



Monitor

Startakkoord

Strategisch Plan

Verkeersveiligheid

2030

Stand oktober 2023

**kennis
netwerk**
spv Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Samenvatting

Naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Dat is het ambitieuze doel van de overheden en maatschappelijke partners op het gebied van verkeersveiligheid in Nederland. Vanuit die ambitie heeft Nederland enkele jaren geleden een nieuwe verkeerveiligheidskoers ingezet. Een sterke focus ligt op een meer 'risicogestuurde' aanpak van verkeersveiligheid: we kijken niet meer alleen naar ongevallencijfers (reactief), maar we willen ongevallen juist voorkómen door potentiële risico's in het verkeerssysteem preventief te verminderen (proactief).

Risicoanalyse en uitvoeringsagenda

Maar waar moet je als gemeente, provincie of regio dan naar kijken? Moet de infrastructuur veiliger? Moeten we vooral kijken naar snelheid? Of zijn er in een regio bijvoorbeeld relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers? Om dat soort risicofactoren in kaart te brengen, is afgesproken dat elke gemeente, provincie en regio een *risicoanalyse* maakt van het eigen verkeerssysteem. Op basis van de risicoanalyse worden vervolgens een *uitvoeringsagenda* en *uitvoeringsprogramma*¹ opgesteld om de belangrijkste risico's aan te pakken. Als leidraad hiervoor heeft het Kennisnetwerk SPV een [Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma](#) opgesteld.

Jaarlijkse monitor van de voortgang

Deze en andere afspraken zijn vastgelegd in [Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#) (SPV 2030) en in het bijbehorende [Startakkoord](#). Om de voortgang hiervan te meten, brengt het Kennisnetwerk SPV elk jaar een monitor uit.²

Voorgaande jaren zijn voornamelijk gemeenten benaderd maar dit jaar doen provincies en regio's ook mee en daarom is gekozen voor onderstaande onderzoeksvragen:

1 In hoeverre hebben gemeenten, provincies en

regio's een risicoanalyse, uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma opgesteld?

2 Wat hebben gemeenten, provincies en regio's nodig bij het opstellen van deze plannen?

3 Waar lopen gemeenten, provincies, en regio's tegen aan op het gebied van verkeersveiligheid?

4 Welke onderdelen uit het stappenplan van het Kennisnetwerk SPV komen terug in de ingestuurde risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's?

Voor de eerste drie onderzoeksvragen is aan alle 342 Nederlandse gemeenten, 12 provincies en 2 regio's gevraagd om een internetenquête in te vullen. De vierde vraag is beantwoord met een quickscan.

Internetenquête

Risicoanalyses

Gemeenten

In totaal hebben 218 gemeenten (64%) de internetenquête volledig ingevuld. De resultaten laten zien dat 81% van de respondenten een risicoanalyse heeft afgerond of in 2023 verwacht af te ronden, tegen 71% in 2022³, 70% in 2021 en 55% in 2020. Van de respondenten is 6% niet van plan een risicoanalyse uit te voeren, vooral omdat deze regionaal/provinciaal wordt opgesteld, vanwege beperkte capaciteit of omdat gekozen is voor een andere vorm, bijvoorbeeld een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP).

Provincies en regio's

De twaalf provincies en twee regio's hebben allemaal een risicoanalyse opgesteld.

Uitvoeringsagenda's

Gemeenten

63% van de respondenten geeft aan in 2023 een uitvoeringsagenda te hebben afgerond of nog te zullen afronden.

1 De uitvoeringsagenda is een lijst van onderwerpen die aandacht behoeven, bijvoorbeeld voortkomend uit de risicoanalyse. Het uitvoeringsprogramma is het feitelijke beleidsplan: de uitwerking van maatregelen om deze onderwerpen aan te pakken..

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

3 In 2022 zijn alleen de risicoanalyses meegenomen tot 1 oktober. De risicoanalyses die tussen 1 oktober en 31 december 2022 zijn opgeleverd, zijn hierin niet meegenomen.

Van de respondenten is 10% niet van plan een uitvoeringsagenda op te stellen, vooral omdat er voor een andere vorm is gekozen (zoals een GVVP) of omdat er beperkte middelen en capaciteit beschikbaar zijn.

Provincies en regio's

Alle provincies en regio's hebben al een uitvoeringsagenda opgesteld.

Uitvoeringsprogramma's

Gemeenten

51% van de respondenten geeft aan in 2023 een uitvoeringsprogramma te hebben afgerond of nog te zullen afronden. Aangezien dit jaar voor het eerst onderscheid is gemaakt tussen uitvoeringsagenda's en -programma's, zijn de resultaten daarvan samengenomen om te kunnen vergelijken met voorgaande jaren. Van de gemeenten die de enquête hebben ingevuld, heeft 68% een uitvoeringsagenda of -programma afgerond of het voornemen om deze nog af te ronden in 2023, tegen 57% in 2022, 46% in 2021 en 18% in 2020.

Van de respondenten is 13% niet van plan een uitvoeringsprogramma op te stellen, om dezelfde redenen als genoemd voor uitvoeringsagenda's.

Provincies en regio's

Alle provincies en regio's hebben al een uitvoeringsprogramma of verwachten dit eind 2023 afgerond te hebben.

Problemen en ondersteuning

Zowel gemeenten als provincies en regio's lopen aan tegen hetzelfde type problemen. Dit zijn voornamelijk beperkte capaciteit, financiële middelen, tijd, kennis en handhavinginzet van de politie. Wat de ondersteuning betreft, geven de meeste respondenten aan dat ze behoefte hebben aan gemakkelijk toegankelijke data. Ook zouden gemeenten geholpen zijn met voorbeelden van hoe een 'goede' risicoanalyse en uitvoeringsagenda/-programma eruitzien. Tot slot hebben zowel gemeenten als provincies en regio's behoefte aan bijeenkomsten of werksessies over het SPV en aan stimulering van de regionale samenwerking.

Quickscan

Risicoanalyse

Gemeenten

Voor de quickscan zijn in totaal 54 gemeentelijke risicoanalyses bekeken. De meeste analyses bevatten een inventarisatie van wegen (51), informatie over snelheid (51), rijden onder invloed (52), ongevalcijfers (52), en een prioritering van de risico's (48).

Provincies en regio's

Van de 12 bekeken regionale risicoanalyses bevat driekwart (9) een inventarisatie van wegen. Ook snelheid wordt in driekwart (9) van de risicoanalyses meegenomen. Informatie over rijden onder invloed, ongevalcijfers en een prioritering van problemen zijn elk te vinden in twee derde (8) van de analyses.

Uitvoeringsagenda/-programma

Gemeenten

In totaal zijn 31 gemeentelijke uitvoeringsprogramma's bekeken. In 10 hiervan zijn algemene verkeersveiligheidsdoelstellingen opgenomen; 26 bevatten (ook) specifieke voorgenomen maatregelen. Ongeveer de helft (15) van de uitvoeringsprogramma's benoemt niet welke partijen voor de uitvoering verantwoordelijk zijn; twee derde bevat wel informatie over het beschikbare budget (21) en de looptijd (19). Ruim een derde (11) van de programma's bevat voornemens om de ontwikkelingen te monitoren en/of maatregelen te evalueren.

Provincies en regio's

Van de 10 bekeken uitvoeringsprogramma's van provincies en regio's zijn er 4 waarin algemene verkeersveiligheidsdoelstellingen zijn opgenomen. Bijna alle programma's (9) bevatten (mogelijke) maatregelen. Meer dan de helft (6) benoemt geen verantwoordelijke partijen en 7 uitvoeringsprogramma's noemen geen budget. Er is wel een looptijd opgenomen in 6 van de programma's. Geen enkel uitvoeringsplan bevat voornemens voor evaluatie of monitoring van de maatregelen/ontwikkelingen.

Inhoud

1. Inleiding	04
2. Werkwijze	06
2.1 Internetenquête	06
2.2 Quickscan	07
3. Resultaten internetenquête	08
3.1 Respons gemeenten	08
3.2 Risicoanalyse gemeenten	08
3.3 Uitvoeringsagenda gemeenten	10
3.4 Uitvoeringsprogramma gemeenten	12
3.5 Ondersteuning gemeenten	13
3.6 Vergelijking gemeenten met voorgaande jaren	14
3.7 Resultaten provincies en regio's	15
4. Resultaten quickscan	16
4.1 Risicoanalyse	16
4.2 Uitvoeringsagenda/-programma	16
5. Reflectie en conclusie	18
5.1 Internetenquête	18
5.2 Quickscan	19
5.3 Beperkingen van deze studie	20
Bijlage:	
Enquête met antwoordmogelijkheden	21

1. Inleiding

Naar nul verkeersslachtoffers in 2050, dat is het ambitieuze doel van de overheden en maatschappelijke partners op het gebied van verkeersveiligheid in Nederland. Om dat doel te bereiken, heeft Nederland enkele jaren geleden een nieuwe verkeerveiligheidskoers ingezet, die is vastgelegd in [Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#) (SPV 2030). Hierin ligt een sterke focus op een meer 'risicogestuurde' aanpak van verkeersveiligheid: we kijken niet meer alleen naar ongevallencijfers (reactief: op een plek waar veel ongevallen plaatsvinden zal wel iets mis zijn), maar we willen ongevallen juist voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem preventief (pro-actief) aan te pakken.

