

Kennis en gebruik van verkeersveiligheidsdata onder gemeenteamttenaren

Interviews en enquête

R-2023-15

SWOV



Auteurs



S.T. van der Kint, MSc



T. Uijtdewilligen, MSc



A.T.G. Hoekstra, MSc

Dr. C.A. Bax

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2023-15
Titel:	Kennis en gebruik van verkeersveiligheidsdata onder gemeenteambtenaren
Ondertitel:	Interviews en enquête
Auteur(s):	S.T. van der Kint, MSc, Uijtdewilligen, T., MSc, A.T.G. Hoekstra, MSc & dr. C.A. Bax
Projectleider:	Dr. C.A. Bax
Projectnummer SWOV:	S23.01.E
Projectinhoud:	<p>Bij verkeersveiligheidsanalyses voor (decentraal) verkeersveiligheidsbeleid wordt steeds meer gebruik gemaakt van verschillende soorten data. Naast ongevallendata zijn dit ook data over verschillende risico-indicatoren die een aantoonbare relatie hebben met verkeersveiligheid. Door deze ontwikkeling wordt het belangrijker voor decentrale overheden om goed te kunnen omgaan met verschillende soorten databronnen. Uit eerdere onderzoeken bleek dat niet altijd het geval te zijn. Daarom is in dit onderzoek verder verkend welke kennis over data gemeenteambtenaren hebben, waar ze hun data vandaan (laten) halen, hoe zij data beoordelen en hoe ze data gebruiken voor beleid en op andere vlakken binnen hun werkzaamheden.</p>
Aantal pagina's:	62
Fotografen:	Paul Voorham (omslag) – Peter de Graaff (portretten)
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2023
	Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

 [@swov_nl](https://twitter.com/swov_nl) / [@swov](https://twitter.com/swov)  [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)

Samenvatting

Verkeersveiligheidsanalyses vormen de basis voor een verantwoord verkeersveiligheidsbeleid. Met de introductie van het risicogestuurd werken in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* (SPV) in 2018, is de nadruk in verkeersveiligheidsanalyses voor beleid meer komen te liggen op data over risico-indicatoren, dan op ongevallendata. Risico-indicatoren, ook wel Safety Performance Indicators (SPI's) genoemd, zijn factoren die een aantoonbare relatie hebben met verkeersveiligheid, zoals veilige infrastructuur, veilige snelheid, veilige verkeersdeelnemers, veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg.

Door deze ontwikkeling wordt het belangrijker voor decentrale overheden om goed te kunnen omgaan met verschillende soorten databronnen. Uit eerdere onderzoeken bleek dat niet altijd het geval te zijn.^{1, 2} Uit het onderzoek van Bax en collega's¹ bleek dat 55% van de gemeenten weet wat onderregistratie betekent, maar minder dan helft weet waar informatie over onderregistratie te vinden en hoe rekening te houden met onderregistratie. Het VNG-onderzoek² concludeert op basis van 100 gesprekken met wethouders en ambtenaren dat gemeenten te weinig capaciteit en middelen hebben om een goed (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren. Ook geven wethouders en ambtenaren aan te weinig expertise te hebben op het gebied van data. Daarom worden in dit rapport de kennis over data en de omgang met data bij gemeenten nader onderzocht. Daarvoor is gekeken naar waar gemeenteambtenaren hun data vandaan (laten) halen, hoe zij data beoordelen en hoe ze data gebruiken voor beleid en op andere vlakken binnen hun werkzaamheden. De volgende onderzoeksvraag is hierbij gesteld:

Welke kennis hebben gemeenteambtenaren over verkeersveiligheidsdata en hoe gebruiken ze deze data?

Het onderzoek is verkennend van aard. Allereerst zijn er gesprekken gevoerd met relevante stakeholders om te inventariseren wat zij denken dat een gemeenteambtenaar allemaal moet kennen en kunnen op gebied van data. Daarnaast is met acht gemeenteambtenaren gesproken om een eerste beeld te krijgen over hoe zij met data omgaan. De resultaten uit de interviews dienden als input voor een enquête die is verstuurd naar alle gemeenten in Nederland, met een uiteindelijk responspercentage van 31% (109 van de 342 gemeenten).



1. Bax, C.A., et al. (2020). *Welke kennis hebben gemeenteambtenaren over verkeersveiligheid?* R-2020-25A. SWOV, Den Haag.
2. VNG (2022). *Verkeersveiligheid bij gemeenten. Wat is nodig om echt risicogestuurd te gaan werken?* Vereniging van Nederlandse Gemeenten VNG, Den Haag.

Conclusies

De belangrijkste conclusies uit het onderzoek luiden als volgt:

Kennis over ongevalldata – onderregistratie

Ten opzichte van het onderzoek van Bax en collega's uit 2020 lijkt de kennis over onderregistratie wat verschoven. Zo zijn er in het huidige onderzoek meer respondenten die weten wat onderregistratie is, al weet twee derde van de respondenten niet waar deze informatie gevonden kan worden. We hebben geen directe verklaring voor dit verschil met het eerdere onderzoek uit 2020. Mogelijk hebben deze keer andere gemeenten meegedaan. Ook kunnen respondenten geleerd hebben van het eerdere onderzoek.

Toegang tot verkeersveiligheidsdata

De meeste gemeenten beheren en actualiseren de data die ze nodig hebben niet zelf. Bijna alle gemeenten kopen hun data in, of de provincie doet dat voor hen. Twee observaties willen we hier vermelden:

- Diverse gemeenten (10 van de 109 respondenten) geven aan dat zij geen geld hebben om zelf data in te kopen en dat ook hun provincie daarin niet voorziet. Ze zeggen dat ze daardoor geen toegang hebben tot de data die ze nodig hebben voor het opstellen van verkeersveiligheidsbeleid. Het ontbreken van vrij toegankelijke data voor overheden staat daarmee een goede datahuishouding en een onderbouwd verkeersveiligheidsbeleid in de weg.
- Het betalen voor data impliceert dat gemeenten (en provincies) afhankelijk zijn van commerciële aanbieders, waarbij deze partijen de beschikbaarheid van data, en de kwaliteit en integriteit van data bepalen.

Gebruik van data

Gemeenten melden dat ze data gebruiken voor alle voor de hand liggende doeleinden zoals onderbouwen van beleid, informeren van wethouder, raad en burgers, en monitoring. Bij de vragen over het gebruik van data vallen de volgende drie zaken op:

- Gemeenten geven in overgrote meerderheid aan geen ondersteuning te hebben bij dataproblemen. Hoewel hier niet expliciet naar gevraagd is, ligt het voor de hand dat een gebrek aan ondersteuning ten koste gaat van datakwaliteit, datagebruik, datakennis en data-onderhoud.
- Ongeveer een kwart van de gemeenten geeft aan de betrouwbaarheid van data niet goed te kunnen inschatten. In de interviews met gemeenten en met koepelorganisaties, gaven respondenten aan dat zij dat ook niet de taak van de gemeenteambtenaar vinden, maar dat data-aanbieders zorg zouden moeten dragen voor een goede datakwaliteit. Uit de enquête blijkt dat gemeenten ook meestal niet de databeheerder zijn. Samen met het gebrek aan ondersteuning en de gebrekkige kennis over onderregistratie, lijkt het al met al niet voor de hand te liggen dat gemeenten zelf kunnen controleren of (commerciële) aanbieders van data op een correcte wijze omgaan met de datakwaliteit. Daardoor kunnen gemeenten ook niet weten waarvoor ze aangeboden data precies wel en niet kunnen gebruiken.
- Verschillende provincies blijken hun regierol op te pakken in het verzamelen en gebruiken van data, en de ondersteuning daarbij. Dat gebeurt bijvoorbeeld door abonnementen aan te bieden en te helpen bij de interpretatie van data via het provinciale dashboard en/of via regionale bijeenkomsten.

Data voor SPV-risicoanalyses

De risicoanalyses in het kader van het SPV en het risicogestuurd werken vragen om de inzet van diverse databronnen, omdat niet alleen wordt gekeken naar ongevallencijfers maar ook naar data over infrastructuur, snelheid, verkeersgedrag et cetera. Hoewel niet alle data voorhanden zijn, laat dit onderzoek zien dat gemeenten inderdaad een breed palet gebruiken: veel gemeenten gebruiken nu naast ongevalldata veelal ook snelheidsdata en data over de staat van hun infrastructuur.

Beperkingen

Bij deze studie moet de kanttekening geplaatst worden dat deze verkennend van aard is en geen statistische analyses bevat. De uitkomsten zijn bovendien gebaseerd op zelfrapportage door gemeenten die mogelijk geen goede afspiegeling zijn van alle Nederlandse gemeenten; we verwachten dat de enquête vooral is ingevuld door gemeenten die geïnteresseerd zijn in verkeersveiligheid.

Aanbevelingen

Toegang tot data

- Zorg voor betere en centrale toegang tot data, bijvoorbeeld in een centrale organisatie.
- Voer een discussie over de betaalbaarheid van data en de afhankelijkheid van de markt.

Gebruik van data

- Zorg voor een integratie met andere data-expertise, door bijscholing van bestaande data-experts in gemeenten en beter contact tussen data-experts en beleidsmakers.
- Voer een discussie over de vraag of gemeenten eindgebruiker of regisseur van data zouden moeten zijn.
- Stimuleer provincies om hun bestaande regierol verder uit te bouwen, en om gemeenten te helpen bij het verzamelen en gebruiken van data.

Vervolgonderzoek

- Doe vervolgonderzoek naar de kennis van gemeenteambtenaren over kwaliteit van data, cijfermatig inzicht, praktische toepassing en inhoudelijke duiding van data.

Summary

Knowledge and use of road safety data among municipal officials; Interviews and survey

Road safety analyses are the basis for responsible road safety policies. With the introduction of the risk-based approach in the *Strategic Plan Road Safety* in 2018, the emphasis in road safety analyses for policy purposes has shifted from crash data to risk indicator data. Risk indicators, also called Safety Performance Indicators (SPIs), are factors that are verifiably linked to road safety, such as safe infrastructure, safe speed, safe road users, safe vehicles and high-quality trauma care.

This development makes it more important for decentralised authorities to be able to handle different types of data sources properly. Previous surveys showed that this was not always the case.^{3, 4} Bax and colleagues³ found that 55% of municipalities know what underregistration means, but less than half know where to find information on underregistration and how to take underregistration into account. Based on 100 interviews with aldermen and officials, the VNG study⁴ concludes that municipalities do not have enough capacity and resources to implement a proper (risk-based) road safety policy. Also, aldermen and municipal officials indicate having too little expertise in the field of data. Therefore, knowledge about data and how municipalities deal with data are examined in this report. To this end, we investigated where municipal officials get their data from, how they assess data and how they use data for policies and in other areas of their work. Thus, the following research question was posed:

What knowledge do municipal officials have about road safety data and how do they use these data?

The study is exploratory in nature. First, interviews were held with relevant stakeholders to identify what they think a municipal official should know and be able to do when it comes to data. In addition, eight municipal officials were interviewed to get a first impression of how they deal with data. The interview results served as input for a survey that was sent to all municipalities in the Netherlands, with an eventual response rate of 31% (109 out of 342 municipalities).



3. Bax, C.A., et al. (2020). *Welke kennis hebben gemeenteambtenaren over verkeersveiligheid? [How knowledgeable are municipal civil servants about road safety?]* R-2020-25A. SWOV, Den Haag. [Summary in English]
4. VNG (2022). *Verkeersveiligheid bij gemeenten. Wat is nodig om echt risicogestuurd te gaan werken?* Vereniging van Nederlandse Gemeenten VNG, Den Haag.

Conclusions

The main conclusions from the study are as follows:

Knowledge about crash data – underregistration

Compared to Bax and colleagues' 2020 survey, knowledge about underregistration seems to have shifted somewhat. For instance, in the current survey, more respondents know what underregistration is, although two-thirds of respondents do not know where to find this information. We have no direct explanation for this difference to the earlier 2020 survey. It is possible that different municipalities participated this time, or respondents may have learned from the earlier survey.

Access to road safety data

Most municipalities do not themselves manage and update the data they need. Almost all municipalities purchase their data, or the province does it for them. Two observations we would like to mention here:

- Several municipalities (10 out of 109 respondents) indicate that they have no resources to purchase data themselves and that their provinces do not provide them either. They say that, as a result, they do not have access to the data they need to draft road safety policies. The lack of freely accessible data for government authorities thus stands in the way of sound data management and informed road safety policies.
- Paying for data implies that municipalities (and provinces) are dependent on commercial providers, with these parties determining the availability of data, and the quality and integrity of data.

Use of data

Municipalities report using data for all the obvious purposes such as substantiating policies, informing aldermen, council and citizens, and monitoring. When asked about the use of data, the following three issues stand out:

- Municipalities overwhelmingly report having no user support for data problems. Although they were not explicitly asked about this, it is obvious that a lack of support comes at the expense of data quality, data use, data knowledge and data maintenance.
- About a quarter of the municipalities indicated that they are unable to properly assess the reliability of data. In the interviews with municipalities and umbrella organisations, respondents indicated that they do not think this is the task of municipal officials, and that data providers should ensure adequate data quality. The survey shows that municipalities are mostly not the data managers either. All in all, together with the lack of support and the lack of knowledge about under-registration, it does not seem obvious that municipalities themselves can check whether (commercial) data providers handle data quality correctly. As a result, municipalities do not know exactly what they can and cannot use the offered data for.
- Several provinces appear to be taking up a director's role in data collection, use and support. This is done, for example, by offering subscriptions and helping to interpret data through the provincial dashboard and/or through regional meetings.

Data for SRSP risk analyses

The risk analyses in the context of the *Strategic Plan Road Safety* and risk-driven method require the use of various data sources, because not only crash data but also data on infrastructure, speed, road user behaviour etcetera are considered. Although not all data are available, this study shows that municipalities indeed use a broad palette: many municipalities now also use speed data and data on the state of their infrastructure in addition to crash data.

Restrictions

It should be noted that this study is exploratory in nature and does not include statistical analyses. Moreover, the results are based on self-reporting by municipalities that may not adequately reflect all Dutch municipalities; we expect that the survey was mainly completed by municipalities interested in road safety.

Recommendations

Data access

- Ensure better and centralised access to data, e.g. in a central organisation.
- Discuss data affordability and market dependence.

Use of data

- Ensure integration with other data expertise, by further training of existing data experts in municipalities and better contact between data experts and policymakers.
- Discuss whether municipalities should be end-users or data directors.
- Encourage provinces to expand their existing director's role, and to help municipalities collect and use data.

Follow-up research

- Do follow-up research on what municipal officials know about data quality, on their numerical understanding, and the practical application and content interpretation of data.

Inhoud

1	Inleiding	11
2	Onderzoeksopzet	12
2.1	Fase 1: Gesprekken met relevante stakeholders	12
2.2	Fase 2: Interviews met gemeenten	12
2.3	Fase 3: Enquête	13
2.4	Verwerking enquêtegegevens	14
3	Resultaten stakeholdergesprekken en interviews	15
3.1	Resultaten stakeholdergesprekken	15
3.2	Resultaten interviews	16
3.2.1	Benodigde kennis	16
3.2.2	Ongevallendata	16
3.2.3	Onderregistratie	17
3.2.4	Meldingen van burgers	17
3.2.5	Adviesbureaus	18
3.2.6	Samenwerking binnen en tussen gemeenten	18
3.2.7	Risico-indicatoren	19
4	Resultaten enquête	21
4.1	Respons en kenmerken steekproef	21
4.2	Onderregistratie	23
4.3	Toegang tot data	23
4.4	Dataverzameling	25
4.5	Gebruik van data	27
4.6	Data voor risicogestuurd werken	30
5	Conclusies, discussie en aanbevelingen	33
5.1	Samenvatting van resultaten	33
5.2	Beperkingen	34
5.3	Conclusies	35
5.4	Discussie en aanbevelingen	36
	Literatuur	38
	Bijlage A Interviewdocumenten	39
	Bijlage B Enquête kennis over data	43
	Bijlage C Ingevulde enquête	51

1 Inleiding

Verkeersveiligheidsanalyses vormen de basis voor een verantwoord verkeersveiligheidsbeleid. Met de introductie van het risicogestuurd werken in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)* in 2018, is de nadruk in verkeersveiligheidsanalyses voor beleid meer komen te liggen op data over risico-indicatoren, dan op ongevallendata. Risico-indicatoren, ook wel Safety Performance Indicators (SPI's) genoemd, zijn factoren die een aantoonbare relatie hebben met verkeersveiligheid. In de risicogestuurde aanpak onderscheiden we de indicatoren veilige infrastructuur, veilige snelheid, veilige verkeersdeelnemers, veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg.

