: als het alleen mogelijk is om op basis van de actuele situatie een beeld te krijgen, dan kan vooral worden nagegaan waar leerpunten zitten ten opzichte van andere gemeenten en eerder geconstateerde leerpunten in andere lagen.

Probleemanalyses (primair)

Het gaat hierbij om de vraag of er een probleemanalyse is uitgevoerd en of deze analyse is gebruikt bij het formeren van beleidsplannen.

Monitoring (primair)

Monitort de gemeente haar beleidsinspanningen en prestaties op het gebied van verkeersveiligheid en op welke onderdelen? Hoe frequent doet ze dat? Antwoord op deze vragen biedt meer zicht op het bewustzijn van een gemeente ten aanzien van bestaande problemen, effecten van beleid op deze problemen en bijsturingmogelijkheden.

Economische analyses (secundair)

Economische evaluaties zijn evaluaties waarbij naar de kosteneffectiviteit van beleid wordt gekeken. Hierbij is het de vraag of deze zijn uitgevoerd en zo de gemeenten zicht hebben gegeven hoe kosteneffectief hun activiteiten zijn geweest.

Samenwerking met partijen (secundair)

Verkeersveiligheid is een complex beleidsterrein waarop zeer veel verschillende actoren invloed hebben (zie bijvoorbeeld Bax et al., 2008). Bij deze indicator is het zaak om eerst in kaart te brengen welke actoren voor de verkeersveiligheid in de gemeente relevant zijn (denk daarbij breed!) en met welke van deze actoren daadwerkelijk contact is. Daarnaast kan nog gekeken worden hoe intensief het contact is en hoe goed de relatie en samenwerking verloopt.

Uitgangsindicatoren

Uitgangsindicatoren liggen nog een stapje verder terug in de tijd omdat zij weer invloed hebben op het proces, beleid en uiteindelijke uitkomsten. Zijn hiervan geen gegevens terug te halen, bekijk dan hoe nu de situatie is. Eventueel is het ook interessant om de huidige situatie te vergelijken met de situatie in het verleden en daarbij voor- en nadelen in kaart te brengen.

Verkeersveiligheidsbudget (primair)

Voor verkeersveiligheid relevante gelden zijn zowel te vinden binnen het budget voor infrastructuur als dat voor verkeer- en vervoer, educatie, fiets en dergelijke. Als deze budgetten geen (intern) label verkeersveiligheid hebben, dan is het aan te bevelen om uit te zoeken of een schatting te maken welk deel van dit budget ook de verkeersveiligheid ten goede komt. Het is hierbij wel van belang dat de gemeenten in de benchmarkgroep dit allemaal op dezelfde wijze uitvoeren.

Aanwezigheid van verkeersveiligheidsdoelstellingen en ambities (secundair)

Dit is een van de weinige proces- en achtergrondindicatoren die op internationaal niveau in verband is gebracht met hogere verkeersveiligheidsscores (zie voor een overzicht Bax et al., 2012). Bij deze indicator gaat het erom in hoeverre de gemeente sowieso werkt met een doelstelling of ambitie, en daarbij concreet richting geeft aan de activiteiten die worden ontplooid.