Risicoanalyse, uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma

Maar hoe weet je als gemeente, provincie of regio waar je dan naar moet kijken? Gaat het om fysieke wegkenmerken? Om snelheden of rijden onder invloed? Of zijn er in een regio bijvoorbeeld relatief veel kwetsbare of onervaren verkeersdeelnemers? Om dat soort risicofactoren in kaart te brengen, is afgesproken dat elke regio een *risicoanalyse* maakt van het lokale verkeerssysteem. Risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators (SPI's) vormen hierbij een belangrijk hulpmiddel: meetbare variabelen waarmee we de veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem kunnen identificeren.

Op basis van de risicoanalyse stelt elke gemeente, provincie en regio vervolgens een uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma⁴ op om de belangrijkste risico's aan te pakken. Als leidraad hiervoor heeft het Kennisnetwerk SPV een [Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma](#) opgesteld.

⁴ In deze monitor maken we voor het eerst onderscheid tussen een uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma. Onder de uitvoeringsagenda verstaan we een lijst van onderwerpen die aandacht behoeven, bijvoorbeeld voortkomend uit de risicoanalyse. Onder het uitvoeringsprogramma verstaan we het feitelijke beleidsplan: de uitwerking van maatregelen om deze onderwerpen aan te pakken.

Jaarlijkse monitor van de voortgang

De actiepunten uit het SPV 2030 zijn vastgelegd in het [Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#). Om de voortgang van deze actiepunten te meten, brengt het Kennisnetwerk SPV elk jaar een monitor uit.⁵ Na een kleinschalige [Quickscan onder 24 regionale overheden](#) in 2019 verscheen [de eerste monitor in 2020](#). Deze bestond uit een online enquête onder Nederlandse gemeenten, met de vraag of zij een risicoanalyse hadden gemaakt. In 2021 [verscheen de tweede monitor](#), waarbij naast de online enquête ook een quickscan is uitgevoerd op de risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's. Ook voor [de derde monitor in 2022](#) is, naast de online enquête, een quickscan uitgevoerd op de uitvoeringsprogramma's. Voor de vierde monitor, het huidige document, heeft het Kennisnetwerk SPV wederom een internet-enquête verstuurd naar gemeenten en – anders dan voorgaande jaren – ook naar provincies en regio's. Daarnaast is een quickscan uitgevoerd op een deel van de risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's. In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)

is dit jaar voor de volgende onderzoeksvragen gekozen:

- 1 In hoeverre hebben gemeenten, provincies of regio's een risicoanalyse, uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma opgesteld?
- 2 Wat hebben gemeenten, provincies en regio's nodig bij het opstellen van deze plannen?
- 3 Waar lopen gemeenten, provincies en regio's tegen aan op het gebied van verkeersveiligheid?
- 4 Welke onderdelen uit het stappenplan van het Kennisnetwerk SPV komen terug in de ingestuurde risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's?

Voor de eerste drie onderzoeksvragen is aan alle 342 Nederlandse gemeenten, 12 provincies en 2 regio's gevraagd om een internet-enquête in te vullen. Daarnaast zijn alle gemeenten, provincies en regio's die niet reageerden, telefonisch benaderd met als doel om de respons te verhogen. De vierde vraag is beantwoord met een quickscan.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de werkwijze voor deze monitor beschreven, daarna gaan we in de hoofdstuk 3 en 4 in op de resultaten. In hoofdstuk 3 komen de enquêteresultaten aan bod en hoofdstuk 4 bevat de quickscan. In hoofdstuk 5 sluiten we af met de belangrijkste conclusies.

⁵ In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in overleg met het Kernteam SPV.

2. Werkwijze

Zoals in voorgaande jaren, is dit jaar wederom gekozen voor een online enquête die gemeenten, provincies en regio's zelf kunnen invullen. Daarnaast is ervoor gekozen om gemeenten, provincies en regio's die niet reageerden te bellen om de enquête telefonisch af te nemen. Ten slotte hebben we iedereen gevraagd om hun analyse- en uitwerkingsdocumenten op te sturen zodat wij kunnen beoordelen of de onderdelen uit het stappenplan van het Kennisnetwerk SPV hierin zijn opgenomen.

2.1 Internetenquête

Alle gemeenten, provincies en regio's hebben via het algemene e-mailadres of via het contactformulier op de website van de betreffende gemeente het verzoek ontvangen om de enquête in te vullen. In het mailtje zelf en in de 'onderwerp'-regel werd aangegeven dat de mail gericht was aan de beleidsmedewerker/ afdeling verkeer(sveiligheid). De enquêtevragen staan in Tabel 2.1. Een overzicht van de vragen met antwoordmogelijkheden is terug te vinden in de bijlage.

De enquête is aan het begin van de zomer verstuurd en is daarna nog twee keer gerappelleerd per e-mail. Op 8 september is de enquête stopgezet. Hiernaast is een belteam aan de slag gegaan om de gemeenten, provincies en regio's die nog niet hadden gereageerd, actief te benaderen en de enquête waar toegestaan telefonisch af te nemen.

De resultaten zijn per landsdeel (Noord, Oost, West en Zuid) en naar inwoneraantal (volgens de klassen van het CBS) gegroepeerd, zie voor de gebruikte indeling de onderstaande tabellen. In dit rapport worden geen individuele gemeenten, provincies of regio's genoemd in verband met de privacy.

Vraag 1	Heeft uw gemeente, regio of provincie een risicoanalyse verkeersveiligheid?
Vraag 2	Wilt u uw risicoanalyse hier uploaden?
Vraag 3	Mag deze risicoanalyse gedeeld worden op de website van het Kennisnetwerk?
Vraag 4	Heeft uw gemeente, regio of provincie een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid?
Vraag 5	Waarop zijn de onderwerpen van de uitvoeringsagenda gebaseerd?
Vraag 6	Wilt u uw uitvoeringsagenda hier uploaden?
Vraag 7	Mag deze uitvoeringsagenda gedeeld worden op de website van het Kennisnetwerk?
Vraag 8	Heeft uw gemeente, regio of provincie een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid?
Vraag 9	Wilt u uw uitvoeringsprogramma hier uploaden?
Vraag 10	Mag het uitvoeringsprogramma gedeeld worden op de site van het Kennisnetwerk?
Vraag 11	Waar loopt u tegen aan bij het uitvoeren van risicoanalyses?
Vraag 12	Waar loopt u tegen aan bij het opstellen van de beleidsplannen en/of uitvoeren van de maatregelen?
Vraag 13	Waar loopt u tegen aan bij het verbeteren van de verkeersveiligheid?
Vraag 14	Wat kan u het beste helpen bij het opstellen van een risicoanalyse, uitvoeringsagenda en/of uitvoeringsprogramma?
Vraag 15	Zouden we u mogen benaderen voor eventuele vragen?

Tabel 2.1. Enquêtevragen Monitor Startakkoord 2023.

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

Tabel 2.2. Provincies per landsdeel.

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

Tabel 2.3. Inwoneraantal gemeenten per CBS-klasse.

2.2 Quickscan

In de enquête is gemeenten, provincies en regio's gevraagd om hun risicoanalyse, uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma te uploaden. De opgestuurde plannen zijn vervolgens bekeken aan de hand van het [Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma](#). Gekeken is of de volgende onderdelen uit het stappenplan in de analyses en uitvoeringsplannen terug te vinden zijn:

Risicoanalyse

- Inventarisatie van wegen
- Snelheidsmetingen
- Cijfers over rijden onder invloed
- Ongevallencijfers
- Prioriteren van risico's
- Hulp van adviesbureau

Uitvoeringsagenda/-programma

- Doelstellingen
- Maatregelen
- Verantwoordelijke partijen
- Budget en looptijd
- Evaluatie
- Hulp van adviesbureau

In overleg met lenW, IPO en de VNG is in deze quickscan niet gekeken naar de inhoudelijke maatregelen of de kwaliteit van de plannen.