Door deze ontwikkeling wordt van decentrale overheden een grotere vaardigheid in het omgaan met verschillende soorten databronnen verwacht. Uit eerdere onderzoeken naar de kennis van gemeenteambtenaren over verkeersveiligheid bleek dat er nog winst te behalen valt op het vlak van kennis over data bij gemeenteambtenaren (Bax et al., 2020; VNG, 2022). Uit het onderzoek van Bax en collega's bleek dat 55% van de gemeenten weet wat onderregistratie betekent, maar minder dan helft weet waar informatie over onderregistratie is te vinden en hoe zij met onderregistratie rekening moeten houden. Het VNG-onderzoek concludeert op basis van 100 gesprekken met wethouders en ambtenaren dat gemeenten te weinig capaciteit en middelen hebben om een goed (risicogestuurd) verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren. Ook geven wethouders en ambtenaren aan te weinig expertise op het gebied van data te hebben. Hoewel nooit wetenschappelijk aangetoond, is het waarschijnlijk dat verkeersveiligheidskennis van ambtenaren een voorwaarde zou moeten zijn voor effectief verkeersveiligheidsbeleid.

Bovenstaande bevindingen zijn reden om de kennis over en omgang met data van gemeenten nader te onderzoeken. Daarbij is gekeken naar waar gemeenteambtenaren hun data vandaan (laten) halen, hoe zij data beoordelen en hoe ze data gebruiken voor beleid en op andere vlakken binnen hun werkzaamheden. De volgende onderzoeksvraag is hierbij geformuleerd:

Welke kennis hebben gemeenteambtenaren over verkeersveiligheidsdata en hoe gebruiken ze deze data?

Dit onderzoek is exploratief van aard (zie *Hoofdstuk 2* voor een uitgebreidere onderzoeksopzet). Allereerst zijn er gesprekken gevoerd met relevante stakeholders om te inventariseren wat zij denken dat een gemeenteambtenaar allemaal moet kennen en kunnen op gebied van data. Vervolgens is er met een aantal gemeenteambtenaren gesproken om een eerste beeld te krijgen over hoe zij met data omgaan. *Hoofdstuk 3* vat de resultaten van de stakeholdergesprekken en de interviews samen. De resultaten uit de interviews dienden als input voor een enquête die is verstuurd naar alle gemeenten in Nederland (zie *Hoofdstuk 4* voor de resultaten). In *Hoofdstuk 5* worden de uitkomsten van dit onderzoek in perspectief gezet. Ze kunnen informatief zijn voor een breed scala aan organisaties die zich bezighouden met het opleiden en faciliteren van gemeenteambtenaren verkeersveiligheid. Denk daarbij aan opleidingen Verkeer aan de diverse hbo-instellingen, aan kennisinstituten zoals CROW en het Kennisnetwerk SPV, maar ook aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de provincies en hun koepel, het Interprovinciaal Overleg (IPO), en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), die elk op hun eigen manier gemeenten ondersteunen bij verkeersveiligheidsanalyses en -beleid.

2 Onderzoeksopzet

Dit onderzoek is uitgevoerd in drie fasen. Tijdens de eerste fase was het doel om inzicht te krijgen in wat gemeenteambtenaren moeten weten over verkeersveiligheidsdata. Daartoe zijn er oriënterende gesprekken gevoerd met relevante stakeholders (*Paragraaf 2.1*). Deze gesprekken dienden als input bij het ontwerpen van interviewvragen. Tijdens de tweede fase zijn acht gemeenteambtenaren geïnterviewd over welke vragen, problemen en thema's rondom data er bij hen spelen (*Paragraaf 2.2*). Tijdens de derde en laatste fase is er een enquête opgestuurd naar alle gemeenten in Nederland (*Paragraaf 2.3*). Dit hoofdstuk bespreekt de preciezere uitvoering en verwerking (*Paragraaf 2.4*) van de resultaten.

2.1 Fase 1: Gesprekken met relevante stakeholders

In het voorjaar van 2022 zijn er gesprekken gehouden met diverse relevante stakeholders over wat zij vinden wat een gemeenteambtenaar zou moeten kennen en kunnen op het gebied van data. Er zijn in kleine groepen gesprekken gevoerd met de volgende stakeholders:

- › het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI),
- › de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG),
- › het Kennisnetwerk SPV,
- › het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
- › Rijkswaterstaat, en
- › de Taskforce Verkeersveiligheidsdata.

De gesprekken waren gericht op 1) welke kennis een gemeenteambtenaar zou moeten hebben, 2) waar gemeenteambtenaren eventueel tegenaan konden lopen, en 3) wat gemeenten mogelijk misten op het gebied van data. De gesprekken, waarbij meestal twee onderzoekers van SWOV aanwezig waren, zijn gevoerd via Teams en duurden gemiddeld 30 minuten. Van deze gesprekken zijn verslagen gemaakt, die ter controle zijn voorgelegd aan de gesprekspartners. Vervolgens zijn deze verslagen opgedeeld in thema's door citaten over hetzelfde onderwerp te groeperen. De verschillende thema's zijn gebruikt in fase 2: de interviews die zijn gehouden met gemeenten.

2.2 Fase 2: Interviews met gemeenten

Om een basis te leggen voor de uiteindelijke enquête zijn er acht semigestructureerde interviews gehouden met gemeenteambtenaren. Deze interviews zijn verdeeld over twee interviewers. Het doel van deze interviews was om erachter te komen hoe gemeenten gebruikmaken van data, zoals gegevens over ongevallen en SPI's, en welke thema's belangrijk voor ze zijn.

Aan alle gemeenten is een algemene uitnodiging voor de interviews verzonden naar de openbare e-mailadressen. Uit de 107 positieve reacties zijn gemeenten van verschillende grootte (inwonersklasse) geselecteerd. De gehanteerde inwonersklassen zijn: minder dan 20.000 inwoners; 20.000-50.000 inwoners; 50.000-100.000 inwoners en meer dan 100.000 inwoners. De gemeenten die

als eerste reageerden, zijn benaderd voor een afspraak, waarbij er meer gemeenten zijn benaderd binnen de inwonerklassie die het meest voorkomt in Nederland. Alle op deze manier benaderde gemeenten hebben ingestemd met een interview.

Tijdens de interviews zijn er enkele thema's besproken. Deze thema's komen uit eerder onderzoek van Bax en collega's (Bax, Uijtdewilligen & Van der Kint, 2021; Bax et al., 2020) en uit de gesprekken met stakeholders (*Paragraaf 2.1*). Als eerste is gevraagd wat gemeenteambtenaren zelf denken te moeten kennen en kunnen op het gebied van data en wat volgens hen niet onder de verantwoordelijkheid van gemeenteambtenaren valt. De andere thema's die zijn besproken waren:

- › **Data over ongevallen:** Gebruiken de gemeenten deze data, hoe doen ze dat, en meten ze zelf?
- › **Onderregistratie:** Wat weten gemeenteambtenaren over de onderregistratie? Hoe gaan ze daarmee om, wat doen ze eraan, en hoe wordt dit besproken met andere gemeenten?
- › **Burgers:** Burgers kunnen in gemeenten contact opnemen over problemen die zij zien op het gebied van verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de subjectieve verkeersveiligheid. Bij dit thema is besproken hoe gemeenteambtenaren data gebruiken wanneer ze contact hebben met burgers, of ze de meldingen van burgers ook zien als databron, en hoe ze dit bijhouden.
- › **Data van adviesbureaus:** Wat voor soort data laten gemeenten door adviesbureaus verzamelen, analyseren en rapporteren. Hoe wordt dat vervolgens in het beleid toegepast? Hoe duidelijk vinden ze de producten van de adviesbureaus?
- › **Samenwerking tussen en binnen gemeenten:** Wordt er binnen de afdelingen van de gemeente samengewerkt op het gebied van verkeersveiligheidsdata, is er iemand beschikbaar binnen de gemeente om vragen over verkeersveiligheidsdata aan te stellen, en welke rol spelen andere gemeenten of provincies?
- › **Data voor risicogestuurd werken:** De laatste categorie vragen gaat over de bekendheid met het Stappenplan van het Kennisnetwerk SPV om gemeenten te helpen bij de risicogestuurde aanpak. Meer specifiek is gevraagd naar de bekendheid met de data over risico-indicatoren voor verkeersveiligheid. Ook gaan we na op welke manier gemeenten deze data verzamelen en gebruiken.

Over het geheel genomen, ging het er bij de interviews om hoe gemeenteambtenaren met de data omgaan, en niet om welke data ze precies gebruiken en of dat 'goed of fout' is. De volledige lijst met vragen is te vinden in *Bijlage A.2*.

De gesprekken zijn gevoerd via Microsoft Teams en met toestemming van de geïnterviewden opgenomen om deze later te kunnen transcriberen. Het verslag hiervan is ter controle opgestuurd naar de geïnterviewden. Nadat de participanten akkoord zijn gegaan met de transcripties zijn de antwoorden gegroepeerd op thema en sub-thema. Per sub-thema zijn antwoordcategorieën naar voren gekomen die gebruikt zijn om de enquête vorm te geven.

2.3 Fase 3: Enquête

Om een meer algemeen beeld te krijgen van de kennis over verkeersveiligheidsdata zijn alle Nederlandse gemeenten enkele maanden na de interviews benaderd om een online enquête in te vullen. De enquêtes zijn gestuurd naar het algemene, openbare e-mailadres of zijn ingestuurd via de website van de gemeente. Gemeenten hebben namelijk niet altijd een openbaar e-mailadres maar wel een website waar vragen ingestuurd kunnen worden. De mail was gericht aan diegene die de algemene mailbox beheert met de vraag of het bericht doorgestuurd kon worden naar de ambtenaar die zich bezighoudt met verkeersveiligheid.

De enquête begon met een inleidende tekst over de aanleiding, het doel van het onderzoek en de geïnformeerde toestemming. De respondenten konden aangeven dat ze akkoord waren met de voorwaarden voor deelname zoals beschreven in de geïnformeerde toestemming door de antwoordoptie 'Ik ga akkoord met bovenstaande punten en ik stem toe met deelname aan het onderzoek' aan te klikken. Wanneer zij niet akkoord gingen, konden zij de enquête weggelijken.

Vervolgens zijn er vragen gesteld over onderregistratie. Daarna zijn er vragen gesteld over de toegang tot data, dataverzameling, het gebruik van data en data voor risicogestuurd werken. De enquête eindigde met enkele afsluitende vragen zoals de gemeentenaam en de functie van de respondent. De gemeentenaam was belangrijk om te kunnen weten hoe de respons verdeeld was over gemeenten van verschillende grootte en om de gemeenten die nog niet hadden gereageerd een rappel te kunnen sturen. De functie was belangrijk om zeker te weten dat de enquête door de juiste persoon was ingevuld. Zie *Bijlage B* voor de volledige vragenlijst.

De enquête is in *LimeSurvey* geprogrammeerd. De enquête is getest op begrijpelijkheid door experts binnen SWOV en een burger die zich niet bezighoudt met verkeersveiligheid.

2.4 Verwerking enquêtegegevens

Er zijn enkele bewerkingen gedaan aan de data uit de enquête. De belangrijkste daarvan is dat de inwoneraantallen van sommige gemeenten bij zijn elkaar opgeteld om de inwonersklasse te bepalen. Dat is gedaan bij gemeenten die voor al hun gemeentelijke uitvoeringstaken samenwerken in één uitvoeringsorganisatie. De ambtenaar die de enquête heeft ingevuld, is voor al deze gemeenten verantwoordelijk, en heeft namens allemaal geantwoord.

Vanwege het verkennende karakter van dit onderzoek is dit rapport beschrijvend van aard en bevat het alleen rechte tellingen (aantallen) en aandelen (percentages), en geen onderlinge (statistische) verbanden. Antwoorden op open vragen zijn waar nodig gecategoriseerd.

3 Resultaten stakeholdergesprekken en interviews

Dit hoofdstuk presenteert de resultaten van de stakeholdergesprekken en de interviews met acht gemeenten. De stakeholdergesprekken (*Paragraaf 3.1*) leverden thema's op voor de interviews. De interviews (*Paragraaf 3.2*) en de antwoorden per (sub-)thema leverden input voor de verschillende antwoordcategorieën die bij de vragen in de enquête zijn gebruikt.

3.1 Resultaten stakeholdergesprekken

Uit de gesprekken met de stakeholders kwamen de volgende thema's naar voren:

Vaardigheden: Gemeenteambtenaren moeten weten wat ze met de data kunnen, en welke doelgroep ze daarmee moeten/willen bedienen. Concreter betekent dit dat gemeenteambtenaren dashboards moeten kunnen lezen en interpreteren, met een focus op gegevens over SPI's en ongevallen. Daarnaast moeten ze dit kunnen overbrengen aan bezorgde burgers, wethouders of gemeenteraden. Ook moeten ze de data in relatie tot de lokale omstandigheden kunnen duiden (bijvoorbeeld dat op een industrieterrein 50km/uur-wegen zonder fietspaden volgens de richtlijnen in veel gevallen zijn toegestaan).

Expertise: De data en de expertise binnen een gemeente moeten bij elkaar aansluiten. De data moeten aangeboden worden op zo'n manier dat de gemeenten er iets mee kunnen en de data moeten aansluiten bij hun kennisniveau. Dit is zeker belangrijk voor kleine gemeenten waar minder kennis en capaciteit is om in de kwaliteit van data te duiken. Daarnaast wordt genoemd dat gemeenten zich niet gedwongen moeten voelen om te 'winkelen' bij adviesbureaus. Data uniform en in hapklare brokken laten aanbieden door kennisorganisaties of (mede)overheden kan daarbij helpen.

Samenwerking binnen en tussen gemeenten: De samenwerking *binnen gemeenten* moet integraal zijn. Data liggen soms bij verschillende afdelingen en deze moeten dan goed bereikbaar zijn; dat is misschien niet altijd het geval. Ook met collega's uit andere beleidsterreinen praten over dataproblemen in zijn algemeenheid, is essentieel om te leren hoe problemen met data kunnen worden opgelost. De samenwerking *tussen gemeenten* is belangrijk om elkaar op de hoogte te houden van de ervaringen met data, instrumenten of dashboards. Daarnaast is het belangrijk om elkaar te ondersteunen wanneer men tegen problemen aanloopt. Zeker voor kleinere gemeenten is het belangrijk om deel uit te maken van een netwerk en om niet alles in isolement te doen; samen data betekenis geven.

Praktische zaken: Sommige gemeenten hebben moeite met inlogcodes en de gebruikersomgeving waar de data te vinden zijn.

Stappen zetten naar beleid: Data moeten gebruikt worden om beleid op te stellen. Ambtenaren moeten weten wanneer ze genoeg data hebben, en wanneer en hoe ze die koppelen aan doelstellingen/risico's etc. De valkuil is hier 'paralysis by analysis', waarbij er altijd maar data verzameld blijven worden zonder er acties aan te verbinden. Het is de rol van dataleveranciers (bijvoorbeeld provincies, adviesbureaus) om data zo efficiënt mogelijk aan te reiken, zodat deze vertaald kunnen worden naar het betreffende beheergebied.

Kwaliteit van de data: Het inschatten van de kwaliteit van data is niet makkelijk en is ook geen taak van de verkeersveiligheidsambtenaar. Deze verantwoordelijkheid ligt bij de leveranciers van de data. Wel moet het voor de gemeenteambtenaar duidelijk zijn welke consequenties incomplete of slechte data kunnen hebben voor hun beleidsbeslissingen.

3.2 Resultaten interviews

Om een eerste beeld te schetsen van de kennis die gemeenteambtenaren over verkeersveiligheidsdata zouden moeten hebben, zijn acht diepte-interviews gehouden. In *Tabel 3.1* wordt per inwonersklasse het aantal interviews weergegeven. De verdeling over de inwonersklassen komt in grote lijnen overeen met de verdeling van alle Nederlandse gemeenten.