3. Resultaten internetenquête

In de volgende paragrafen komen de resultaten van de internetenquête onder gemeenten (3.1 t/m 3.6) en provincies en regio's (3.7) aan bod. Er zijn vragen gesteld over risicoanalyses, uitvoeringsagenda's en uitvoeringsprogramma, en de eventuele problemen en behoefte aan ondersteuning daarbij.

Het onderscheid tussen een uitvoeringsagenda en een uitvoeringsprogramma is dit jaar voor het eerst gemaakt. De uitvoeringsagenda (in 3.3) is een lijst met verkeersveiligheidsonderwerpen om aan te pakken, bijvoorbeeld gebaseerd op de risicoanalyse. Het uitvoeringsprogramma (in 3.4) is het feitelijke beleidsplan: de uitwerking van verkeersveiligheidsmaatregelen om de onderwerpen uit de agenda aan te pakken, liefst ook met het beschikbare budget, de geplande doorlooptijd, en de aangewezen partijen die voor de uitvoering verantwoordelijk zijn.

3.1 Respons gemeenten

Van de 342 gemeenten hebben 218 gemeenten de enquête ingevuld. Dat komt neer op een respons van 64%. Sommige gemeenten hebben de enquête tweemaal (en zelfs driemaal) ingevuld. Hierbij hebben wij de meest volledige antwoorden meegenomen en is de rest verwijderd.

In Tabel 3.1 is de respons per landsdeel te vinden.

De respons is redelijk evenwichtig verdeeld over het land, namelijk 59% tot 70% per landsdeel.

Landsdeel	Aantal gemeenten in landsdeel	Respons-aantal	Respons-percentage
Noord-Nederland	40	28	70%
Oost-Nederland	82	51	62%
West-Nederland	133	78	59%
Zuid-Nederland	87	61	70%
Totaal	342	218	-

Tabel 3.1. Respons per landsdeel.

CBS-inwoners-klasse	Aantal gemeenten in NL	Respons-aantal	Respons-percentage
1	5	2	40%
2	7	4	57%
3	54	28	52%
4	184	122	66%
5	60	37	62%
6	14	11	79%
7	14	12	86%
8	4	2	50%
Totaal	342	218	-

Tabel 3.2. Respons naar gemeentegrootte, volgens de CBS-inwonersklassen

Als we kijken naar de inwoneraantallen, zien we ook een evenwichtige verdeling van de respons over de verschillende inwonersklassen, zie Tabel 3.2. Voor de overzichtelijkheid is in de volgende paragrafen met enquêteresultaten een aantal inwonersklassen samengevoegd tot kleine, middelgrote en grote gemeenten.

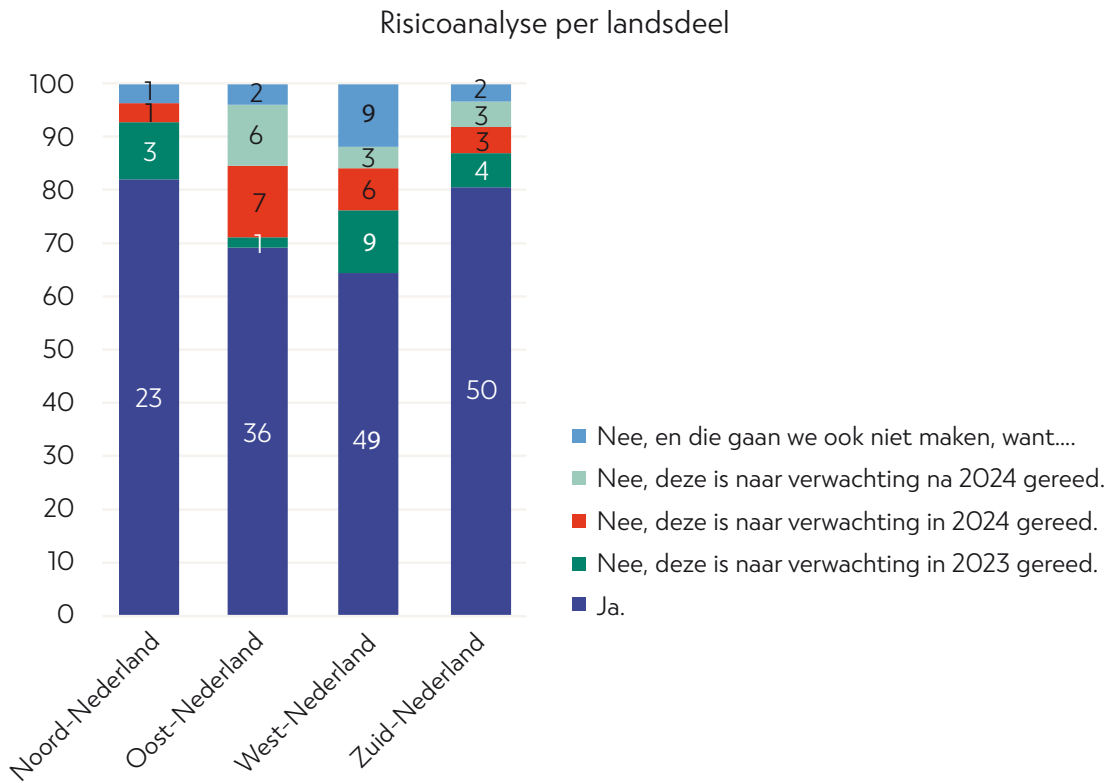
3.2 Risicoanalyse gemeenten

Van de 218 gemeenten die de enquête hebben ingevuld, hebben 158 gemeenten (73%) een risicoanalyse uitgevoerd. Nog eens 17 gemeenten (8%) hebben naar verwachting hun risicoanalyse eind dit jaar afgerond. Daarnaast verwachten 17 gemeenten (8%) de risicoanalyse in 2024 afgerond te hebben en 12 gemeenten (6%) verwachten dat de risicoanalyse na 2024 gereed zal zijn.

Veertien gemeenten (6%) zijn niet van plan om een risicoanalyse uit te voeren. Hiervoor worden de volgende redenen gegeven (3 gemeenten hebben geen reden opgegeven):

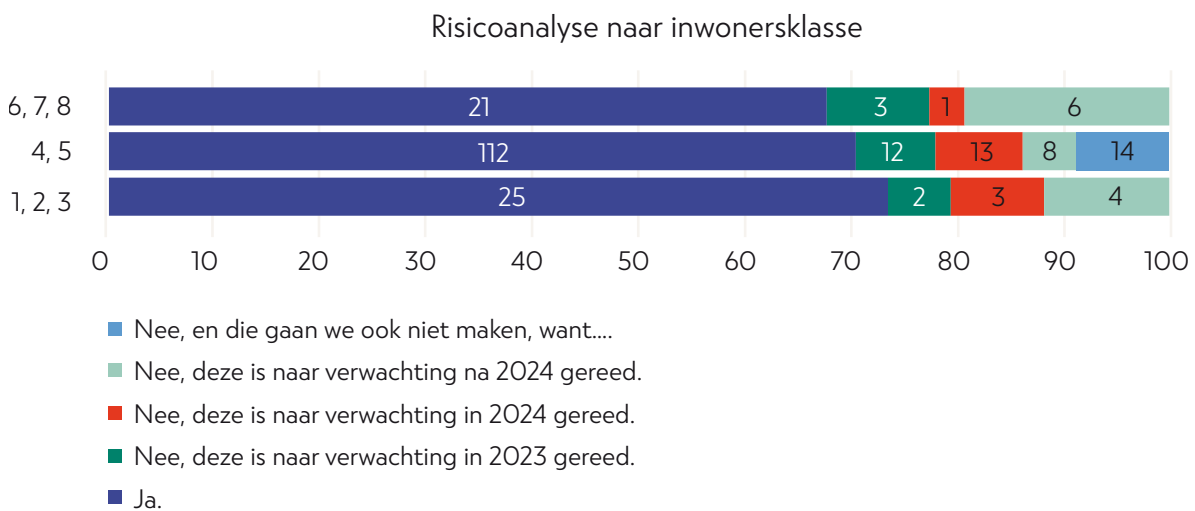
- De risicoanalyse wordt regionaal/provinciaal opgesteld (5 keer genoemd).
- Er is voor een andere vorm/methode gekozen, zoals een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) of mobiliteitsplan (3 keer genoemd).
- Beperkte capaciteit (2 keer genoemd).

Uitgesplitst per landsdeel zien de antwoorden over de risicoanalyse er als volgt uit :



Grafiek 3.1. Percentage responsgemeenten met of zonder risicoanalyse per landsdeel. N=218.