Tabel 3.1. Verdeling van de interviews per inwonersklasse

Inwonersklasse	Aantal geïnterviewde gemeenten	Aantal gemeenten Nederland
Minder dan 20.000	1 12,5%	68 19,9%
20.000-50.000	4 50,0%	184 53,8%
50.000-100.000	2 25,0%	57 16,7%
Meer dan 100.000	1 12,5%	33 9,7%
Totaal	8 100,0%	342 100,0%

3.2.1 Benodigde kennis

Als eerste is gevraagd wat gemeenteambtenaren allemaal moeten kennen en kunnen op het gebied van verkeersveiligheidsdata. Op deze vraag is het meest genoemde antwoord dat gemeenteambtenaren data moeten kunnen interpreteren. Dit kunnen ongevalldata zijn, maar ook snelheidsgegevens of verkeersintensiteiten. Verder moeten gemeenteambtenaren de data weten te vinden en daar ook toegang toe hebben. Ook moeten zij de data begrijpelijk kunnen maken voor beleids- of uitvoeringsplannen. Er bleek geen consensus over het controleren van de data en het beoordelen van de datakwaliteit. Sommige gemeenten gaven aan dat een gemeenteambtenaar moet weten wat de beperkingen van data zijn, en dat ze moeten beoordelen of de data betrouwbaar zijn. Aan de andere kant zijn er gemeenten die vinden dat dit niet onder de taken van de gemeenteambtenaar valt, maar dat dit de verantwoordelijkheid is van dataleveranciers.

3.2.2 Ongevalldata

Vervolgens is gevraagd hoe gemeenteambtenaren omgaan met ongevalldata. Het overgrote deel van de geïnterviewden geeft aan dat ze ViaStat gebruiken voor ongevallen en soms voor snelheidsgegevens. Een ander platform dat genoemd wordt, zijn dashboards die aangeboden worden door de provincies waar de gemeenten onder vallen. Gemeenten verzamelen ook zelf data, zoals snelheidsgegevens en verkeersintensiteiten. Dit zijn geen ongevalldata, maar wel data die vaak samen met de ongevalldata gebruikt worden voor verschillende verkeersveiligheidsvraagstukken.

3.2.3 Onderregistratie

Een ander thema is de onderregistratie. Dit thema is behandeld, omdat uit het onderzoek van 2020 bleek dat gemeenten moeite hebben met dit onderwerp (Bax et al., 2020). Wanneer in deze interviews gevraagd wordt wat de participanten denken wat onderregistratie betekent, komen de volgende antwoorden naar voren:

- › Onderregistratie komt vooral voor bij verkeersgewonden.
- › Verkeersdoden worden het best geregistreerd.
- › De ongevalslocatie is niet altijd zuiver.
- › Het zijn niet-gedane meldingen van burgers over dingen die wel leven onder burgers.
- › Dingen die wel bij de politie bekend zijn maar niet bij de gemeente.
- › De politie registreert alleen ernstige ongevallen, omdat zij door capaciteitsproblemen alleen bij de ernstige ongevallen langskomen.
- › Er is geen zicht op data van ambulances, brandweer, ziekenhuisdata en data van verzekeringsmaatschappijen.
- › De ontbrekende cijfers over ervaringen, de subjectieve verkeersveiligheid.

Vervolgens is gevraagd hoe gemeenteambtenaren omgaan met onderregistratie. Aan ambtenaren die niet wisten wat onderregistratie was, is dit begrip uitgelegd. Het grootste deel gaf aan meldingen van burgers als aanvulling te gebruiken op de geregistreerde ongevallen, of onderregistratie alleen in hun analyses of rapportages te vermelden waar het aan de orde is. Anderen antwoordden dat er niks mee gedaan wordt omdat dat niet kan of dat de algemene, landelijke informatie over onderregistratie gebruikt wordt. Onderregistratie lijkt ook niet altijd een gespreksonderwerp te zijn bij overleggen waar ook andere gemeenten aanwezig zijn. Al komt het af en toe wel aan bod bij een provinciaal overleg.

3.2.4 Meldingen van burgers

Bij dit thema is gevraagd hoe gemeenten meldingen van burgers ontvangen. In de meeste gevallen is dit via een meldingssysteem voor burgers, al zijn de meldingsystemen soms moeilijk toegankelijk en heeft niet iedereen toegang. Enkele gemeenten hebben ook weleens een enquête uitgevoerd waarin burgers hun knelpunten konden aangeven, of ze gaan in gesprek met burgers en komen zo te weten waar burgers mee zitten.

Ook is gevraagd naar de manier waarop gemeenten meldingen van burgers beantwoorden, of zij hiervoor data gebruiken en zo ja, welke data. De volgende antwoorden kwamen hier naar voren:

- › Ongevallencijfers, snelheidsmetingen en/of verkeerstellingen worden geraadpleegd alvorens een reactie te geven op een melding van een burger.
- › Ongevalldata worden niet naar de burger gestuurd.
- › Er wordt een gesprek met de buurt georganiseerd wanneer de melding betrekking heeft op de hele buurt of wanneer het om een gevoelige kwestie gaat.
- › De data worden inzichtelijk gemaakt voor de burger, door gebruik van figuren of door uitleg te geven bij de meegestuurde data.
- › Rapporten van adviesbureaus worden bij meldingen gebruikt.
- › De burger wordt opgebeld om uitleg te geven.
- › De burger wordt doorverwezen naar het participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland (VNN).

Er zijn ook gemeenten waarbij meldingen van burgers invloed hebben op het beleid of tot een ingreep hebben geleid. Er is bijvoorbeeld in sommige gemeenten budget voor kleinschalige ingrepen zoals een verkeersdrempel, om meldingen van burgers af te handelen. Ook worden burgermeldingen meegenomen bij het opstellen van een lijst voor onderhoudswerkzaamheden en in het uitvoeringsprogramma, en ze worden gebruikt in subsidieaanvragen. In een andere gemeente is aan de hand van de resultaten van een enquête onder burgers een prioriteitenlijst voor de verkeersagenda gemaakt.

3.2.5 Adviesbureaus

Over het algemeen leveren adviesbureaus geen datasets aan gemeenten, maar moeten gemeenten data aanleveren waar het adviesbureau mee aan de slag gaat. De adviesbureaus leveren dan rapporten waarin de data omgezet zijn in tekst en figuren. Ook leveren de adviesbureaus verkeersmodellen aan sommige gemeenten die onder andere gebaseerd zijn op verkeerstellingen van de gemeente.

Er is ook gevraagd naar de duidelijkheid van dit soort producten van adviesbureaus. Deze worden over het algemeen duidelijk gevonden. Als iets niet helemaal duidelijk is, wordt er contact opgenomen met het adviesbureau of kunnen er vragen gesteld worden bij de presentatie van resultaten. Enkele gemeenten geven daarnaast aan dat er altijd een bepaalde onzekerheid kleeft aan de resultaten van adviesbureaus, en dat de gegevens verbeterd kunnen worden. In een enkel geval werd gezegd dat rapporten van adviesbureaus niet altijd nieuwe informatie of inzichten opleveren.

Tot slot is gevraagd hoe de rapporten van adviesbureaus gebruikt worden. In de meeste gevallen worden ze ter informatie gebruikt op momenten dat iets speelt, of ze worden als achtergrond-document gebruikt voor het opgestelde beleid. Een enkele keer heeft een rapport tot een ingreep geleid. Eén gemeente vond de adviesbureaus te veel op de stedelijke omgeving gericht en minder op het landelijke gebied.

3.2.6 Samenwerking binnen en tussen gemeenten

Voor dit thema is eerst gevraagd hoe de samenwerking binnen de gemeente loopt op het gebied van data. Over het algemeen verloopt de samenwerking prima, maar na wat doorvragen komen er wat specifiekere antwoorden naar boven:

- Er wordt afzonderlijk van elkaar gewerkt omdat iedereen zijn eigen systemen heeft.
- Verkeersveiligheid heeft weinig prioriteit binnen het Integraal Veiligheidsplan.⁵
- Er is te weinig overleg.
- Gemeenten overleggen samen over data die nodig zijn voor een subsidieaanvraag bij de provincie of het ministerie.
- Er is data-uitwisseling met andere afdelingen.
- De politie is afwezig bij gesprekken over data.
- De burgemeester drukt soms iets door wat niet per se effectief is.
- De meningen verschillen wel eens.

Verder is gevraagd wat gemeenteambtenaren doen als ze een datavraag hebben. Aan de ene kant zijn er gemeenten die een datadeskundige hebben als aanspreekpunt, terwijl andere gemeenten juist geen centraal punt hebben voor datavragen. Ook zijn er binnen een aantal gemeenten mensen speciaal aangesteld voor data, maar die hebben niet verkeersveiligheidsdata in hun takenpakket. Er is ook een gemeente waar verschillende beheerders zijn voor de verschillende datasystemen. Een andere gemeente klopt bij de provincie aan voor vragen over verkeersveiligheidsdata omdat zij het dataportaal beheren.

Daaropvolgend is gevraagd naar de rol van provincies. Verschillende provincies bieden snelheidsdata en intensiteitsdata aan, of een geheel platform voor verkeersveiligheidsdata. Andere provincies bieden een abonnement op ViaStat aan of nemen het voortouw in de risicoanalyse.



5. Een Integraal Veiligheidsplan (IVP) geeft de veiligheidsprioriteiten van een gemeente weer en wordt in principe elke vier jaar opgesteld. Meestal maken vijf beleidsvelden deel uit van het IVP: veilige woon- en leefomgeving, bedrijvigheid en veiligheid, jeugd en veiligheid, fysieke veiligheid, en integriteit en veiligheid. Verkeersveiligheid wordt nog niet in alle IVP's meegenomen.

Ten slotte is gevraagd of data een gespreksonderwerp vormen bij ontmoetingen met andere gemeenten. De meeste gemeenten geven aan dat dit niet zo is, alleen wanneer er een gemeentegrens overschrijdend probleem is. Een enkeling geeft aan dat data besproken worden omdat er een regionale opdracht is voor de risicoanalyse, dat de Data Top 15⁶ wel eens besproken wordt, of dat er een regionaal abonnement op ViaStat is.

3.2.7 Risico-indicatoren

Het laatste thema ging over de risico-indicatoren voor het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* (SPV). Hier is als eerste gevraagd of gemeenten bekend zijn met het Kennisnetwerk SPV. Op één gemeente na was elke geïnterviewde gemeente bekend met het Kennisnetwerk SPV. Daaropvolgend is gevraagd wat de gemeenten hier zoal van gebruiken. Er kwamen hier verschillende antwoorden naar boven:

- > Alleen als iets zich voordoet.
- > Als er gevraagd wordt naar de risicoanalyse.
- > Voor subsidieaanvragen.
- > Ik lees de nieuwsbrief.
- > Ik informeer de wethouden hier over.
- > Ik gebruik de SPI's.
- > We gebruiken de toolkit.
- > De factsheets gebruiken we in ons beleid.
- > We maken geen gebruik van het SPV, maar daar gaan we binnenkort mee aan de slag.

Vervolgens is er een aantal vragen gesteld over data die gemeenten moesten aanleveren voor de risicoanalyse en hoe dit is gegaan. Sommige gemeenten hebben data van de provincie aangeleverd en voor sommige SPI's waren alleen regionale of landelijke cijfers beschikbaar. Er zijn ook gemeenten die een vormtoets hebben aangeleverd.⁷ Andere gemeenten hebben data verzameld over landbouwroutes, schoolroutes, of zijn gevraagd alle data over de openbare ruimte aan te leveren. Problemen die hierbij optraden zijn dat er soms te veel data beschikbaar zijn, dat niet alle data in bezit zijn, of dat de landelijke trend niet toepasbaar is op de eigen gemeente. De data die er zijn, zijn over het algemeen wel toegankelijk.

Daarna is er toegespitst op het maken van de risicoanalyse. Bij de meeste gemeenten wordt deze gemaakt door een adviesbureau of de provincie neemt hierin het voortouw. Over het gebruik van de risicoanalyse in beleid werd gezegd dat thema's die eruit sprongen meegenomen zijn in de mobiliteitsvisie, en voor andere gemeenten geldt dat locaties die eruit sprongen meegenomen zijn in het uitvoeringsprogramma. Buiten het beleid om wordt de risicoanalyse soms gebruikt om persvragen te beantwoorden, bij wijkvernieuwingen en om dingen onder de aandacht te brengen.

Tot slot is nog gevraagd hoe de data inzichtelijk worden gemaakt voor de wethouder en de raad. In sommige gevallen werd er geantwoord met referentie naar de risicoanalyse en in andere gevallen werd deze vraag opgepakt met referentie naar data in het algemeen. Er wordt onder andere genoemd dat er een inzichtelijk overzicht gemaakt wordt voor de wethouder en de raad, al dan niet met behulp van bijvoorbeeld ViaStat waar je snel een overzicht uit kunt halen. Data worden ook vertaald om mee te nemen in het uitvoeringsprogramma dat daarna gebruikt wordt om budget aan te vragen bij de raad of dit onder te brengen in het coalitieprogramma. Verder wordt de risicoanalyse gebruikt om subsidie aan te vragen of de hoofdlijnen worden besproken met de wethouder.



6. De Data Top 15 is een onderdeel van het landelijk project 'Digitalisering Mobiliteitsdata'. Hierin worden voor eind 2023 vijftien databronnen op het gebied van mobiliteit voor heel Nederland met 90% actuele beschikbaarheid en met de juiste kwaliteit digitaal ontsloten. Zie ook <https://www.datapedia.nl/datatop15/nodes/datatop15>
7. Zie Vormtoets - Kennisnetwerk verkeersveiligheid (kennisnetwerkspv.nl)

De gemeente die niet op de hoogte was van het Kennisnetwerk SPV is uitgelegd wat dit netwerk en het risicogestuurd werken inhouden. Vervolgens is gevraagd wat die ervan vindt en hoe die het denkt te kunnen gebruiken. De gemeente gaf aan dat het heel waardevol klinkt, omdat risico-indicatoren een voorspelling geven van risicovolle wegvakken en kruispunten. Dit helpt om een overzicht te krijgen van de pijnpunten binnen de gemeente. Daarnaast geeft het een data-onderbouwing voor verschillende terreinen, wat helpt om de keuzes te verantwoorden richting de raad.

4 Resultaten enquête

Dit hoofdstuk bespreekt de resultaten van de enquête die is uitgezet onder gemeenteambtenaren in Nederland die zich bezighouden met verkeersveiligheid.

4.1 Respons en kenmerken steekproef

De enquête is (vrijwel) volledig ingevuld door 109 gemeenteambtenaren (indien een vraag niet door alle respondenten is ingevuld, staat het aantal respondenten apart vermeld). Omdat de enquête naar alle Nederlandse gemeenten is verstuurd, maakt ook een deel van de geïnterviewde gemeenten deel uit van de responsepopulatie. *Bijlage C* bevat de ingevulde enquête, weergegeven in tabellen per vraag. Enkele ambtenaren werken voor een gemeentelijke uitvoeringsorganisatie van meerdere gemeenten. Hiervan zijn de inwoneraantallen opgeteld omdat deze ambtenaren verantwoordelijk zijn voor alle aangesloten gemeenten. Er zijn twee gemeenten die vanaf het begin van het onderzoek anoniem wilden blijven, waardoor de gemeentegrootte niet kon worden vastgesteld. Alle samenwerkingsverbanden in 2022 meegerekend, zijn er 342 gemeenten in heel Nederland. De respons is dus 31%.

In *Tabel 4.1* wordt de verdeling van ingevulde enquêtes naar inwonersklasse weergegeven. Hier is te zien dat de verdeling in grote lijnen overeenkomt met het aandeel van gemeenten in Nederland per inwonersklasse, al lijkt de inwonersklasse '50.000 tot 100.000' iets oververtegenwoordigd te zijn. Ongeveer de helft valt in de inwonersklasse '20.000 tot 50.000'.