Grafiek 3.2 splitst de antwoorden over de risicoanalyse uit naar gemeentegrootte (samengevoegde inwonersklassen).



Grafiek 3.2. Percentage responsgemeenten met of zonder risicoanalyse per samengevoegde inwonersklassen. N=218.

3.3 Uitvoeringsagenda gemeenten

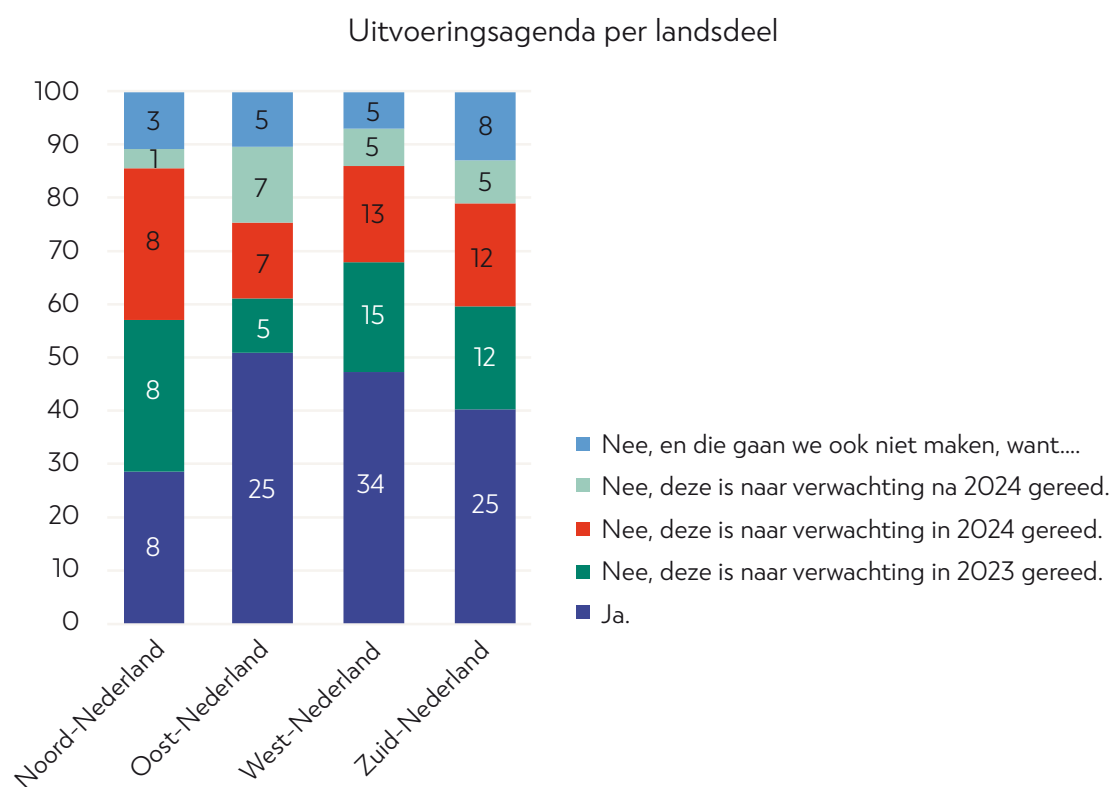
Op de vraag of de gemeente een uitvoeringsagenda heeft, hebben 211 gemeenten antwoord gegeven. In totaal hebben 92 gemeenten (44%) hun uitvoeringsagenda al afgerond. 40 gemeenten (19%) gaven aan dat hun uitvoeringsagenda eind dit jaar af is; 40 gemeenten (19%) verwachten de uitvoeringsagenda volgend jaar gereed te hebben. Een klein deel, namelijk 18 gemeenten (9%), verwacht de uitvoeringsagenda na 2024 afgerond te hebben.

21 (10%) gemeenten hebben geen uitvoeringsagenda en zijn ook niet voornemens om hiermee aan de slag te

gaan. Hiervoor geven gemeenten de volgende redenen (2 gemeenten hebben geen reden opgegeven):

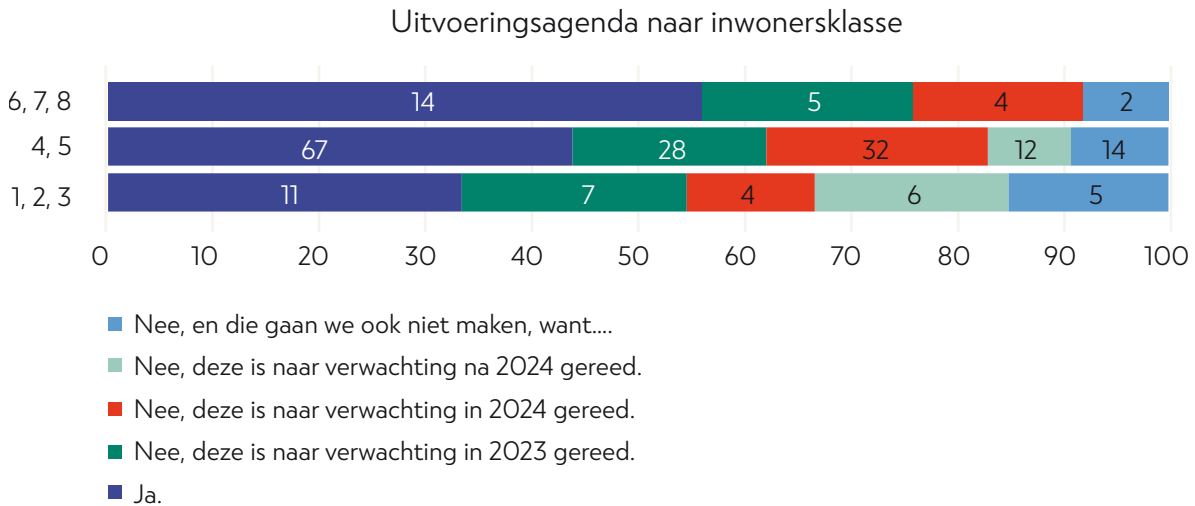
- Er is voor een andere vorm/methode gekozen, zoals een GVVP of mobiliteitsplan (8 keer genoemd).
- Beperkte capaciteit/budget (4 keer genoemd).
- Uitvoeringsagenda is onderdeel van risicoanalyse/uitvoeringsprogramma (3 keer genoemd).
- De uitvoeringsagenda wordt regionaal/provinciaal opgesteld (2 keer genoemd).
- SPV biedt geen meerwaarde (1 keer genoemd).

Uitgesplitst per landsdeel zien de antwoorden over de uitvoeringsagenda er als volgt uit :



Grafiek 3.3. Percentage responsgemeenten met en zonder uitvoeringsagenda per landsdeel. N=211.

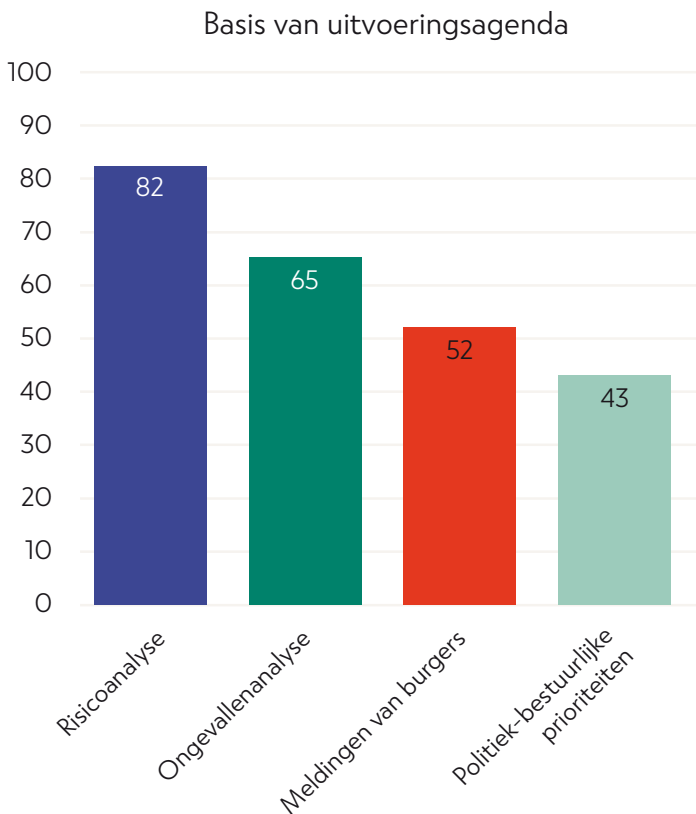
Grafiek 3.4 splitst de antwoorden over de uitvoeringsagenda uit naar gemeentegrootte (samengevoegde inwonersklassen).



Grafiek 3.4. Percentage responsgemeenten met en zonder uitvoeringsagenda per samengevoegde inwonersklassen. N=211.

105 gemeenten hebben aangegeven op welke van onderstaande bronnen ze de onderwerpen van hun uitvoeringsagenda hebben gebaseerd (meerdere antwoorden mogelijk):

- risicoanalyse (82 keer genoemd).
- ongevalanalyse (65 keer genoemd).
- meldingen van burgers (52 keer genoemd).
- politiek-bestuurlijke prioriteiten (43 keer genoemd).



Grafiek 3.5. Aantallen responsgemeenten die desgevraagd risicoanalyse, ongevalanalyse, meldingen van burgers en/of politiek-bestuurlijke prioriteiten aanwezen als basis voor hun uitvoeringsagenda. Meerdere antwoorden waren mogelijk.

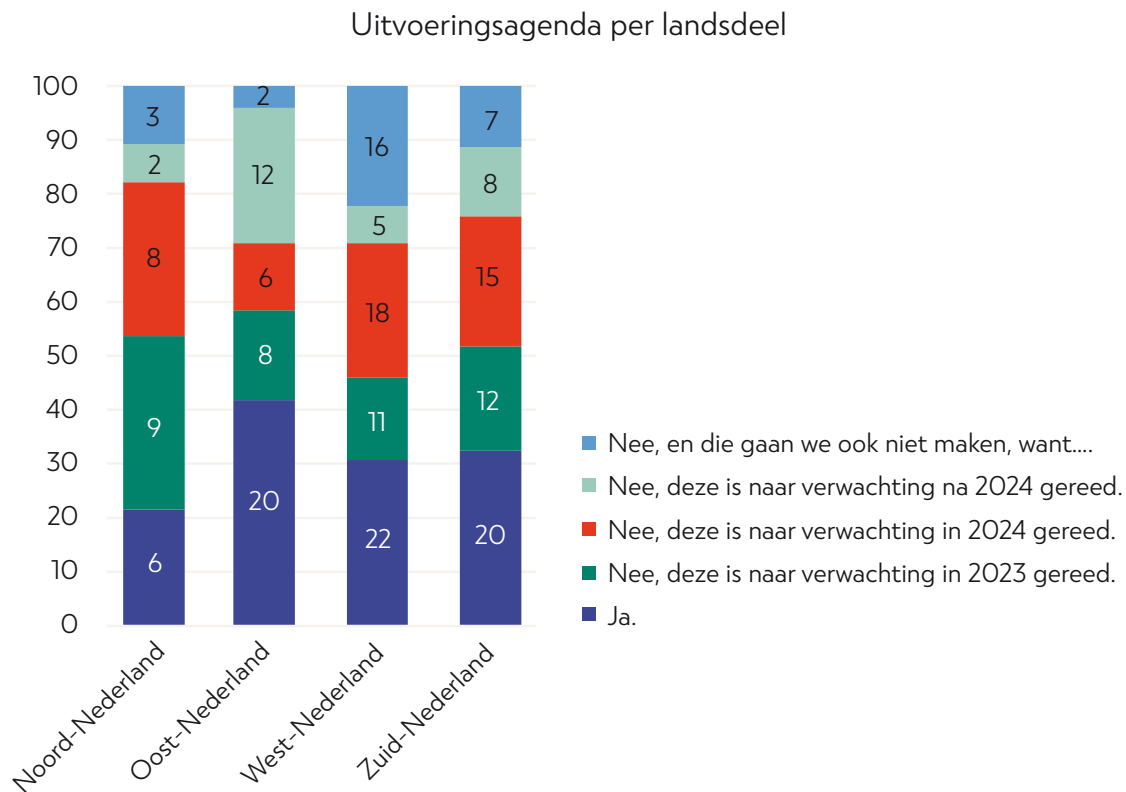
3.4 Uitvoeringsprogramma gemeenten

Op de vraag of de gemeente een uitvoeringsprogramma heeft, hebben 210 gemeenten antwoord gegeven. In totaal hebben 68 gemeenten (32%) hun uitvoeringsprogramma al afgerond. 40 gemeenten (19%) gaven aan dat hun uitvoeringsprogramma eind dit jaar af is; 47 gemeenten (22%) verwachten het uitvoeringsprogramma volgend jaar gereed te hebben. Een klein deel, namelijk 27 gemeenten (13%), verwacht het uitvoeringsprogramma na 2024 afgerond te hebben.

28 (13%) gemeenten hebben geen uitvoeringsprogramma en zijn ook niet voornemens om hiermee aan de slag te gaan. Hiervoor geven gemeenten de volgende redenen (4 gemeenten hebben geen redenen opgegeven):

- Er is voor een andere vorm/methode gekozen, zoals een GVVP of mobiliteitsplan (14 keer genoemd).
- Beperkte capaciteit/middelen (7 keer genoemd).
- Het uitvoeringsprogramma wordt regionaal/provinciaal opgesteld (2 keer genoemd).
-

Uitgesplitst per landsdeel zien de antwoorden over het uitvoeringsprogramma er als volgt uit :



Grafiek 3.6. Percentage responsgemeenten met en zonder uitvoeringsprogramma per landsdeel. N=210.

Grafiek 3.7 splitst de antwoorden over het uitvoeringsprogramma uit naar gemeentegrootte (samengevoegde inwonersklassen).



Grafiek 3.7. Percentage responsgemeenten met en zonder uitvoeringsprogramma per samengevoegde inwonersklassen. N=210.

3.5 Ondersteuning gemeenten

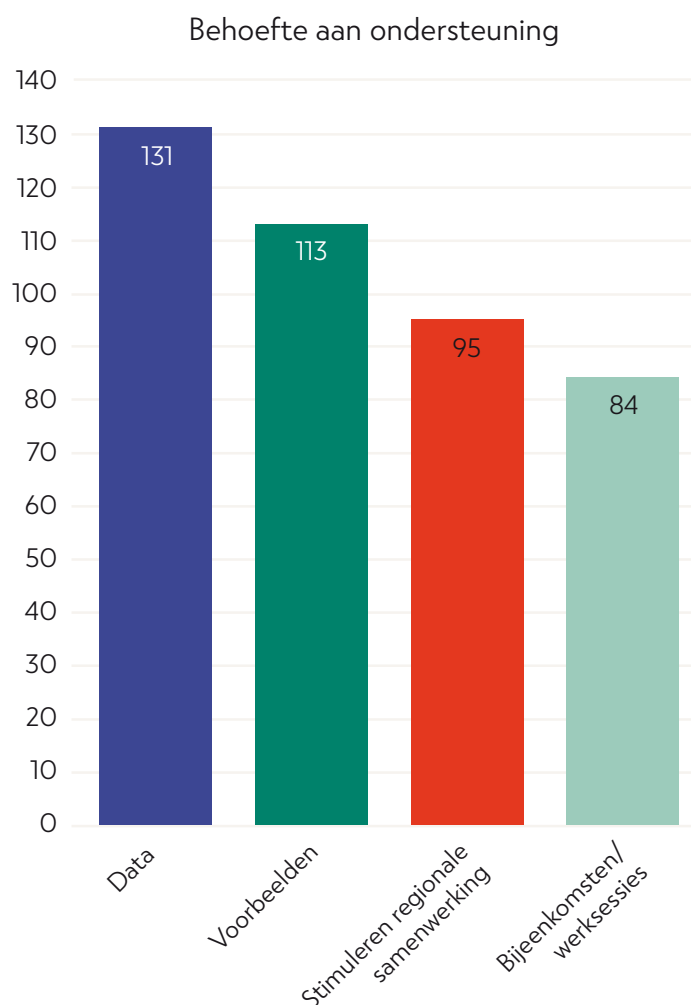
In de enquête is ook gevraagd tegen welke problemen gemeenten aanlopen bij het maken van een risicoanalyse, uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma en bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze vragen zijn gesteld als open vragen en hierop kwamen uiteenlopende antwoorden. Vanwege deze verschillen is ervoor gekozen om de antwoorden kwalitatief samen te vatten.