Tabel 4.1. Verdeling van ingevulde enquêtes naar inwonersklasse

Inwonersklasse	Aantal enquêtes	Percentage ingevulde enquêtes	Percentage gemeenten in Nederland
Minder dan 20.000	17	15,6%	19,9%
20.000 tot 50.000	53	48,6%	53,8%
50.000 tot 100.000	24	22,0%	16,7%
Meer dan 100.000	13	11,9%	9,7%
Anoniem	2	1,8%	-
Totaal	109	100,0%	100,0%

In de enquête konden de respondenten open antwoorden op de vraag wat hun functie is. In *Tabel 4.2* zijn deze antwoorden gegroepeerd. Bijna de helft van alle respondenten heeft in de functietitel 'beleid' staan. Hieronder vallen beleidsmedewerkers, -adviseurs en -uitvoerders op het gebied van verkeer, vervoer, mobiliteit of een combinatie daarvan. Iets minder dan een kwart van de respondenten is verkeerskundige, en ongeveer een tiende van de steekproef is adviseur. Eén van de respondenten heeft specifiek 'verkeersveiligheid' in de functietitel staan, dit is een 'adviseur verkeersveiligheid'. Onder 'overig' vallen een aantal functietitels die moeilijk onder de andere functies te plaatsen zijn, zoals 'ruimtelijk dataspecialist' en 'regisseur verkeer en vervoer'.

Tabel 4.2. Functies van de respondenten

Functie	Aantal	Percentage
Verkeersveiligheid	1	0,9%
Verkeerskundige	25	22,9%
Beleidsmedewerker	54	49,5%
Adviseur	12	11,0%
Medewerker verkeer	7	6,4%
Specialist verkeer	5	4,6%
Overig	4	3,7%
Onbekend	1	0,9%
Totaal	109	100,0%

Daarnaast is er gevraagd hoeveel fte er binnen de gemeente besteed wordt aan verkeersveiligheid. In *Tabel 4.3* staan de antwoorden weergegeven. Enkele gemeenten hebben hoogstwaarschijnlijk het aantal uur in plaats van het aantal fte's ingevuld. Deze uren zijn omgezet in het aantal fte's dat waarschijnlijk bedoeld wordt. Bij tien gemeenteambtenaren is niet bekend hoeveel fte's er binnen de gemeente beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid. Iets meer dan 60% van de gemeenten besteedt minder dan 1,5 fte aan verkeersveiligheid en 10% van de gemeenten 2,5 fte of meer.

Tabel 4.3. Het aantal fte's dat er binnen gemeenten besteed wordt aan verkeersveiligheid.

Aantal fte's	Aantal	Percentage
0,0 – 0,4	25	22,9%
0,5 – 0,9	14	12,8%
1,0 – 1,4	28	25,7%
1,5 – 1,9	5	4,6%
2,0 – 2,4	16	14,7%
2,5 – 2,9	1	0,9%
3,0 of meer	10	9,2%
Onbekend	10	9,2%
Totaal	109	100,0%

Naast het aantal fte's is aan de gemeenteambtenaren gevraagd hoeveel dagen zij zelf gemiddeld besteden aan verkeersveiligheid. Deze tijdsbesteding wordt weergegeven in *Tabel 4.4*. Te zien is dat de meeste gemeenteambtenaren twee tot drie dagen per week besteden aan verkeersveiligheid (25%). Daarnaast blijkt ook dat 40% één dag of minder per week besteedt aan verkeersveiligheid.

Tabel 4.4. Het gemiddeld aantal dagen dat door de respondent wordt besteed aan verkeersveiligheid.

Tijdsbesteding	Aantal	Percentage
Minder dan een halve dag per week	19	17,4%
Een halve tot één dag per week	25	22,9%
Eén tot twee dagen per week	22	20,2%
Twee tot drie dagen per week	27	24,8%
Vier tot vijf dagen per week	16	14,7%
Totaal	109	100%

4.2 Onderregistratie

Ongeveer 80% van de gemeenten die de enquête hebben ingevuld weet wat onderregistratie is. Het overgrote deel van deze gemeenten (67%) weet niet waar ze informatie over onderregistratie kunnen vinden, 10% weet wel waar ze dit kunnen vinden en 3% weet uit het hoofd hoe groot de onderregistratie is. De overige 20% weet niet wat onderregistratie is. Plekken waar volgens de respondenten informatie over onderregistratie te vinden is, zijn via SWOV (onderzoeken en website), de website van VIA of ViaStat, het CROW (of Fietsberaad), of het CBS.

Aan de respondenten die weten wat onderregistratie is (n = 87), is vervolgens gevraagd in hoeverre de gemeente rekening houdt met onderregistratie wanneer ze de fietsongevallen bekijken, wat ertegen gedaan wordt en of zij ongevallendata vergelijken met andere gemeenten. Op de eerste vervolgvraag geeft 9% aan geen rekening te houden met onderregistratie wanneer ze de fietsongevallen bekijken omdat ze er het nut er niet van inzien, 47% houdt er geen rekening mee omdat ze niet weten hoe ze dat moeten doen en 44% geeft aan hier wel rekening mee te houden.

Daarna is doorgevraagd naar wat gemeenten eraan doen om de onderregistratie tegen te gaan (meerdere antwoorden mogelijk). 69% van de gemeenten geeft aan dat meldingen van burgers gebruikt worden als aanvulling op de ongevallencijfers. 57% van de gemeenten geeft aan gesprekken met de politie en met handhaving te voeren om onderregistratie tegen te gaan. Ook zijn er gemeenten (24%) die alleen iets over onderregistratie in hun analyses vermelden wanneer dit aan de orde is. 31% van de gemeenten geeft aan dat ze rekening houden met de algemene, landelijke waarschuwing voor onderregistratie en bij 18% van de gemeenten worden extra data van extern onderzoek gebruikt om de geregistreerde ongevallen aan te vullen. Er is ook nog dertien keer (15%) de optie 'Anders, namelijk' gebruikt. Voor deze gemeenten blijken de lokale media en ook eigen inzichten een bron te zijn om iets te doen aan de onderregistratie. Daarnaast wordt de risicoanalyse in een paar gevallen genoemd. Het blijven inzetten op veiligere weginrichting wordt een keer genoemd, en het aanvullen van de ongevallendata met ziekenhuisgegevens.

Tot slot is gevraagd of gemeenten hun ongevallencijfers vergelijken met die van andere gemeenten en wat voor gemeenten dit dan zijn (meerdere antwoorden mogelijk). 11% van de gemeenten vergelijkt hun ongevallencijfers nooit met die van andere gemeenten. 56% van de gemeenten vergelijkt hun ongevallencijfers met die van omliggende gemeenten. Verder geeft 38% van de gemeenten aan dat ze zich qua ongevallencijfers vergelijken met gemeenten met ongeveer een gelijk inwoneraantal, 14% met gemeenten met ongeveer evenveel weglengte en 13% van de gemeenten houdt rekening met inwoneraantal én weglengte. Slechts een gemeente vergelijkt haar ongevallencijfers met willekeurig elke gemeente. Bij de optie 'Overige' (17%) wordt nog een aantal andere opties genoemd, zoals bijvoorbeeld naast wegstructuur en inwoneraantal ook begroeiingsdichtheid (omdat de gemeente in een bosrijk gebied ligt), of er wordt niet vergeleken omdat de gemeente autoluw is.

4.3 Toegang tot data

Van de gemeenten die de enquête hebben ingevuld, heeft 67% (N = 73) aangegeven dat zij toegang hebben tot alle data die zij nodig hebben. Een derde (N = 36) geeft aan dat zij geen toegang hebben tot alle data die zij nodig hebben. Deze gemeenten konden in een open vraag toelichten waarom zij hier geen toegang toe hebben. In de meeste gevallen geven de ambtenaren aan dat de gemeente geen abonnement heeft bij commerciële aanbieders van bepaalde data. Een ander veel voorkomend antwoord is dat niet alle data beschikbaar of vindbaar zijn. Een reden die hier soms voor genoemd wordt is de onderregistratie van ongevallen. Verder geeft een aantal gemeenten aan dat het wacht op de risicocijfers of dat de gemeente het nut nog niet inzielt van de risicogestuurde aanpak. Databronnen die nog niet

beschikbaar zijn, maar wel gewild zijn, zijn data van ambulances, ziekenhuizen (SEH's) en verzekeringsmaatschappijen. Als laatste geven twee gemeenten nog aan dat ze behoefte hebben aan 'in-car'-data om een beter beeld te krijgen van de gereden snelheden.

Daarnaast is gevraagd of de gemeente moet betalen voor toegang tot databronnen. Bijna de helft van de gemeenten (49%) moet de inkoop van data zelf financieren. Voor meer dan een kwart van de gemeenten (28%) wordt de inkoop van data betaald door de provincie. Slechts 4% geeft aan dat hun toegang tot data gratis is. Tot slot heeft 20% van de gemeenten de optie 'Anders, namelijk:' ingevuld. Open antwoorden die hier gegeven zijn, houden voornamelijk in dat een deel door de gemeente en een deel door de provincie (10%) of de regio (5%) wordt betaald. Drie gemeenten noemen dat het een combinatie van de antwoordcategorieën is zonder te vermelden welke combinatie, twee gemeenten weten niet hoe het met de financiering van data binnen hun gemeenten zit, en een gemeente deelt de kosten met het waterschap.

Er is gevraagd of er databronnen zijn waar gemeenten geen gebruik meer van maken en met welke reden. 39 gemeenten zeggen dat er inderdaad databronnen zijn waarvan ze geen gebruik maken, één gemeente stelde alle databronnen te gebruiken, maar noemde toch een reden. Deze 40 gemeenten (37% van het totaal) konden meerdere redenen opgeven waarom zij geen gebruik maakten van databronnen. De antwoorden zijn weergegeven in *Tabel 4.5*. Enkele gemeenten gaven een open antwoord. Daarvan was de meestgenoemde reden dat niet alle databronnen bekend zijn. Verder wordt vaak genoemd dat er geen tijd meer is om zich erin te verdiepen of geen tijd om daadwerkelijk zelf te meten met beschikbare meetapparatuur. Tot slot wordt genoemd dat veel data verouderd opgeslagen zijn, ofwel niet digitaal beschikbaar.

Tabel 4.5. Redenen om geen gebruik meer te maken van bepaalde databronnen (N=40) (meerdere antwoorden mogelijk)

Redenen geen gebruik	Aantal	Percentage
Geen geld meer beschikbaar voor de data	10	25%
Data niet meer betrouwbaar genoeg	3	7,5%
Data werden niet meer gebruikt	8	20%
Data bleken niet meer beschikbaar voor de gemeente	3	7,5%
De provincie heeft het abonnement stopgezet	13	32,5%
Anders, namelijk	15	37,5%

Verder is gevraagd van welke data geen gebruik meer worden gemaakt (meerdere antwoorden mogelijk). Hier is beperkt op geantwoord (N = 15), maar het meest voorkomende antwoord is dat er geen gebruik meer wordt gemaakt van VIA of andere ongevallen-databronnen.

Vervolgens is gevraagd hoe gemeenten hun data up-to-date houden. Hier wordt voornamelijk geantwoord dat dit wordt gedaan door de beheerder van het dashboard/de online omgeving (*Tabel 4.6*). Bij 'Overige' geeft een deel aan dat het een combinatie is van de antwoordcategorieën en meer specifiek een combinatie van de gemeente zelf en de aanbieders van de data.

Tabel 4.6. Manier waarop de data van de gemeente up-to-date worden gehouden.

Up-to-date houden	Aantal	Percentage
Door ambtenaar zelf	8	7,3%
Door beheerder van dashboard/online omgeving	48	44,0%
Door collega's binnen de gemeente	11	10,1%
Door ambtenaar zelf en beheerder van het dashboard/ de online omgeving	9	8,3%
Onbekend	14	12,8%
Dit wordt niet gedaan	5	4,6%
Overige	14	12,8%
Totaal	109	100%

Tot slot is gevraagd welke rol de provincie speelt in het aanbieden van data (Tabel 4.7). Voor iets minder dan de helft van de gemeenten biedt de provincie abonnementen op VIA aan. Ook biedt een groot deel van de gemeenten verkeersintensiteiten aan en neemt de provincie het voortouw in de risicoanalyse. Bij 'Overige' geeft een deel aan dat niet bekend is wat de provincie doet op dit gebied. Verder worden regionale overheden hier genoemd, bijvoorbeeld de metropoolregio's van Rotterdam/Den Haag en Eindhoven. Een aantal anderen geeft aan dat de provincie een deel aanbiedt en dat een deel door de gemeenten zelf wordt ingebracht.

Tabel 4.7. De rol die provincies spelen in het aanbieden van data (meerdere antwoorden mogelijk)

Rol provincie	Aantal	Percentage
De provincie biedt verkeersintensiteiten aan	43	39,4%
De provincie biedt snelheden aan	30	27,5%
De provincie heeft een portaal voor verkeersveiligheidsdata	11	10,1%
Er is een provinciaal abonnement voor VIA	49	45,0%
De provincie neemt het voortouw in de risicoanalyse	43	39,4%
De provincie biedt geen gegevens aan	36	33,0%
Overige	19	17,4%

4.4 Dataverzameling

Aan gemeenten is gevraagd welke data zij zelf verzamelen en welke data zij laten verzamelen. In Tabel 4.8 worden de antwoorden daarop weergegeven. De meeste gemeenten verzamelen snelheidsgegevens, verkeerstellingen, wegkenmerken en burgermeldingen. Daarnaast lijken de gemeenten snelheidsgegevens, ongevallendata en verkeerstellingen (ook) vaak op te vragen bij externen.

Tabel 4.8. Data die verzameld worden door gemeenten of externen (meerdere antwoorden mogelijk)

Datasoort	Door de gemeente zelf	Percentage door gemeente	Door externen	Percentage door externen
Snelheidsgegevens	79	72,5%	69	63,3%
Ongevallendata	40	36,7%	73	67,0%
Verkeerstellingen	93	85,3%	59	54,1%
Wegkenmerken	53	48,6%	21	19,3%
Burgermeldingen	93	85,3%	10	9,2%
Politiegegevens	33	30,3%	30	27,5%
Ambulancegegevens	7	6,4%	12	11,0%
Geen data	3	2,7%	9	8,3%

Vervolgens is gevraagd of de gemeenteambtenaar rekening houdt met de betrouwbaarheid van deze data en/of databronnen. Hierop heeft 85% (n = 93) positief geantwoord. Ook is gevraagd hoe zij dit bepalen. De antwoorden op deze open vraag zijn gegroepeerd, omdat veel antwoorden overeenkomsten met elkaar vertonen. Sommige open antwoorden vallen in meerdere groepen. Tabel 4.9 laat de antwoordgroepen zien. Het meest wordt genoemd dat de data op een bepaalde manier gecontroleerd worden. Bijvoorbeeld door de achtergrond van de data na te gaan en te kijken of de data logisch lijken, vergeleken met wat ambtenaren op straat zien of dat analyses logische resultaten opleveren. Ook wordt hier genoemd dat er naar de trend over meerdere jaren wordt gekeken om de data te controleren. Een andere grote antwoordgroep is dat men zich bewust is van de onvolledigheid van de data of van de onderregistratie van ongevallen. Er wordt dan niet specifiek gemeld dat er iets mee gedaan wordt, alleen dat men dit weet en er rekening mee houdt. Onder 'Overige' vallen antwoorden die moeilijk te plaatsen zijn onder de andere antwoordgroepen. Er wordt bijvoorbeeld genoemd dat "gezond verstand" gebruikt wordt, dat "alles met een korrel zout genomen wordt", of dat alle data anoniem zijn.

Tabel 4.9. Manieren om rekening te houden met de betrouwbaarheid van data (meerdere antwoorden mogelijk).
N = 93

Antwoordgroep 'rekening met betrouwbaarheid'	Aantal	Percentage
Afhankelijk van bron of datatype	3	3,2%
Ervaringen burgers	2	2,1%
Gebruik van gerenommeerde aanbieders	10	10,7%
Bron/Disclaimer over onvolledigheid data vermelden	10	10,7%
Data valideren met andere data	9	9,7%
Bewustzijn van onvolledigheid/onderregistratie	18	19,3%
Data zelf verzamelen	4	4,3%
Data controleren	30	32,3%
Verschillende databronnen combineren	4	4,3%
Overige	8	8,6%

Aan de gemeenteambtenaren die aangeven dat ze geen rekening houden met de betrouwbaarheid van de data (15%, n = 16), is gevraagd waarom zij dit niet doen. Zij gaven aan dat er te weinig capaciteit of tijd voor is om de data te beoordelen. Verder geeft een groot deel aan ervan uit te gaan dat de data betrouwbaar zijn of dat er altijd iets van onbetrouwbaarheid aan de data zit. Als laatste geeft een deel aan dat de betrouwbaarheid niet te controleren is of dat daar niet genoeg kennis voor is.