Respondenten lopen bij het uitvoeren van een risicoanalyse aan tegen beperkte capaciteit, financiële middelen, tijd, kennis en data. Daarnaast geven enkele gemeenten aan dat er soms sprake is van andere prioriteiten. Bij het opstellen van de beleidsplannen en/of uitvoeren van de maatregelen lopen de respondenten aan tegen beperkte capaciteit, financiële middelen, tijd en handhaving van politie (snelheidscontroles). Hiernaast worden politieke prioriteiten/wensen en burgerparticipatie als lastig ervaren. Op de vraag waar respondenten tegen aanlopen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid kwamen de volgende antwoorden: beperkte capaciteit, financiële middelen, tijd en handhaving van politie (snelheidscontroles). Tevens kwam het 'gedrag van de weggebruiker' vaak terug in de antwoorden. Daarnaast is gevraagd naar de behoefte van gemeenten aan ondersteuning op een bepaald vlak. Op het

gebied van ondersteuning bij het opstellen van een risicoanalyse, uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma geven responsgemeenten aan dat zij voornamelijk behoefte hebben aan gemakkelijk toegankelijke data (131 keer genoemd). Ook zijn goede voorbeelden gewenst van hoe een risicoanalyse, uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma eruit horen te zien (113 keer genoemd). Daarnaast zouden stimulering van de regionale samenwerking (95 keer genoemd) en bijeenkomsten of werksessies over het SPV in een behoefte voorzien (84 keer genoemd).

3.6 Vergelijking gemeenten met voorgaande jaren

Als we de resultaten van dit jaar vergelijken met die van voorgaande jaren, zien we een positieve trend. Er zijn steeds meer responsgemeenten die hun risicoanalyse hebben afgerond. Het aantal respondenten dat niet van plan is om een risicoplan op te stellen, blijft ongeveer gelijk.



Grafiek 3.8. Aantallen responsgemeenten die desgevraagd aangaven behoefte te hebben aan het genoemde type ondersteuning.

Risicoanalyse	2020	2021	2022	2023
Afgerond	22%	47%	61%	73%
Later dit jaar afronden	33%	23%	10% ⁶	8%
Volgend jaar afronden	35%	13%	15%	8%
Na volgend jaar afgerond	-	4%	8%	6%
Geen risicoanalyse van plan	11%	13%	6%	6%
Aantal respondenten	139	249	135	218

Tabel 3.3 Vergelijking onderzoeksresultaten gemeenten voor uitgevoerde risicoanalyses 2020, 2021, 2022 en 2023.

Voor de volgende vergelijking is nog een vertaalslag nodig. In deze monitor is immers voor het eerst apart gevraagd naar de aanwezigheid van een uitvoeringsagenda en een uitvoeringsprogramma; de afzonderlijke antwoorden daarop staan in paragrafen 3.3 respectievelijk 3.4. In voorgaande jaren is alleen gevraagd naar de aanwezigheid van 'een' uitvoeringsplan (agenda/programma). Om de opeenvolgende jaren met elkaar te kunnen vergelijken, hebben we daarom de antwoorden van 2023 over uitvoeringsagenda en -programma samengevoegd en telkens de 'hoogste score' van de twee als antwoord genomen. Met andere woorden: het verst gevorderde plan telt. Een voorbeeld: als een gemeente aangeeft de uitvoeringsagenda al te hebben afgerond en het uitvoeringsprogramma volgend jaar af te ronden, is dit antwoord gescoord als 'afgerond'. In Tabel 3.4 zien we dat de afgelopen jaren steeds meer gemeenten een uitvoeringsagenda/-programma hebben afgerond. Het percentage geënquêteerde gemeenten dat een uitvoeringsplan heeft afgerond of datzelfde monitoringsjaar nog zal afronden is gestegen van 18% in 2020 tot 68% in 2023.

⁶ In 2022 zijn alleen nog af te ronden risicoanalyses tot 1 oktober meegenomen. De risicoanalyses die tussen 1 oktober en 31 december zouden worden opgeleverd, zijn hierin niet meegenomen.

Uitvoeringsagenda/-programma	2020	2021	2022	2023
Afgerond	4%	18%	44%	48%
Later dit jaar afronden	14%	28%	13%	20%
Volgend jaar afronden	44%	33%	23%	19%
Na volgend jaar afgerond	23%	6%	9%	7%
Geen uitvoeringsagenda/-programma van plan	15%	14%	12%	6%
Aantal respondenten	139	245	126	211

Tabel 3.4. Vergelijking onderzoeksresultaten gemeenten voor uitgevoerde uitvoeringsagenda's/-programma's 2020, 2021, 2022 en 2023.

3.7 Resultaten provincies en regio's

De bevroagde provincies (12) en regio's (2) hebben allemaal meegedaan aan de internetenquête (N=100%).

Alle provincies en regio's hebben reeds een risicoanalyse en uitvoeringsagenda opgesteld. Ruim de helft (8) heeft hun uitvoeringsprogramma al afgerond en de anderen zullen naar verwachting eind dit jaar hun uitvoeringsprogramma gereed hebben.

Provincies en regio's geven aan dat hun uitvoeringsagenda is gebaseerd op:

- Risicoanalyse (14 keer genoemd)
- Ongevallenanalyse (8 keer genoemd)
- Politiek-bestuurlijke prioriteiten (6 keer genoemd)
- Meldingen van burgers (4 keer genoemd)

Provincies en regio's lopen tegen verschillende zaken aan op het gebied van verkeersveiligheid. Voornamelijk gebrek aan bruikbare data wordt als een probleem gezien. Daarnaast is er behoefte aan meer capaciteit en budget om onderzoek te doen, plannen op te stellen en maatregelen uit te kunnen voeren. Handhavinginzet van politie wordt ook gemist. Eén respondent geeft aan dat de uitvoeringskracht bij gemeenten een groot probleem is. Ook bijeenkomsten/werksessies en het stimuleren van de regionale samenwerking zouden kunnen helpen bij het opstellen van de plannen.

4. Resultaten quickscan

In de enquête is gevraagd om de risicoanalyses, uitvoeringsagenda's en uitvoeringsprogramma's op te sturen. Met een quickscan zijn 107 ingestuurde documenten van gemeenten, provincies en regio's bekeken aan de hand van het Stappenplan: van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma. Dit waren 66 risicoanalyses en 41 uitvoeringsprogramma's.

Respondenten hebben in totaal 155 bestanden geüpload, maar 48 hiervan zijn verwijderd omdat deze niet in de categorie risicoanalyse, uitvoeringsagenda of uitvoeringsprogramma vielen of omdat ze dubbel waren ingestuurd. Bij de quickscan van de overige 107 documenten is, zoals eerder aangegeven, niet gekeken naar de kwaliteit van de analyses en plannen. Er is alleen gekeken of de onderstaande onderdelen uit het stappenplan erin voorkomen.

Bij de risicoanalyses is gekeken naar:

- Inventarisatie van wegen
- Snelheidsmetingen
- Cijfers over rijden onder invloed
- Ongevallencijfers
- Prioritering van risico's
- Hulp van adviesbureau

Bij de uitvoeringsprogramma's is gekeken naar:

- Doelstellingen
- Maatregelen
- Verantwoordelijke partijen
- Budget en looptijd
- Evaluatie
- Hulp van adviesbureau

4.1 Risicoanalyse

Gemeenten

Er zijn in totaal 54 gemeentelijke risicoanalyses bekeken. De meeste documenten bevatten een inventarisatie van wegen (51), informatie over snelheid (51), informatie over rijden onder invloed (52), onge-

vallencijfers (52), en een prioritering van de risico's (48). Van de 54 bekeken risicoanalyses, waren er 47 (mede) opgesteld door een adviesbureau.

Provincies en regio's

Van de 12 bekeken regionale risicoanalyses bevat driekwart (9) een inventarisatie. Ook snelheid wordt in driekwart (9) van de risicoanalyses meegenomen. Twee derde (8) van de analyses bevatten data over rijden onder invloed. Ook ongevallencijfers komen terug in 8 risicoanalyses en eveneens 8 risicoanalyses bevatten een prioritering van risico's. De helft van de documenten (6) is niet door de provincie of regio zelf opgesteld.

4.2 Uitvoeringsagenda/-programma

Gemeenten

In totaal zijn 31 gemeentelijke uitvoeringsprogramma's bekeken.⁷ Hiervan hebben 10 programma's algemene verkeersveiligheidsdoelstellingen opgenomen. In 26 plannen worden ook specifieke maatregelen genoemd. Ongeveer de helft van de programma's (15) benoemt geen verantwoordelijke partijen. Daarentegen bevat ongeveer twee derde van de uitvoeringsprogramma's wel informatie over het beschikbare budget (21) en over de looptijd (19). Waar informatie over het budget ontbreekt is het overigens ook goed mogelijk dat dit in een ander gemeentelijk (begrotings)plan is opgenomen. Ruim een derde (11) van de documenten bevat voornemens voor evaluatie of monitoring van de maatregelen/ontwikkelingen. Tot slot is bijna driekwart (23) van de gemeentelijke uitvoeringsprogramma's opgesteld door een adviesbureau.