Op de vraag waar de ambtenaren hebben geleerd om de betrouwbaarheid van data in te schatten, wordt het vaakst de opleiding genoemd (57%), gevolgd door zelfstudie (43%; Tabel 4.10). Bijna een kwart van de respondenten geeft aan dat zij dat niet (goed) geleerd hebben.

Tabel 4.10. Antwoorden op de vraag waar gemeentebtenaren geleerd hebben de betrouwbaarheid van data in te schatten (meerdere antwoorden mogelijk)

Waar geleerd over betrouwbaarheid	Aantal responses	Percentage
Tijdens mijn opleiding	62	56,9%
Ik heb het mijzelf aangeleerd	47	43,1%
Ik heb een cursus gevolgd	10	9,2%
Ik heb dit van een collega geleerd	19	17,4%
Ik heb dit niet (goed) geleerd	26	23,9%

4.5 Gebruik van data

Aan de gemeentebtenaren is gevraagd welke zaken aanleiding geven om data te communiceren of te gebruiken. Het blijkt dat bijna alle gemeentebtenaren data gebruiken in hun antwoord aan burgermeldingen of om beleid te onderbouwen. Ruim 80% tot bijna 90% gebruikt data om de wethouder en/of raad te informeren of om te monitoren. Bijna de helft van de gemeenten communiceert data aan de pers, zie Tabel 4.11.

Tabel 4.11. Redenen om data te gebruiken voor verscheidene doeleinden. (meerdere antwoorden mogelijk)

Redenen voor gebruik van data	Aantal	Percentage
Antwoorden aan burgers	105	96,3%
Wethouder en/of raad informeren	98	89,9%
Om beleid te onderbouwen	104	95,4%
Om de pers te informeren	51	46,8%
Om te monitoren	94	86,2%
Voor prioriteringsvraagstukken	67	61,5%

Vervolgens is zijn verdere vragen gesteld om iets meer inzicht te krijgen in hoe gemeentebtenaren data gebruiken om de vragen van burgers te beantwoorden, om de raad en wethouders te informeren, en om beleid te ontwikkelen. In bijna alle gevallen wordt er gekeken naar de ongevallencijfers, snelheidsmetingen en/of verkeerstellingen om meldingen van burgers af te handelen (Tabel 4.12). Ongeveer twee derde geeft aan de burger op te bellen en uitleg te geven, en ongeveer de helft maakt de data inzichtelijk en stuurt deze naar de burger.

Tabel 4.12. Antwoorden op de vraag hoe gemeentebtenaren data gebruiken om burgers te beantwoorden. (meerdere antwoorden mogelijk)

Gebruik data voor burgermeldingen	Aantal	Percentage
Ik kijk naar ongevallencijfers, snelheidsmetingen en/of verkeerstellingen	106	97,2%
Ik maak data inzichtelijk en stuur deze op	54	49,5%
Ik gebruik mijn eigen kennis	2	1,8%
Ik bel burgers op en geef uitleg	73	67,0%
Ik verwijs door naar het participatiepunt van VVN	23	21,1%

Over het gebruik van data om verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen is een open vraag gesteld. De antwoorden zijn gegroepeerd, omdat veel antwoorden overeenkomsten met elkaar vertonen. Sommige antwoorden vallen in meerdere groepen en groepen kunnen ook met elkaar overlappen. *Tabel 4.13* laat de antwoordgroepen zien en hoeveel antwoorden in deze groepen vallen. Er zijn vier groepen die vetgedrukt zijn, omdat deze vaak samen genoemd werden in een antwoord, bijvoorbeeld wanneer er gezegd werd dat met data de risicoanalyse uitgevoerd is en dat deze risicoanalyse dan als onderbouwing dient voor het beleid of prioriteringsvraagstukken. Data worden ook vaak gebruikt om ontwikkelingen en trends in de verkeersveiligheid in de gemeente in de gaten te houden. Onder 'Overige' vallen voornamelijk antwoorden die niet te plaatsen waren in een van de andere groepen. Er werd bijvoorbeeld een aantal keer genoemd dat men niet weet hoe de data gebruikt worden omdat dit bij een andere collega ligt, of er werd een aantal databronnen opgesomd zonder verdere uitleg over wat ermee gedaan wordt.

Tabel 4.13. Antwoorden op de vraag waarvoor data gebruikt worden in verkeersveiligheidsbeleid.

Antwoordgroep 'data in beleid'	Aantal	Percentage
Data als controle voor de uitwerking van beleid	4	3,7%
Data aangeleverd aan extern bureau dat mobiliteitsplan schrijft	2	1,8%
Data als onderbouwing voor beleid/prioritering/subsidie/maatregelen/vormtoets	48	44,0%
Data voor risicoanalyse/risicoanalyse vormt verkeersveiligheidsbeleid	22	20,2%
Data-analyse/risicoanalyse als bron voor uitvoeringsagenda	9	8,3%
Onveilige situaties in kaart brengen	13	11,9%
Ontwikkelingen/trends in de gaten houden	22	20,2%
Er worden geen data gebruikt	2	1,8%
Overige	18	16,5%

Er is eveneens een open vraag gesteld over hoe data inzichtelijk gemaakt worden voor de wethouder en/of de raad. De antwoorden zijn wederom gegroepeerd, omdat veel antwoorden overeenkomsten vertonen. Enkele antwoorden vallen in twee groepen. *Tabel 4.14* laat de antwoordgroepen zien en hoe vaak er antwoorden in deze groepen vallen. In de meeste gevallen worden de data begrijpelijk gemaakt in tekstvorm, of met tabellen, grafieken of kaarten. Daarnaast gebruiken veel ambtenaren memo's of raadsinformatiebrieven die ze zelf schrijven om de raad of de wethouder te informeren, of ze gebruiken hier rapportages uit bepaalde software voor, zoals BLIQ-rapportages, VIA-rapportages en de SPV-viewer. Een kleiner deel van de ambtenaren rapporteert alleen de hoofdlijnen uit de data of gebruikt de data als onderbouwing bij de keuze voor bepaalde maatregelen of beleid. Bij 'Overige' wordt voornamelijk verwezen naar het antwoord op de vorige enquêtevraag, of worden alleen bronnen genoemd die gebruikt worden maar niet hoe ze gebruikt worden.

Tabel 4.14. Antwoorden op de vraag hoe data inzichtelijk gemaakt worden voor wethouders en/of raad.

Antwoordgroep 'data inzichtelijk maken'	Aantal	Percentage
BLIQ-rapport/memo van ongevallen/VIA-rapportage/SPV-viewer/raadsinformatiebrief	29	26,6%
Mondelinge toelichting	5	4,6%
Via een hoofdstuk in het mobiliteitsplan	4	3,7%
Begrijpelijke taal/tabellen/grafieken/kaarten	31	28,4%
Ambtelijk advies geven	4	3,7%
Informerende raad	4	3,7%
Data worden niet inzichtelijk gemaakt/niet gebruikt	4	3,7%
Digitale tool waar alle data samenkomen	3	2,7%
Risicoanalyse wordt gebruikt om data te communiceren	4	3,7%
Objectieve onderbouwing van maatregelen of beleid	10	9,2%
Hoofdpijnen samenvatten	11	10,1%
Overige	12	11,0%

Vervolgens is gevraagd of gemeenteambtenaren bij een data-specialist binnen de gemeente terecht kunnen wanneer er een dataprobleem optreedt (Tabel 4.15). De helft van de respondenten (50%) kan voor dataproblemen met verkeersveiligheidsdata nergens terecht.

Tabel 4.15. Antwoorden op de vraag waar gemeenteambtenaren terecht kunnen voor dataproblemen.

Dataprobleem	Aantal	Percentage
Ik ervaar nooit dataproblemen	24	22,0%
Ik kan nergens terecht	24	22,0%
Er is één datadeskundige als aanspreekpunt	15	13,8%
Alleen voor andere data die geen verkeersveiligheidsdata is	30	27,5%
Ik klop bij de provincie aan omdat zij het dataportaal beheren	16	14,7%
Totaal	109	100,0%

Ten slotte is gevraagd een top 3 te maken van databronnen die leidend zijn bij het trekken van conclusies over de verkeersveiligheid van een verkeerssituatie of locatie (Tabel 4.16). Om de antwoorden op deze vraag in beeld te brengen, zijn punten toegekend aan de positie binnen die top 3. De databron genoemd op de eerste plek krijgt 3 punten, de databron op de tweede plek krijgt 2 punten, en die op de derde plek krijg 1 punt. Tabel 4.16 geeft de totaalscores per databron weer. Er is te zien dat de ongevalldata als belangrijkste bron worden gebruikt om de verkeersveiligheid te beoordelen, gevolgd door de snelheidsgegevens. De derde bron, maar met veel minder punten dan de eerste twee, wordt gevormd door wegkenmerken, gevolgd door verkeerstellingen en burgermeldingen.

Tabel 4.16. Top 3 van databronnen die leidend zijn bij het beoordelen van een verkeerssituatie of locatie.

Databron 'voor beoordeling verkeersveiligheid'	Puntentotaal
Ongevallendata	225
Snelheidsgegevens	183
Wegkenmerken	77
Verkeerstellingen	66
Burgermeldingen	44
Mijn eigen lokale kennis	26
Politiegegevens	18
Wensen van de raad/wethouders	10
Ambulancegegevens	3
Artikelen uit de pers	2

Na deze top 3 volgde een open vraag waarom voor deze rangorde gekozen is. Om hier een goed overzicht van te krijgen zijn de antwoorden gegroepeerd op basis van overeenkomsten. De vier belangrijkste groepen worden hier benoemd. Het antwoord dat het meest gegeven werd (37%) is dat deze data een objectief beeld van de verkeersveiligheid geven. Het betreft hier dan vaak de ongevallendata, en ook snelheidsgegevens, wegkenmerken en verkeerstellingen. In enkele gevallen wordt genoemd dat deze data aangevuld worden met burgermeldingen, de subjectieve verkeersveiligheid. Als tweede (16%) wordt genoemd dat dit de manier is waarop binnen de gemeente gewerkt is of omdat dit de meest logische volgorde is. Een deel van de antwoorden (12%) gaat ook specifiek over snelheidsgegevens. Er wordt dan genoemd dat hogere snelheden zorgen voor meer risico en dat snelheid een belangrijke graadmeter voor objectieve en subjectieve verkeersveiligheid is. Verder wordt genoemd (9%) dat deze top 3 van databronnen een goed algemeen beeld geeft van de verkeersveiligheid en dat deze helpt om onveilige situaties in kaart te brengen en te prioriteren.

4.6 Data voor risicogestuurd werken

De laatste categorie vragen gaat over data die – in het kader van het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)* – gebruikt worden bij het risicogestuurd werken. We vragen naar het gebruik van databronnen die genoemd worden in het [Stappenplan](#) van het [Kennisnetwerk SPV](#). Met dit stappenplan kunnen gemeenten een risicoanalyse uitvoeren en zicht krijgen op de ontwikkeling van ongevallen en van vijf risico-indicatoren in hun gemeente. Er is hier gevraagd naar welke databronnen gebruikt worden voor de verschillende stappen van de risicoanalyse.

Het stappenplan bestaat uit zes stappen:

1. Bepalen hoe veilig de infrastructuur is ingericht
2. Bepalen hoe snel verkeersdeelnemers rijden
3. Bepalen hoe veilig verkeersdeelnemers zich gedragen in het verkeer (hier is gevraagd naar rijden onder invloed)
4. Bepalen hoe veilig het wagenpark is
5. Bepalen wat de responstijd van ambulances is
6. Prioriteren van de risico's met intensiteiten en verkeersslachtoffers

Stap 4 en 5 zijn volgens het stappenplan niet primair de verantwoordelijkheid van de gemeente: Rijk (stap 4) en regio (stap 5) zijn hiervoor aan zet. Daarom is daar in deze vragenlijst niet naar gevraagd. Hieronder worden de databronnen die gemeenten gebruikten voor stap 1 tot en met 3 en stap 6 besproken.

Voor data over de **infrastructuur** van wegen en fietspaden worden verschillende bronnen gebruikt (Tabel 4.17). De meest voorkomende bronnen zijn Google Maps/Street View/Cyclomedia (71%), gemeentelijk verzamelde geo-data (55%), de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) (50%) en de eigen lokale kennis (49%). Ook het NWB is een veelgenoemde bron (41%).

Tabel 4.17. Databronnen die gebruikt worden om data te verzamelen voor wegen en fietspaden (meerdere antwoorden mogelijk)

Databron (fiets)infrastructuur	Aantal	Percentage
Nationaal Wegenbestand (NWB)	45	41,3%
Wegkenmerkendatabase (WKD) voor snelheden	16	14,7%
OpenStreetMap (OSM)	27	24,8%
Fietsrouteplanner Fietsersbond	4	3,7%
Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT)	55	50,5%
EuroRAP voor provinciale wegen	1	0,9%
Google Maps, Street View, Cyclomedia	77	70,6%
Gemeentelijk verzamelde geo-data	60	55,0%
Mijn eigen lokale kennis	54	48,6%
Dit doe ik niet	8	7,3%

Voor de gereden **snelheden** in de gemeente zijn er twee databronnen die het meest gebruikt worden (Tabel 4.18): zelf-verzamelde data zoals lusdata/matrixborden/smiley-borden (84%) en Floating Car Data (FCD; 82%).

Tabel 4.18. Databronnen die gebruikt worden om data te verzamelen voor gereden snelheden (meerdere antwoorden mogelijk)

Databron gereden snelheden	Aantal	Percentage
Zelf-verzamelde data zoals data van meetlussen/matrixborden/smiley-borden	92	84,4%
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	15	13,8%
Floating Car Data (FCD) (bijvoorbeeld van VIA)	89	81,7%
Meldingen van burgers	25	22,9%
Mijn eigen lokale kennis	25	22,9%
Dit doe ik niet	0	0,0%

Ook is gevraagd naar databronnen die betrekking hebben op het **rijden onder invloed** in de gemeente (Tabel 4.19). Iets meer dan de helft van de respondenten (51%) geeft aan dat ze het rijden onder invloed in de gemeente niet in kaart brengen. De respondenten die dat wel doen gebruiken hier voornamelijk informatie van de politie voor (35%) en een enkeling gebruikt regionale of landelijke cijfers (25%).

Tabel 4.19. Databronnen die gebruikt worden om data te verzamelen voor rijden onder invloed. (meerdere antwoorden mogelijk)

Databron rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Een gemeentelijk meetnet alcohol	0	0,0%
Regionale cijfers	15	13,8%
Landelijke cijfers	12	11,0%
CBS Statline	4	3,7%
Informatie van de politie	38	34,9%
Dit doe ik niet	56	51,4%

Vervolgens is gevraagd welke databronnen – om te beginnen over **ongevallen** – gemeenten gebruiken om de bovengenoemde risico's te prioriteren. *Tabel 4.20* laat zien dat dit voornamelijk BLIQ-rapportages (78%) en BRON-data (62%) zijn. Een andere databron die regelmatig gebruikt wordt, zijn meldingen van burgers (53%). In mindere mate worden ook nog het dataportaal van de provincie (32%) en commerciële aanbieders van ongevallendata (30%) genoemd.

Tabel 4.20. Databronnen die gebruikt worden om data te verzamelen voor ongevallendata. (meerdere antwoorden mogelijk)

Databron verkeersongevallen	Aantal	Percentage
Bestand geRegistreerde verkeersOngevallen Nederland (BRON)	68	62,4%
Ambulancedata	8	7,3%
BLIQ-rapportage van STAR (Smart Traffic Accident Reporting)	85	78,0%
Commerciële aanbieders van ongevallendata	27	30,3%
Dataportaal provincie	35	32,1%
Mijn eigen lokale kennis	47	43,1%
We doen weinig met ongevallen	6	5,5%
Lokale persberichten	22	20,2%
Politierapporten	38	34,9%
Meldingen van burgers	57	53,3%
Dit doe ik niet	0	0,0%

Daarnaast is gevraagd naar de bronnen waaruit data over **intensiteiten** worden gehaald om de risico's mee te prioriteren, en dan specifiek **fietsintensiteiten**, omdat daarvoor geen kant-en-klare databases bestaan. De meest genoemde bron voor de (fiets)verkeersintensiteiten (*Tabel 4.21*) is zelf-verzamelde data zoals data van meetlussen/matrixborden/smiley-borden (74%). Iets minder dan de helft (47%) van de respondenten noemt ook nog een verkeersmodel als databron.