Provincies en regio's

Van de 10 bekeken regionale uitvoeringsprogramma's zijn er 4 waarin algemene doelstellingen zijn opgenomen. Bijna alle documenten (9) bevatten (mogelijke) maatregelen. In meer dan de helft (6) van de regionale uitvoeringsprogramma's zijn geen verantwoordelijke partijen aangewezen en bij 7 uitvoeringsprogramma's ontbreekt het kostenplaatje. Overigens kan het zijn

⁷ In de meeste gevallen bevatten deze 31 uitvoeringsprogramma's ook de uitvoeringsagenda.

dat het beschikbare budget voor deze uitvoeringsprogramma's wel is opgenomen in een ander (begrotings) plan van de provincie of regio. In ruim de helft (6) van de programma's is wel een looptijd opgenomen. Geen enkel regionaal uitvoeringsprogramma bevat voor-nemens voor evaluatie of monitoring van de maat-regelen/ontwikkelingen. Bij geen van de uitvoerings-programma's hebben de provincies of regio's gebruikgemaakt van een adviesbureau.

5. Reflectie en conclusie

Voor deze monitor is aan 342 Nederlandse gemeenten, 12 provincies en 2 regio's een enquête voorgelegd waarin gevraagd wordt of zij een risicoanalyse, uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma hebben opgesteld. Ook is gevraagd welke problemen zij ervoeren en wat voor ondersteuning zij nodig hebben bij het opstellen van deze plannen. Tot slot is in een quickscan nagegaan in hoeverre bij de risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's het stappenplan van het Kennisnetwerk SPV is gevolgd. In dit hoofdstuk bespreken we de belangrijkste conclusies en de beperkingen van deze studie.

5.1 Internetenquête

Risicoanalyses

Gemeenten

In totaal hebben 218 gemeenten (64%) de internet-enquête volledig ingevuld. De resultaten laten zien dat 81% van de respondenten een risicoanalyse heeft afgerond of in 2023 verwacht af te ronden, tegen 71% in 2022⁸, 70% in 2021 en 55% in 2020. In Noord- en Zuid-Nederland zijn procentueel de meeste risicoanalyses opgesteld, in Oost- en West-Nederland de minste. Grotere en kleinere gemeenten hebben relatief gezien ongeveer evenveel risicoanalyses opgesteld.

Van de respondenten is 6% niet van plan een risicoanalyse uit te voeren, vooral omdat deze regionaal/provinciaal wordt opgesteld, vanwege beperkte capaciteit of omdat gekozen is voor een andere vorm, bijvoorbeeld een gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP).

Provincies en regio's

De twaalf provincies en twee regio's hebben allemaal een risicoanalyse opgesteld.

Uitvoeringsagenda's

Gemeenten

63% van de respondenten geeft aan in 2023 een uitvoeringsagenda te hebben afgerond of nog te zullen afronden. In West-Nederland en in grote gemeenten zijn procentueel de meeste uitvoeringsagenda's opgesteld, in Noord-Nederland en in kleine gemeenten de minste.

Van de respondenten is 10% niet van plan een uitvoeringsagenda op te stellen, vooral omdat er voor een andere vorm is gekozen (zoals een GVVP) of omdat er beperkte middelen en capaciteit beschikbaar zijn. In Zuid-Nederland en kleine gemeenten wordt procentueel het vaakst aangegeven dat er geen uitvoeringsagenda wordt opgesteld.

Provincies en regio's

Alle provincies en regio's hebben al een uitvoeringsagenda opgesteld.

Uitvoeringsprogramma's

Gemeenten

51% van de respondenten geeft aan in 2023 een uitvoeringsprogramma te hebben afgerond of nog te zullen afronden. In Oost-Nederland en in grote gemeenten zijn procentueel de meeste uitvoeringsprogramma's opgesteld, in West-Nederland en in middelgrote gemeenten de minste. Om over de jaren te kunnen vergelijken, zijn de scores voor uitvoeringsagenda's en uitvoeringsprogramma's samengenomen. 68% van de respondentgemeenten heeft een uitvoeringsagenda of -programma afgerond of zal deze nog afronden in 2023, tegen 57% in 2022, 46% in 2021 en 18% in 2020.

Van de respondenten is 13% niet van plan een uitvoeringsprogramma op te stellen, om dezelfde redenen als genoemd voor uitvoeringsagenda's: er zijn andere plannen (zoals een GVVP) of er zijn onvoldoende middelen en capaciteit beschikbaar. In West-Nederland en kleine gemeenten wordt procentueel het vaakst aangegeven dat er geen uitvoeringsprogramma wordt opgesteld.

⁸ In 2022 zijn alleen de risicoanalyses meegenomen tot 1 oktober. De risicoanalyses die tussen 1 oktober en 31 december 2022 zijn opgeleverd, zijn hierin niet meegenomen.

Provincies en regio's

Alle provincies en regio's zijn bezig met een uitvoeringsprogramma; ruim de helft (8) heeft er al een opgesteld en de anderen verwachten het uitvoeringsprogramma eind dit jaar afgerond te hebben.

Problemen en ondersteuning⁹*Gemeenten*

Gemeenten lopen voornamelijk aan tegen beperkte capaciteit, financiële middelen, tijd, kennis en handhavinginzet van de politie. Daarnaast geven gemeenten aan dat ze behoefte hebben aan gemakkelijk toegankelijke data. Voorbeelden van hoe een 'goede' risicoanalyse en uitvoeringsagenda/-programma eruitzien, zouden ook kunnen helpen. Tot slot hebben gemeenten behoefte aan bijeenkomsten of werksessies over het SPV en vindt een deel van de gemeenten dat het kan helpen als regionale samenwerking wordt gestimuleerd.

Provincies en regio's

Provincies en regio's geven aan dat gebrek aan bruikbare data een groot probleem is, evenals gebrek aan capaciteit en budget om de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren. Net als gemeenten geven ook provincies en regio's aan dat bijeenkomsten/werksessies over het SPV en stimulering van de regionale samenwerking van belang kunnen zijn.

5.2 Quickscan**Risicoanalyse***Gemeenten*

Voor de quickscan zijn in totaal 54 gemeentelijke risicoanalyses bekeken. De meeste documenten bevatten een inventarisatie van wegen (51), informatie over snelheid (51), informatie over rijden onder invloed (52), ongevallencijfers (52), en een prioritering van risico's (48). Van de 54 bekeken risicoanalyses, waren er 47 (mede) opgesteld door een adviesbureau.

Provincies en regio's

Van de 12 bekeken regionale risicoanalyses bevat driekwart (9) een inventarisatie van wegen. Ook

snelheid wordt in driekwart (9) van de risicoanalyses meegenomen. Twee derde (8) van de analyses bevat data over rijden onder invloed. Ook ongevallencijfers komen terug in 8 risicoanalyses en eveneens 8 risicoanalyses bevatten een prioritering van problemen. De helft van de documenten (6) is niet door de provincie of regio zelf opgesteld.

Uitvoeringsagenda/-programma*Gemeenten*

In totaal zijn 31 gemeentelijke uitvoeringsprogramma's bekeken. Uit de quickscan blijkt dat in 10 hiervan algemene doelstellingen zijn opgenomen; 26 programma's bevatten (ook) specifieke maatregelen. Ongeveer de helft (15) benoemt geen verantwoordelijke partijen. Daarentegen bevat ongeveer twee derde van de uitvoeringsprogramma's wel informatie over het beschikbare budget (21) en de looptijd (19). Waar informatie over het budget ontbreekt is het overigens ook goed mogelijk dat dit in een ander gemeentelijk (begrotings)plan is opgenomen. Ruim een derde (11) van de programma's bevat voornemens voor evaluatie of monitoring van de maatregelen/ontwikkelingen. Ten slotte is bijna driekwart (23) van de gemeentelijke uitvoeringsprogramma's opgesteld door een adviesbureau.

Provincies en regio's

Van de 10 bekeken uitvoeringsprogramma's van provincies en regio's bevatten er 4 algemene doelstellingen. In bijna alle documenten (9) zijn (mogelijke) maatregelen opgenomen. In meer dan de helft (6) van de uitvoeringsprogramma's zijn geen verantwoordelijke partijen aangewezen en bij 7 uitvoeringsprogramma's ontbreekt het kostenplaatje. Overigens kan het zijn dat het beschikbare budget voor deze uitvoeringsprogramma's wel is opgenomen in een ander provinciaal of regionaal (begrotings)plan. In ruim de helft (6) van de documenten is een looptijd opgenomen. Geen enkel programma bevat voornemens voor evaluatie of monitoring van de maatregelen/ontwikkelingen. Bij geen van de plannen hebben de provincies of regio's gebruikgemaakt van een adviesbureau.