Tabel 4.21. Databronnen die gebruikt worden om data te verzamelen voor (fiets)verkeersintensiteiten. (meerdere antwoorden mogelijk)

Databron (fiets)intensiteiten	Aantal	Percentage
Zelf-verzamelde data zoals data van meetlussen/matrixborden/smiley-borden	81	74,3%
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	13	11,9%
Verkeersmodel	51	46,8%
Fietstelweek-data	22	20,2%
Mijn eigen lokale kennis	26	23,9%
Dit doe ik niet	5	4,6%

5 Conclusies, discussie en aanbevelingen

In dit onderzoek stond de onderzoeksvraag *Welke kennis hebben gemeenteambtenaren over verkeersveiligheidsdata en hoe gebruiken ze deze data?* centraal. Dit hoofdstuk bespreekt de belangrijkste resultaten en conclusies en formuleert een aantal aanbevelingen en discussiepunten.

Eerdere onderzoeken lieten zien dat er nog winst te behalen valt als het gaat over de kennis van gemeenteambtenaren over verkeersveiligheidsdata (Bax et al., 2020; VNG, 2022). Omdat het onderwerp ‘verkeersveiligheidsdata’ slechts een beperkt deel van deze eerdere onderzoeken uitmaakte, hebben we in dit onderzoek de kennis bij gemeenten over verkeersveiligheidsdata, zoals ongevallen en risico-indicatoren, verder verkend. Met stakeholders zijn gesprekken gevoerd over de vraag welke kennis en vaardigheden voor gemeenten noodzakelijk zijn, als het gaat over data. Daarna zijn acht interviews met gemeenteambtenaren gehouden voor een eerste indruk van de kennis over data. Deze interviews vormden input voor een enquête onder alle Nederlandse gemeenten, met een uiteindelijke responspercentage van 31% (109 van 342 gemeenten).

5.1 Samenvatting van resultaten

We bespreken de resultaten hier kort aan de hand van de vijf thema’s uit de enquête: onderregistratie van fietsongevallen, toegang tot data, verzamelen van data, gebruiken van data, data over de SPI’s uit het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* (SPV).

Kennis over onderregistratie

Omdat vorig onderzoek (Bax et al., 2020) suggereerde dat kennis over onderregistratie van fietsongevallen nog onvoldoende was, is daar in deze enquête uitgebreider op ingegaan. 80% van de respondenten weet wat onderregistratie is, maar 67% zegt niet te weten waar deze informatie voor fietsongevallen te vinden is. Van degenen die weten wat het is, weet bijna de helft (47%) niet hoe er met onderregistratie rekening gehouden moet worden en vindt 9% het zelfs niet nodig. 44% houdt wel rekening met onderregistratie van fietsongevallen, bijvoorbeeld door ongevallendata aan te vullen met burgermeldingen en in gesprek te gaan met politie en handhaving. Bijna de helft van de ondervraagde gemeenten vergelijkt hun ongevallencijfers met omliggende gemeenten en een derde met gemeenten met een ongeveer gelijk inwoneraantal.

Toegang tot data

67% van de respondenten geeft aan toegang te hebben tot alle data die zij nodig hebben, een derde heeft dit niet. Dit komt doordat niet alle data beschikbaar of vindbaar zijn, of, meest genoemd, omdat gemeenten (sommige) data niet via commerciële aanbieders kopen. Ruim driekwart (76%) van de ondervraagde gemeenten betaalt om toegang te hebben tot bepaalde data, of de provincie doet dat voor hen. Ruim een derde van de gemeenten geeft aan dat er ook databronnen zijn waar geen gebruik meer van gemaakt wordt, veelal betreft dit ongevallendata van VIA of andere commerciële aanbieders. Dit is omdat het abonnement is opgezegd of omdat er geen geld meer beschikbaar is voor deze data. In bijna de helft van de gevallen (44%) houdt de databeheerder van het dashboard of online omgeving de data up-to-date. Ook provincies spelen

een rol bij de toegang tot data, bijvoorbeeld door het aanbieden van intensiteitsdata, een abonnement op VIA, of door het voortouw te nemen in de gemeentelijke risicoanalyse.

Verzamelen en gebruik van data

Geënquêteerde gemeenten verzamelen zelf vooral verkeerstellingen, burgermeldingen en snelheidsgegevens. Verkeerstellingen en snelheidsgegevens worden ook door externe partijen voor gemeenten ingewonnen, evenals ongevalldata. Het grootste deel van de ondervraagde gemeenten (85%) houdt daarbij rekening met de betrouwbaarheid van deze data(bronnen), bijvoorbeeld door de achtergrond van de data na te gaan, te kijken of de data overeenkomen met de werkelijkheid en door de trend over de jaren heen te controleren. De meeste respondenten (57%) hebben tijdens de opleiding geleerd de betrouwbaarheid van data in te schatten, of hebben dit zichzelf aangeleerd (43%). Bijna een kwart (24%) geeft aan dit niet (goed) geleerd te hebben. Geënquêteerde gemeenten die geen rekening houden met de betrouwbaarheid van de data geven in de meeste gevallen aan dat hier geen capaciteit of tijd voor is, of dat ze ervan uitgaan dat de data betrouwbaar zijn. Indien er een dataprobleem speelt, kan slechts 14% bij een deskundige terecht, en kan 15% bij de provincie aankloppen. Het overgrote deel van de bevraagde gemeenten kan dus niet op deskundige verkeersveiligheidskennis terugvallen. Bijna elke ondervraagde gemeente gebruikt data om burgermeldingen af te handelen, als onderbouwing voor beleid, om de wethouder en/of de raad te informeren, of om te monitoren. Respondenten vonden ongevalldata het belangrijkste voor het trekken van conclusies over verkeersveiligheid, gevolgd door snelheidsgegevens. Als derde, maar een stuk minder belangrijk dan de andere twee, werden wegkenmerken genoemd.

Data voor SPV-risicoanalyses

Tot slot is specifiek gevraagd naar de databronnen die gebruikt worden voor de risicoanalyse in het kader van het SPV.

- Voor *ongevalldata* worden in de meeste gevallen de BLIQ-rapportage gebruikt, gevolgd door BRON en meldingen van burgers.
- Voor *data over infrastructuur* van wegen en fietspaden worden verschillende bronnen gebruikt, met als meest genoemde 'Google Maps, Street View, Cyclomedia'. Verder zijn gemeentelijk verzamelde geo-data belangrijk, de BGT, eigen lokale kennis en het NWB.
- Voor *gereden snelheden* zijn er twee belangrijke bronnen: zelf verzamelde data en Floating Car Data.
- Voor de *(fiets)intensiteiten* vormen zelf verzamelde data eveneens een belangrijke bron, samen met verkeersmodellen.
- Over *rijden onder invloed* hebben de meeste ondervraagde gemeenten geen data. Een deel van de respondenten gebruikt informatie van de politie om dit in kaart te brengen.

Voor de stappen van de risicoanalyse die primair de verantwoordelijkheid zijn van de gemeenten worden dus veelal data gebruikt die op lokaal niveau beschikbaar zijn. Indien er geen lokale data zijn worden vaak landelijke bronnen gehanteerd of worden er helemaal geen data gebruikt, zoals bij rijden onder invloed.

5.2 Beperkingen

Bij deze studie zijn de volgende kanttekeningen te plaatsen:

- De studie is verkennend van aard. Er zijn daarom alleen 'rechte tellingen' (aantallen) en aandelen (percentages) gepresenteerd: er zijn geen verbanden tussen verschillende variabelen onderzocht en statistische analyses uitgevoerd.
- In dit onderzoek hebben gemeenten zelf aangegeven welke data zij gebruiken en waar ze wel en geen kennis van hebben. We hebben deze uitkomsten niet op een objectieve manier getoetst door bijvoorbeeld een kennistest af te nemen of databestanden te bekijken.

- De gemeenten die de enquête ingevuld hebben, hebben mogelijk meer interesse in verkeersveiligheid. Hierdoor is de steekproef waarschijnlijk geen goede afspiegeling van alle Nederlandse gemeenten en is het beperkt mogelijk om de conclusies te generaliseren naar de gehele populatie.

5.3 Conclusies

Op grond van de resultaten kunnen de volgende conclusies getrokken worden. Deze zijn weer opgedeeld naar de verschillende thema's uit de enquête.

Kennis over onderregistratie

Uit onderzoek van Bax en collega's (Bax et al., 2020) bleek dat 55% van de gemeenten weet wat onderregistratie betekent, maar minder dan helft weet waar informatie over onderregistratie te vinden en hoe rekening te houden met onderregistratie. Ten opzichte van het onderzoek uit 2020 lijkt de kennis over onderregistratie wat verschoven. Zo zijn er in het huidige onderzoek meer respondenten die weten wat onderregistratie is, al weet twee derde van de respondenten niet waar deze informatie gevonden kan worden. We hebben geen directe verklaring voor dit verschil met het eerdere onderzoek uit 2020. Mogelijk hebben deze keer andere gemeenten meegedaan. Ook kunnen respondenten geleerd hebben van dit eerdere onderzoek.

Toegang tot data

De meeste gemeenten beheren en actualiseren de data die ze nodig hebben niet zelf. Bijna alle gemeenten kopen hun data in, of de provincie doet dat voor hen. Twee observaties willen we hierbij vermelden:

- Diverse gemeenten (10 van de 109 respondenten) geven aan dat zij geen geld hebben om zelf data in te kopen en dat ook hun provincie daarin niet voorziet. Ze zeggen daardoor geen toegang te hebben tot de data die ze nodig hebben voor het opstellen van verkeersveiligheidsbeleid. Het ontbreken van vrij toegankelijke data voor overheden staat daarmee een goede datahuishouding en een onderbouwd verkeersveiligheidsbeleid in de weg.
- Het betalen voor data impliceert dat gemeenten (en provincies) afhankelijk zijn van commerciële aanbieders, waarbij deze partijen de beschikbaarheid van data, en de kwaliteit en integriteit van data bepalen.

Gebruik van data

Gemeenten melden dat ze data gebruiken voor alle voor de hand liggende doeleinden zoals onderbouwen van beleid, informeren van wethouder, raad en burgers, en monitoring. Bij de vragen over het gebruik van data vallen de volgende drie zaken op:

- Gemeenten geven in overgrote meerderheid aan geen ondersteuning te hebben bij data-problemen. Hoewel hier niet expliciet naar gevraagd is, ligt het voor de hand dat een gebrek aan ondersteuning ten koste gaat van datakwaliteit, datagebruik, datakennis en data-onderhoud.
- Ongeveer een kwart van de gemeenten geeft aan de betrouwbaarheid van data niet goed te kunnen inschatten. In de interviews met gemeenten en met koepelorganisaties, gaven respondenten aan dat zij dat ook niet de taak van de gemeenteambtenaar vinden, maar dat data-aanbieders zorg zouden moeten dragen voor een goede datakwaliteit. Uit de enquête blijkt dat gemeenten ook meestal niet de databeheerder zijn. Samen met het gebrek aan ondersteuning en de gebrekkige kennis over onderregistratie, lijkt het al met al niet voor de hand te liggen dat gemeenten zelf kunnen controleren of (commerciële) aanbieders van data op een correcte wijze omgaan met de datakwaliteit. Daardoor kunnen gemeenten ook niet weten waarvoor ze aangeboden data precies wel en niet kunnen gebruiken.
- Verschillende provincies blijken hun regierol op te pakken in het verzamelen en gebruiken van data, en de ondersteuning daarbij. Dat gebeurt bijvoorbeeld door abonnementen aan te

bieden en te helpen bij de interpretatie van data via het provinciale dashboard en/of via regionale bijeenkomsten.

Data voor SPV-risicoanalyses

Risicoanalyses in het kader van het SPV en het risicogestuurd werken vragen om de inzet van diverse databronnen: behalve naar ongevallencijfers wordt daarbij namelijk ook gekeken naar data over infrastructuur, snelheid, verkeersgedrag et cetera. Hoewel niet alle data voorhanden zijn, laat dit onderzoek zien dat gemeenten inderdaad een breed palet gebruiken: veel gemeenten gebruiken naast ongevallencijfers ook snelheidsdata en data over de staat van hun infrastructuur.

5.4 Discussie en aanbevelingen

De resultaten uit de interviews en enquête roepen de vraag op wat de rol van de gemeente-ambtenaar rondom data moet en kan zijn. Aan de ene kant kan dit de rol van dataverzamelaar worden. De ambtenaar verzamelt zelf (ruwe) data en is op de hoogte van alle mogelijkheden en beperkingen. Deze positie is kwetsbaar, want het kost tijd, geld en samenwerking. Dat is voor – met name kleine – gemeenten een grote uitdaging. Aan de andere kant kan de ambtenaar een gebruiker van de data zijn. De ambtenaar krijgt ‘kant-en-klare’ data toegestuurd en kan deze bijna direct integreren in beleid en risico-inventarisaties. In deze rol is de ambtenaar echter ook kwetsbaar omdat hij dan (zeer) beperkt op de hoogte is van de datakwaliteit en de gevolgen voor het gebruik. Uit de interviews blijkt dat maar een beperkt aantal gemeenteambtenaren ondersteuning kan vinden bij dataproblemen. Als de ambtenaren nergens terecht kunnen, zijn ze juist afhankelijk van leveranciers voor de kwaliteit van de data.

Deze observaties hebben geleid tot de volgende discussiepunten en aanbevelingen:

Toegang tot data

- *Aanbeveling: Betere en centrale toegang*
Zorg voor een betere toegang tot data om alle gemeenten van de juiste data te voorzien. Een centrale organisatie kan hier een voortrekkersrol in spelen zodat alle data voor gemeenten op dezelfde manier, en op dezelfde plek beschikbaar zijn. Dat kan een bestaande of nieuw op te richten organisatie zijn, binnen of gefinancierd door de overheid. Deze organisatie zou ook de kwaliteit van de data kunnen bewaken. Het lijkt er immers op dat niet alle gemeenten weten hoe dit moet of dat ze hier de middelen/capaciteit niet voor hebben. Bovendien kan een centrale organisatie hulp bieden bij dataproblemen en kunnen gemeenten elkaar gemakkelijker helpen als ze met dezelfde data werken.
- *Discussie: Betaalbaarheid van data*
Bijna alle gemeenten betalen voor data. Het kan nuttig zijn in het verkeersveiligheidsveld een discussie te voeren of het wenselijk is de overheid hiermee afhankelijk te maken van de markt, zowel financieel als qua beschikbaarheid en kwaliteit van data.

Gebruik van data

- *Aanbeveling: Integratie met andere data-expertise*
Zorg voor een integratie van kennis over verkeersveiligheidsdata met andere data-expertise. Het bijscholen van de bestaande data-experts binnen de gemeente kan beleidsmedewerkers ondersteunen bij het verzamelen, inkopen en interpreteren van verkeersveiligheidsdata. Het is sowieso aan te bevelen dat data-experts en beleidsmakers binnen een gemeente elkaar goed leren kennen, zodat de lijnen kort zijn bij vragen en ondersteuning.
- *Aanbeveling: Ondersteuning*
Diverse provincies ondersteunen gemeenten al bij het verzamelen en gebruiken van data. Stimuleer provincies om deze regierol verder uit te bouwen, waarbij ze data aanbieden (al dan niet via dataleveranciers), en helpen bij de interpretatie van data en bij het maken van risicoanalyses.

› *Discussie: Eindgebruiker of regisseur?*

Gemeenten gaven aan de kwaliteit van data niet altijd te kunnen inschatten. Uit de interviews bleek dat gemeenten dat ook niet als hun taak beschouwen, maar als de taak van de data-leveranciers. Bij inkoop hoort echter ook altijd een goede controle op de kwaliteit van het gekochte, en op dit moment is de kwaliteit van de geleverde data niet gereguleerd en geborgd. Het ligt voor de hand om in het verkeersveiligheidsveld een discussie te voeren over de vraag of gemeenten enkel eindgebruikers van data zijn of regisseurs over hun eigen databeleid, en of de kwaliteitscontrole bij de leverancier ligt of (centraal of lokaal) bij de gebruiker.

Vervolgonderzoek

Dit onderzoek gaat uit van zelfgerapporteerde kennis over verkeersveiligheidsdata. Aanvullend hierop zouden ook het kennisniveau en de gebruikspraktijk op een objectievere manier getoetst moeten worden, door bijvoorbeeld kennistesten af te nemen of databestanden te bekijken. Daarbij zouden dan zowel het beoordelen van de kwaliteit van data en het correct interpreteren ervan als de praktische toepassing in de eigen gemeente en de inhoudelijke vertaling naar beleid aan de orde moeten komen. Dit aanvullende, meer objectieve inzicht biedt vervolgens een goede basis om te bepalen op welke manier ondersteuning geboden kan worden aan gemeenten.

Literatuur

Bax, C.A., Uijtdewilligen, T. & Kint, S.T. van der (2021). *Waarop baseren gemeenten zich als ze de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen inschatten? Een verkenning*. R-2021-26. SWOV, Den Haag.

Bax, C.A., Uijtdewilligen, T., Kint, S.T. van der & Commandeur, J.J.F. (2020). *Welke kennis hebben gemeenteambtenaren over verkeersveiligheid? Enquête en interviews*. R-2020-25A. SWOV, Den Haag.

VNG (2022). *Verkeersveiligheid bij gemeenten. Wat is nodig om echt risicogestuurd te gaan werken? 100 wethouders en beleidsmedewerkers over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid*. Vereniging van Nederlandse Gemeenten VNG, Den Haag.

Bijlage A Interviewdocumenten

A.1 Geïnformeerde toestemming interviews

Beste ...,

Nogmaals fijn dat u mee wilt werken aan ons interview. Ik zou u willen vragen om de onderstaande informatie en punten door te nemen voordat het interview begint. Hiermee hoop ik u voldoende geïnformeerd te hebben over de strekking van het interview en dat u instemt om hieraan mee te doen.

Inleiding interview

Uit eerder SWOV-onderzoek blijkt dat gemeenteambtenaren beschikken over veel verschillende databronnen, maar in de beperkte tijd die ze hebben om beleid te onderbouwen niet altijd de weg vinden naar de (betrouwbare) informatie die voorhanden is. In dit interview willen we achterhalen hoe jullie binnen de gemeente gebruik maken van data zoals ongevalsdata en SPI's (risico-indicatoren). We zijn hierbij niet op zoek naar een "correct" antwoord, maar naar de achtergrond van uw kennis en waar u deze informatie vandaan haalt. Dit helpt ons om eerdere resultaten te plaatsen en om er nader onderzoek naar te doen. We willen u daarom vragen om zo eerlijk mogelijk te antwoorden; er zijn geen goede of foute antwoorden. Uiteindelijk werken we de interviews uit in een verslag dat wij aan u voor zullen leggen. Dan kunt u nog een keer kijken of alles goed is begrepen. Het interview is niet anoniem. We willen om het interview te verwerken graag uw naam, gemeentenaam en functie weten. In het rapport worden deze zaken niet genoemd.

Met de resultaten van ons onderzoek willen we gemeenten helpen om het kennisniveau verder te verbeteren en hierdoor beter verkeersveiligheidsbeleid te ontwerpen. Daarnaast willen we aanbevelingen formuleren voor bijvoorbeeld opleidingen en adviesbureaus.

Door deel te nemen aan het interview met SWOV, verklaar ik in te stemmen met deelname aan het onderzoek:

- Ik heb schriftelijke informatie over het onderzoek gelezen en begrepen.
- Ik ben in de gelegenheid gesteld om vragen over het onderzoek te stellen.
- Ik heb voldoende tijd gehad om goed over deelname aan het onderzoek na te denken.
- Ik ben me ervan bewust dat mijn medewerking geheel vrijwillig is.
- Ik begrijp dat ik op elk moment zonder opgaaf van redenen mijn deelname aan het onderzoek kan beëindigen zonder dat dit voor mij nadelige consequenties heeft.
- Ik begrijp dat mijn gegevens en onderzoeksresultaten vertrouwelijk behandeld worden.
- Ik ga akkoord met het maken van een opname (beeld en geluid) via het videobel-programma Teams. Als gewenst, kan ik zelf de videocamera uitzetten. Ik ontvang na het interview een schriftelijk verslag ter correctie. Daarna wordt de opname gewist. Mijn naam en de naam van mijn gemeente maken onderdeel uit van het verslag, maar worden niet genoemd in het onderzoeksrapport.
- Mijn e-mailadres wordt gebruikt voor terugkoppeling van het interviewverslag en de resultaten na afloop van het onderzoek. Hierna wordt mijn e-mailadres gewist.

- Ik weet dat ik bij vragen contact kan opnemen via: telefoonnummer (070) 3173 327 (Teun Uijtdewilligen) of (070) 3173 344 (Sander van der Kint); en/of teun.ujtdewilligen@swov.nl of sander.van.der.kint@swov.nl.

A.2 Topiclist

Interview

Het interview is niet anoniem. We willen om het interview te verwerken graag uw naam, gemeentenaam en functie weten. In het rapport worden deze zaken niet genoemd.

Naam:

Gemeentenaam:

Functie:

Inleiding interview

Uit eerder onderzoek (Bax et al, 2020) blijkt dat gemeenteambtenaren beschikken over veel verschillende databronnen, maar in de beperkte tijd die ze hebben om beleid te onderbouwen niet altijd de weg vinden naar de (betrouwbare) informatie die voorhanden is. In dit interview willen we achterhalen hoe jullie binnen de gemeente gebruik maken van data zoals ongevalsdata en SPI's (risico-indicatoren). We zijn niet op zoek naar een "correct" antwoord, maar naar de achtergrond van uw kennis en waar u deze informatie vandaan haalt. Dit helpt ons om eerdere resultaten te plaatsen en om er nader onderzoek naar te doen. We willen u daarom vragen om zo eerlijk mogelijk te antwoorden; er zijn geen goede of foute antwoorden. Uiteindelijk werken we de interviews uit in een verslag dat wij aan u voor zullen leggen. Dan kunt u nog een keer kijken of alles goed is begrepen.

Met de resultaten van ons onderzoek willen we gemeenten helpen om het kennisniveau verder te verbeteren en hierdoor beter verkeersveiligheidsbeleid te ontwerpen. Daarnaast willen we aanbevelingen formuleren voor bijvoorbeeld opleidingen en adviesbureaus.

Algemene vragen

Startvragen -> korte antwoorden

- Hoelang bent u al werkzaam binnen de verkeersveiligheid?
- Wat heeft u hiervoor gedaan?
- Welke opleiding heeft u gevolgd?
- Wat is uw formele functie?
- Hoeveel tijd bent u op een gemiddelde werkdag met verkeersveiligheid bezig? En hoeveel tijd besteedt u aan andere dingen (wat)?
- Hoe is verkeersveiligheid binnen uw gemeente ingebed: is het bijvoorbeeld een eigen functie of is het onderdeel van een andere functie?

Vervolg vragen

- Wat vindt u dat een verkeerskundige gemeenteambtenaar allemaal moet kennen en kunnen op het gebied van verkeersveiligheidsdata?
 - Wat heeft u nodig aan kennis over data in uw dagelijkse werk?
 - Wat is uw doelgroep als u met data werkt?
- Wat vindt u niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeenteambtenaar vallen omtrent data?

Ongevalsdata

- Hoe gaan jullie binnen de gemeente om met ongevalsdata?
- Hoe gebruiken jullie ongevalsdata?
- Welke ongevalsdata gebruiken jullie?
- Wat voor data meten jullie zelf in de gemeente?
 - Wat doen jullie met deze data?
 - Hoe meten jullie deze data?
 - Hoe verwerken jullie deze data?
 - Met welke partijen delen jullie deze data?
 - Hoe vaak kijken jullie naar die data?
 - Wat is de aanleiding om te werken met ongevalsdata?

Onderregistratie

- Wat weet u van het begrip “onderregistratie”?
- Hoe gaan jullie om met onderregistratie wanneer jullie fietsongevallen bekijken?
- Wat doen jullie om onderregistratie tegen te gaan?
- Spreken jullie met andere gemeenten over onderregistratie? En wat wordt er dan besproken?

Burgers

- Hoe gebruiken jullie data om antwoorden aan burgers te ondersteunen? Hoe maakt u de data begrijpelijk voor ze?
- Kunt u een voorbeeld geven van een melding van een burger dat tot nieuw beleid heeft geleid?
- Hoe houden jullie de meldingen van burgers bij?

Data van adviesbureaus

- Besteden jullie wel eens werk uit naar adviesbureaus?
 - Wat voor data wordt aan jullie geleverd?/ Wat voor data vragen jullie op?
 - Hoe duidelijk is de informatie/data die in de rapporten staan?
 - Hoe passen jullie de informatie/data toe in jullie beleid?
 - Wat doen jullie als iets niet duidelijk is?

Samenwerking binnen en tussen gemeenten

- Welke afdelingen werken samen binnen de gemeente op het terrein van verkeer en data?
- Hoe verloopt de samenwerking binnen de gemeente op het gebied van data?
- Wie is er binnen de gemeente beschikbaar om datavragen aan te stellen? En wordt hier veel gebruik van gemaakt? Waarom wel/niet?
- Wat voor databronnen worden er binnen de gemeente besproken?
- Wat voor databronnen zijn punt van discussie met andere gemeenten?
- Welke rol spelen de provincies voor jullie omtrent data?
- Wordt er wel een iets aangeraden vanuit andere provincies?
- Bespreken jullie data/dataproblemen met collega's van andere beleidsterreinen?

SPI's

- Bent u bekend met het Kennisnetwerk SPV?

Zo ja:

- Wat gebruikt u van het Kennisnetwerk SPV?

Zo nee:

- Bespreken wat ze zelf denken te kunnen met de onderstaande informatie:
- “Het SPV gebruikt meetbare variabelen waarmee we veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem in kaart kunnen brengen. Aan de hand van risico-indicatoren kunnen we dus meten hoe vaak en in welke mate bepaalde risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – voorkomen die een aantoonbare relatie hebben met verkeersonveiligheid. Risico-indicatoren kunnen worden gedefinieerd op het gebied van gedrag (zoals snelheid en alcohol), de veiligheid van infrastructuur, de veiligheid van voertuigen en de ‘afhandeling’ van ongevallen.”
- Waarom denkt u dat het SPV gebruik maakt van deze risicofactoren?
- Bent u bekend met het stappenplan risicoanalyse?

Tot slot zou ik graag de risico-indicatoren (SPI's) van het SPV bespreken. Ik zou graag willen bespreken op welke manier in jullie gemeente met de risico-indicatoren wordt gewerkt:

Onderstaande vragen zijn ter ondersteuning tijdens het bespreken van de veiligheidsdomeinen.

- Welke databronnen gebruikt u hiervoor?
- Welke databronnen gebruikt u niet meer?
- Welke data gebruikt u dagelijks?
- Tegen welke problemen loopt u aan wanneer u werkt met de data?
- Kunt u data vertalen/gebruiken om een beleidsplan te schrijven?
- Kunt u data uit een beleidsplan vertalen voor uw bestuurder?
- Heeft u toegang tot alle wachtwoorden en programma's?

1. Veilige wegen

- Onder te verdelen in “Veilige wegen” en veilige fietsinfrastructuur

2. Veilige snelheid

- Verkeer dat niet harder rijdt dan de veilige snelheid en de snelheidslimiet

3. Veilige voertuigen

- Aandeel veilige voertuigen

4. Veilige verkeersdeelnemers

- Alcoholgebruik
- Gebruik veiligheidsmiddelen
- Lichtvoering
- Afleiding

5. Hoogwaardige traumazorg

- Binnen 10 -15 minuten hulp

Bijlage B Enquête kennis over data

Inleiding

Cijfers over ongevallen, snelheidsgegevens en meldingen van burgers. Hoe gebruikt u dat om uw verkeersveiligheidsbeleid vorm te geven. SWOV doet onderzoek naar de kennis van gemeente-ambtenaren over data. Waar haalt u uw kennis over data vandaan? Waar gebruikt u data voor, en hoe? Is data voor u een hulpmiddel of een last? Laat het ons weten en vul deze enquête in. U helpt ons hiermee onze kennis beter toegankelijk te maken voor gemeenten.

In deze enquête wordt vaak gerefereerd naar het woord “data”. Dat is een breed begrip maar denk hierbij aan data die verzameld en geanalyseerd kan worden ten behoeve van de verkeersveiligheid. Daar horen ook instrumenten bij die beschikbaar zijn voor het analyseren en overzichtelijk presenteren van data.

Het invullen van deze enquête duurt ongeveer 15 minuten.

Indien u vragen, opmerkingen of klachten heeft, kunt u contact opnemen met Sander van der Kint: Sander.van.der.kint@swov.nl.

Geïnformeerde toestemming

Uw deelname is vrijwillig en u kunt er altijd voor kiezen om te stoppen met de enquête. U kunt de enquête ook tussendoor opslaan en later verder gaan. Uw antwoorden worden vertrouwelijk behandeld en niet gekoppeld aan uw naam of e-mailadres. Hoewel we vragen naar de naam van uw gemeente, rapporteren we alleen over groepen gemeenten (Bijvoorbeeld over de gemeentegrootte) en worden er geen uitspraken gedaan over uw specifieke gemeente. We verzamelen dus alleen uw antwoorden.

Hieronder kunt u aangegeven of u akkoord bent met bovenstaande informatie en of u toestemt met deelname aan dit onderzoek. Wanneer u niet akkoord bent kunt u deze vragenlijst afsluiten.

- Ik heb bovenstaande geïnformeerde toestemming gelezen en begrepen.
 - Ik heb voldoende tijd gehad om goed over deelname aan het onderzoek na te denken.
 - Ik ben me ervan bewust dat mijn medewerking geheel vrijwillig is.
 - Ik begrijp dat ik op elk moment en zonder opgave van redenen mijn deelname aan het onderzoek kan beëindigen
 - Ik begrijp dat ik niet verplicht ben mijn e-mailadres op te geven. Als ik mijn e-mailadres opgeef, wordt dit vertrouwelijk behandeld en verwijderd uit de dataset zodra ik geïnformeerd ben over de uitkomsten van het onderzoek.
 - Ik begrijp dat er geen uitspraken gedaan worden over individuele gemeenten
 - Ik begrijp dat mijn onderzoeksresultaten enkel en alleen zullen worden gebruikt voor wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid
 - Ik weet dat ik bij vragen contact kan opnemen via: Sander.van.der.kint@swov.nl.
 - Ik stem toe met deelname aan het bovengenoemde onderzoek.
- Ik ga akkoord met bovenstaande punten en ik stem toe met deelname aan het onderzoek.

Datavragen

We starten met een aantal algemene vragen over data binnen uw gemeente.

1. Wat weet u van het begrip onderregistratie?
 - Ik weet uit mijn hoofd hoe hoog deze is, namelijk: _____
 - Ik weet waar ik de onderregistratie kan vinden, namelijk: _____
 - Ik weet wat onderregistratie is, maar niet waar ik deze informatie kan vinden
 - Ik weet niet wat onderregistratie is [*Routing naar vraag 5*]

2. In hoeverre houdt de gemeente waar u werkt rekening met onderregistratie wanneer jullie de fietsongevallen bekijken?
 - Wij houden geen rekening met onderregistratie, want wij zien daar het nut niet van in
 - Wij houden geen rekening met onderregistratie, want wij weten niet hoe we dat moeten doen
 - Wij houden wel rekening met de onderregistratie

3. Wat doet u er aan om de onderregistratie tegen te gaan? (meerdere antwoorden mogelijk)
 - Ik gebruik meldingen van burgers als aanvulling
 - Ik heb gesprekken met politie/handhaving
 - Ik vermeld het alleen als het aan de orde is
 - Ik gebruik data uit extern onderzoek als aanvulling
 - Ik volg het landelijk signaal
 - Anders, namelijk: _____

4. Vergelijkt u ongevalsdata van uw gemeente met andere gemeenten? (meerdere antwoorden mogelijk)
 - Nooit, we zijn een unieke gemeente
 - Met omliggende gemeenten
 - Met gemeenten met ongeveer gelijk inwoneraantal
 - Met gemeenten met evenveel kilometer weglengte
 - Met elke willekeurige gemeente, maar wij houden rekening met de verschillen in inwoneraantallen en weglengte
 - Met elke willekeurige gemeente, je kunt er altijd wat van leren
 - Anders, namelijk: _____

Toegang tot data

In dit blok stellen we enkele vragen over de toegang tot data. Het gaat om bronnen waar u (geen) toegang tot hebt, of hoe u data opslaat.