⁹ De resultaten hiervan zijn kwalitatief samengevat omdat ze zo verschillend en uitgebreid waren.

5.3 Beperkingen van deze studie

Deze studie heeft niet alle Nederlandse gemeenten kunnen bereiken: 218 van de 342 (64%) gemeenten hebben de enquête ingevuld. De respondenten vormen bovendien geen aselechte steekproef van het totale aantal Nederlandse gemeenten. Het is goed mogelijk dat gemeenten die specifieke interesse hebben in verkeersveiligheid en/of al aan de gang zijn met het SPV, eerder geneigd zullen zijn geweest de enquête in te vullen dan gemeenten die (bijvoorbeeld door tijd- of personeelsgebrek) nog geen start hebben gemaakt met de uitvoering van het SPV. De resultaten kunnen daarom niet zomaar vertaald worden naar de totale populatie van Nederlandse gemeenten. Voor de resultaten over provincies en regio's geldt dit niet: hier zijn alle provincies en regio's bereikt.

Ten slotte is met de quickscan uitsluitend geïnventariseerd of de diverse onderdelen van het stappenplan waren opgenomen in de plannen. Er is niet gekeken naar de kwaliteit van de data(-analyse), de aansluiting van de voorgestelde maatregelen op de analyses of naar de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Om zo'n inhoudelijke beoordeling te geven, is een uitgebreidere analyse nodig.

Bijlage Enquête met antwoordmogelijkheden

Vragenlijst 2023

Hoe staat de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) ervoor bij gemeenten, provincies en regio's? Het Kennisnetwerk SPV voert voor het Ministerie van IenW, het IPO en VNG een monitor uit naar de afspraken in het Startakkoord SPV. We vragen u daarom in deze korte vragenlijst graag of uw gemeente, regio of provincie bezig is met een risicoanalyse, een uitvoeringsagenda en uitvoeringsprogramma. We vragen u ook deze (concept)documenten te uploaden, zodat het Kennisnetwerk SPV een korte scan kan uitvoeren. Het invullen van de enquête neemt ongeveer 5 à 10 minuten in beslag. Ook als u eerder in 2020, 2021 of 2022 deze vragenlijst heeft ingevuld, stellen we uw beantwoording op prijs.

Uw deelname aan deze korte enquête is vrijwillig en u kunt desgewenst op elk moment stoppen. De resultaten van de enquête zijn anoniem: er worden geen individuele gemeenten, provincies of regio's genoemd. Ook de documenten die u uploadt, worden op een beveiligde plaats opgeslagen en niet openbaar, tenzij u daar toestemming voor geeft. Een rapportage van het onderzoek wordt ter informatie aangeboden aan het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid (december 2023) tussen IenW, VNG, IPO, UvW, MRDH en VRA. Door op 'volgende' te klikken geeft u aan dat u bovenstaande informatie heeft gelezen en begrepen en gaat u verder naar de korte enquête.

Wat is er nieuw?

Vanaf dit jaar wordt er onderscheid gemaakt tussen een uitvoeringsagenda en een uitvoeringsprogramma. Uitvoeringsagenda: Een lijst met onderwerpen verkeersveiligheid om aan te pakken (bijv. gebaseerd op risicoanalyse). Uitvoeringsprogramma: De feitelijke uitwerking van onderwerpen in nader beschreven verkeersveiligheidsmaatregelen vaak met doorlooptijd, budget, verantwoordelijken etc.

1. Wat is de naam van uw gemeente, regio of provincie?
2. Heeft uw gemeente, regio of provincie een risicoanalyse verkeersveiligheid?
 - o Ja
 - o Nee, deze is naar verwachting in 2023 gereed.
 - o Nee, deze is naar verwachting in 2024 gereed.
 - o Nee, deze is naar verwachting na 2024 gereed
 - o Nee, en die gaan we ook niet maken, want....
3. Wilt u uw risicoanalyse hier uploaden? In de resultaten zal niet naar individuele risicoanalyses worden verwezen. U kunt in een volgende vraag aangeven of uw risicoanalyse gedeeld mag worden op de site van het Kennisnetwerk, of niet openbaar mag worden.

4. Mag deze risicoanalyse gedeeld worden op de site van het Kennisnetwerk?
 - o Ja, deze risicoanalyse mag op de site van het Kennisnetwerk
 - o Nee, deze risicoanalyse mag (nog) niet openbaar worden, maar wordt vertrouwelijk behandeld en op een beveiligde plaats opgeslagen.
 - o Nvt

5. Heeft uw gemeente, regio of provincie een uitvoeringsagenda verkeersveiligheid opgesteld? We gebruiken de term 'uitvoeringsagenda' voor een lijst van onderwerpen die aandacht behoeven. Deze kunnen o.a. voortkomen uit de risicoanalyse.
 - o Ja.
 - o Nee, deze is naar verwachting in 2023 afgerond.
 - o Nee, deze is naar verwachting in 2024 gereed.
 - o Nee, deze is naar verwachting na 2024 gereed.
 - o Nee, en die gaan we ook niet maken, want....

6. Waarop zijn de onderwerpen van de uitvoeringsagenda gebaseerd? We onderscheiden daarbij onderwerpen en locaties die naar voren komen uit de risicoanalyse, ongevalslocatie, meldingen van burgers, politiek-bestuurlijke onderwerpen. [meerdere mogelijkheden aan te vinden]
 - o Onderwerpen/locaties op basis van de risicoanalyse.
 - o Onderwerpen/locaties op basis van ongevallenanalyse.
 - o Onderwerpen/locaties op basis van meldingen van burgers.
 - o Onderwerpen/locaties op basis van politiek-bestuurlijke prioriteiten

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

8. Mag de uitvoeringsagenda gedeeld worden op de site van het Kennisnetwerk?
 - o Ja, deze uitvoeringsagenda mag op de site van het Kennisnetwerk
 - o Nee, deze uitvoeringsagenda mag (nog) niet openbaar worden, maar wordt vertrouwelijk behandeld en op een beveiligde plaats opgeslagen.
 - o Nvt

9. Heeft uw gemeente, regio of provincie een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid? We gebruiken de term 'uitvoeringsprogramma' als synoniemen voor 'beleidsplan'.
- o Ja.
 - o Nee, deze is naar verwachting in 2023 afgerond.
 - o Nee, deze is naar verwachting in 2024 gereed.
 - o Nee, deze is naar verwachting na 2024 gereed.
 - o Nee, en die gaan we ook niet maken, want....
10. Wilt u uw uitvoeringsprogramma hier uploaden? In de resultaten zal niet naar individuele uitvoeringsprogramma's/uitvoeringsagenda's worden verwezen. U kunt in een volgende vraag aangeven of uw uitvoeringsprogramma gedeeld mag worden op de site van het Kennisnetwerk, of niet openbaar mag worden.
11. Mag het uitvoeringsprogramma gedeeld worden op de site van het Kennisnetwerk?
- o Ja, dit uitvoeringsprogramma mag op de site van het Kennisnetwerk
 - o Nee, dit uitvoeringsprogramma mag (nog) niet openbaar worden, maar wordt vertrouwelijk behandeld en op een beveiligde plaats opgeslagen.
 - o Nvt
12. Waar loopt u, als verkeerskundige, tegen aan bij het uitvoeren van risicoanalyses? (open vraag)
13. Waar loopt u, als verkeerskundige, tegen aan bij het opstellen van de beleidsplannen en/of uitvoeren van de maatregelen? (open vraag)
14. Waar loopt u, als verkeerskundige, tegen aan bij het verbeteren van de verkeersveiligheid? (open vraag)
15. Wat kan u het beste helpen bij het opstellen van een risicoanalyse en/of uitvoeringsprogramma? (meerdere antwoorden mogelijk)
- o Bijeenkomsten/werksessies over risicoanalyses en/of uitvoeringsprogramma's
 - o Goede voorbeelden op de website van het Kennisnetwerk SPV
 - o Stimuleren van regionale samenwerking
 - o Gemakkelijk toegankelijke data
 - o Anders, namelijk:
16. Zouden we u mogen benaderen voor eventuele vragen? Laat uw naam en telefoonnummer achter en dan nemen wij contact met u op.

Hartelijk dank voor uw deelname! Wilt u zich abonneren op de nieuwsbrief van het Kennisnetwerk SPV? Ga naar Kennisnetwerk SPV om u aan te melden!

Colofon

Uitgave

Kennisnetwerk SPV

Productnummer

KN SPV 2023-11

Opmaak

Inpladi bv, Cuijk

Foto's

Shutterstock.com

November 2023