5. Heeft u toegang tot alle bronnen van data waar u toegang tot zou willen?
 - Ik heb toegang tot alle data die ik nodig heb [*Routing naar vraag 7*]
 - Ik heb geen toegang tot alle data waar ik toegang tot zou willen

6. Waarom heeft u hier geen toegang toe?

7. Moet uw gemeente betalen voor toegang tot databronnen? Indien dit verschilt per databron geef dan aan wat voor de meeste databronnen geldt.

- Ja, dat moet de gemeente zelf financieren
- Nee, de toegang is gratis
- Dit wordt voor de gemeente betaald door de provincie
- Anders, namelijk: _____

8. Zijn er databronnen waar u geen gebruik meet van maakt? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Ja, omdat er geen geld meer voor beschikbaar was
- Ja, omdat ik de data niet (meer) betrouwbaar genoeg vond
- Ja, omdat ik de data niet meer gebruikte
- Ja, omdat de data niet meer beschikbaar bleek voor mijn gemeente
- Ja, de provincie heeft het abonnement stopgezet
- Nee [*Routing naar vraag 10*]
- Anders, namelijk: _____

9. Om wat voor data of welke databron(nen) gaat het?

10. Hoe wordt de data bij uw gemeente up-to-date gehouden?

- Ik houd de data zelf up-to-date
- Dat wordt gedaan door de beheerder van het dashboard/online omgeving
- Ik doe dit zelf en het wordt gedaan door beheerders van het dashboard/online omgeving
- Collega's binnen de gemeente houden de data up-to-date
- Dat weet ik niet
- Dit wordt niet gedaan
- Anders, namelijk: _____

11. Welke rol speelt de provincie in het aanleveren van de data? (meerdere antwoorden mogelijk)

- De provincie biedt verkeersintensiteiten aan
- De provincie biedt snelheden aan
- De provincie heeft een portaal voor verkeersveiligheidsdata
- Er is een provinciaal abonnement voor VIA
- De provincie neemt het voortouw in de risicoanalyse
- De provincie biedt geen gegevens aan
- Anders, namelijk: _____

Het verzamelen van data

In dit blok worden enkele vragen gesteld over het verzamelen van data. Wij zijn benieuwd naar welke data u verzamelt, welke data u laat verzamelen, hoe u de kwaliteit beoordeelt en waar u heeft geleerd dat te doen.

12. Wat voor gegevens worden er door uw gemeente verzameld op het gebied van verkeersveiligheid? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Snelheidsgegevens
- Ongevalsdata

- Verkeerstellingen
- Wegkenmerken
- Burgermeldingen
- Politiegegevens
- Ambulancegegevens
- Wij verzamelen/meten zelf geen data
- Anders, namelijk: _____

13. Welke gegevens laten jullie verzamelen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Snelheidsgegevens
- Ongevalsdata
- Verkeerstellingen
- Wegkenmerken
- Burgermeldingen
- Politiegegevens
- Ambulancegegevens
- Wij laten geen data aanleveren
- Anders, namelijk: _____

14. Houdt u rekening met de betrouwbaarheid van data en/of databronnen?

- Ja, dat doe ik [*Routing naar vraag 15, daarna 17*]
- Nee, dat doe ik niet [*Routing naar vraag 16, daarna 17*]

15. Hoe doet u dat?

16. Waarom doet u dat niet?

17. Waar heeft u geleerd de betrouwbaarheid van data te beoordelen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Tijdens mijn opleiding
- Ik heb het mezelf aangeleerd
- Ik heb een cursus gevolgd
- Ik heb dit van een collega geleerd
- Ik heb dit niet (goed) geleerd
- Anders, namelijk: _____

Gebruiken van data

In dit blok worden enkele vragen gesteld over het gebruiken van data. Wij zijn vooral benieuwd naar welke data u gebruikt en hoe u deze data gebruikt in uw dagelijkse werk.

18. Hieronder worden enkele redenen gegeven om data te gebruiken of te communiceren. Kunt u hieronder aangeven welke redenen voor u gelden? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Om burgers te beantwoorden
- Om de wethouder en/of raad te informeren
- Om beleid te onderbouwen

- Om de pers te informeren
- Om te monitoren
- Voor prioriteringsvraagstukken
- Anders, namelijk: _____

19. Hoe gebruikt u data voor het afhandelen van meldingen van burgers? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Ik kijk naar de ongevalscijfers, snelheidsmetingen en/of verkeerstellingen
- Ik maak data inzichtelijk en stuur deze op
- Ik gebruik nooit data want ik gebruik mijn eigen kennis
- Ik bel burgers op en geef uitleg
- Ik verwijs burgers door naar het participatiepunt van VVN
- Anders, namelijk: _____

20. Kunt u aangeven hoe u data gebruikt om het verkeersveiligheidsbeleid in uw gemeente te ontwikkelen?

21. Kunt u kort toelichten hoe u data inzichtelijke maakt voor de wethouder/de raad?

22. Als u met een dataprobleem zit waar u zelf niet uitkomt, kunt u dan bij een data-specialist binnen uw gemeente terecht?

- Ik ervaar nooit dataproblemen
- Ik kan nergens terecht
- Er is één data-deskundige als aanspreekpunt
- Alleen voor andere data die geen verkeersveiligheidsdata zijn
- Ik klop bij de provincie aan, omdat zij het dataportaal beheren

23. Hieronder worden verschillende soorten data genoemd. Kunt u aangeven hoe leidend deze soorten data zijn bij het trekken van conclusies over de verkeersveiligheid van een verkeerssituatie of locatie? Maak hiervan een top-3.

- Snelheidsgegevens
- Ongevalsdata
- Verkeerstellingen
- Wegkenmerken
- Burgermeldingen
- Politiegegevens
- Ambulancegegevens
- Artikelen uit de pers
- Wensen van de raad/wethouders
- Mijn eigen lokale kennis

24. Waarom heeft u deze rangorde gekozen?

SPV data

Om een risicoanalyse te maken voor uw gemeente heeft u een groot aantal gegevens nodig. Om inzicht te krijgen in welke databronnen gemeenten gebruiken in het Stappenplan Risicoanalyse vragen we u om hieronder aan te geven welke databronnen u gebruikt voor de verschillende onderdelen van de risicoanalyse.

25. Welke databron(nen) gebruikt u om de verkeersongevallen binnen uw gemeente in kaart te brengen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Bestand geRegistreerde Verkeersongevallen Nederland
- Ambulance data
- BLIQ-rapportages van STAR (Smart Traffic Accident Reporting)
- Commerciële aanbieders van ongevalsdata
- Dataportaal provincie
- Mijn eigen lokale kennis
- We doen weinig met ongevallen
- Lokale persberichten
- Politierapporten
- Meldingen van burgers
- Dit doe ik niet
- Anders, namelijk: _____

26. Welke databron(nen) gebruikt u om de samenstelling van de bevolking van uw gemeente te schetsen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- CBS Statline
- Basisregistratie Personen (BRP)
- Mijn eigen lokale kennis
- Geen van bovenstaande bronnen
- Dit doe ik niet
- Anders, namelijk: _____

27. Welke databron(nen) gebruikt u om de infrastructuur van wegen en fietspaden binnen uw gemeente in kaart te brengen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Nationaal Wegenbestand (NWB)
- Wegkenmerkendatabase (WKD) voor snelheidslimieten
- OpenStreetMap (OSM)
- Fietsrouteplanner Fietsersbond
- Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT)
- EuroRAP voor provinciale wegen
- Google Maps, Street View, Cyclomedia
- Gemeentelijk verzamelde geo-data
- Mijn eigen lokale kennis
- Dit doe ik niet
- Anders, namelijk: _____

28. Welke databron(nen) gebruikt u om de gereden snelheden in uw gemeente in kaart te brengen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Zelf-verzamelde data, zoals meetlusdata/matrixborden/smiley-borden
- Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)
- Floating Car Data (FCD) (bijvoorbeeld van VIA)
- Meldingen van burgers

- Mijn eigen lokale kennis
- Dit doe ik niet
- Anders, namelijk: _____

29. Welke databron(nen) gebruikt u om de (fiets)verkeersintensiteiten in uw gemeente in kaart te brengen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Zelf-verzamelde data, zoals meetlusdata/matrixborden/smiley-borden
- Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)
- Verkeersmodel
- Fietstelweekdata
- Mijn eigen lokale kennis
- Dit doe ik niet
- Anders, namelijk: _____

30. Welke databron(nen) gebruikt u om het rijden onder invloed in uw gemeente in kaart te brengen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Een gemeentelijk meetnet alcohol
- Regionale cijfers
- Landelijke cijfers
- CBS Statline
- Informatie van de politie
- Dit doe ik niet
- Anders, namelijk: _____

Afsluitende vragen

Tot slot worden er enkele afsluitende vragen gesteld.

31. Bij welke gemeente bent u werkzaam?

32. Wat is uw functie binnen deze gemeente?

33. Welke opleiding(en) heeft u gevolgd?

34. Hoeveel jaar bent u al werkzaam binnen de verkeersveiligheid?

35. Hoeveel dagen besteedt u gemiddeld per week aan verkeersveiligheid?

- Minder dan een halve dag per week
- Een halve tot één dag per week
- Eén tot twee dagen per week
- Twee tot drie dagen per week
- Vier tot vijf dagen per week

36. Kunt u invullen hoeveel fte er in de gemeente waar u werkt ingezet wordt voor verkeersveiligheid?

37. Tot slot een brede vraag. Wat mist u nog omtrent data voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid in uw gemeente? Deze vraag is niet verplicht.

Einde vragenlijst

Hartelijk dag voor uw deelname. Indien u op de hoogte gehouden wilt worden van de resultaten van dit onderzoek kunt u hieronder uw e-mailadres invullen.

Bijlage C Ingevulde enquête

C.1 Datavragen

We starten met een aantal algemene vragen over data binnen uw gemeente.

1. Wat weet u van het begrip onderregistratie?

Begrip onderregistratie	Aantal	Percentage
Ik weet uit mijn hoofd hoe hoog deze is, namelijk	3	2,7%
Ik weet waar ik de onderregistratie kan vinden, namelijk	11	10,1%
Ik weet wat onderregistratie is, maar niet waar ik deze informatie kan vinden	73	67,0%
Ik weet niet wat onderregistratie is	22	20,2%
Totaal	109	100,0%

2. In hoeverre houdt de gemeente waar u werkt rekening met onderregistratie wanneer jullie de fietsongevallen bekijken?

Rekening houden met onderregistratie	Aantal	Percentage
Wij houden geen rekening met onderregistratie, want wij zien daar het nu niet van in	8	9,2%
Wij houden geen rekening met onderregistratie, want wij weten niet hoe we dat moeten doen	41	47,1%
Wij houden wel rekening met de onderregistratie	38	43,7%
Totaal	87	100,0%

3. Wat doet u er aan om de onderregistratie tegen te gaan? (meerdere antwoorden mogelijk)

Onderregistratie tegengaan	Aantal	Percentage
Ik gebruik meldingen van burgers als aanvulling	60	69,0%
Ik heb gesprekken met politie/handhaving	50	57,5%
Ik vermeld het alleen als het aan de orde is	21	24,1%
Ik gebruik data uit extern onderzoek als aanvulling	16	18,4%
Ik volg het landelijk signaal	27	31,0%
Anders, namelijk	13	14,9%

4. Vergelijkt u ongevalsdata van uw gemeente met andere gemeenten?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Ongevallendata vergelijken	Aantal	Percentage
Nooit, we zijn een unieke gemeente	10	11,5%
Met omliggende gemeenten	49	56,3%
Met gemeenten met ongeveer gelijk inwoneraantal	33	37,9%
Met gemeenten met evenveel kilometer weglengte	12	13,8%
Met elke willekeurige gemeente, maar wij houden rekening met de verschillen in inwoneraantallen en weglengte	11	12,6%
Met elke willekeurige gemeente, je kunt er altijd wat van leren	1	1,1%
Anders, namelijk	15	17,2%

C.2 Toegang tot data

In dit blok stellen we enkele vragen over de toegang tot data. Het gaat om bronnen waar u (geen) toegang tot hebt, of hoe u data opslaat.

5. Heeft u toegang tot alle bronnen van data waar u toegang tot zou willen?

Toegang tot data	Aantal	Percentage
Ik heb toegang tot alle data die ik nodig heb	73	67,0%
Ik heb geen toegang tot alle data waar ik toegang tot zou willen	36	33,0%
Totaal	109	100,0%

6. Waarom heeft u hier geen toegang toe?

(open vraag)

7. Moet uw gemeente betalen voor toegang tot databronnen? Indien dit verschilt per databron geef dan aan wat voor de meeste databronnen geldt.

Betalen voor data	Aantal	Percentage
Ja, dat moet de gemeente zelf financieren	53	48,6%
Nee, de toegang is gratis	4	3,7%
Dit wordt voor de gemeente betaald door de provincie	30	27,5%
Anders, namelijk	22	20,2%
Totaal	109	100,0%

8. Zijn er databronnen waar u geen gebruik mee van maakt?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Redenen	Aantal	Percentage
Ja, omdat er geen geld meer voor beschikbaar was	10	9,2%
Ja, omdat ik de data niet (meer) betrouwbaar genoeg vond	3	2,7%
Ja, omdat ik de data niet meer gebruikte	8	7,3%
Ja, omdat de data niet meer beschikbaar bleek voor mijn gemeente	3	2,7%
Ja, de provincie heeft het abonnement stopgezet	13	11,9%
Nee	70	64,2%
Anders, namelijk	15	13,8%

9. Om wat voor data of welke databron(nen) gaat het?

(open vraag)

10. Hoe wordt de data bij uw gemeente up-to-date gehouden?

Up-to-date data	Aantal	Percentage
Ik houd de data zelf up-to-date	8	7,3%
Dat wordt gedaan door de beheerder van het dashboard/online omgeving	48	44,0%
Ik doe dit zelf en het wordt gedaan door beheerders van het dashboard/online omgeving	9	8,3%
Collega's binnen de gemeente houden de data up-to-date	11	10,1%
Dat weet ik niet	14	12,8%
Dit wordt niet gedaan	5	4,6%
Anders, namelijk	14	12,8%
Totaal	109	100,0%

11. Welke rol speelt de provincie in het aanleveren van de data?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Rol provincie	Aantal	Percentage
De provincie biedt verkeersintensiteiten aan	43	39,4%
De provincie biedt snelheden aan	30	27,5%
De provincie heeft een portaal voor verkeersveiligheidsdata	11	10,1%
Er is een provinciaal abonnement voor VIA	49	45,0%
De provincie neemt het voortouw in de risicoanalyse	43	39,4%
De provincie biedt geen gegevens aan	36	33,0%
Anders, namelijk	19	17,4%

C.3 Het verzamelen van data

In dit blok worden enkele vragen gesteld over het verzamelen van data. Wij zijn benieuwd naar welke data u verzamelt, welke data u laat verzamelen, hoe u de kwaliteit beoordeelt en waar u heeft geleerd dat te doen.

12. Wat voor gegevens worden er door uw gemeente verzameld op het gebied van verkeersveiligheid?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data zelf verzamelen	Aantal	Percentage
Snelheidsgegevens	79	72,5%
Ongevallendata	40	36,7%
Verkeerstelling	93	85,3%
Wegkenmerken	53	48,6%
Burgermeldingen	93	85,3%
Politiegegevens	33	30,3%
Ambulancegegevens	7	6,4%
Wij verzamelen/meten zelf geen data	3	2,7%
Anders, namelijk	4	3,7%

13. Welke gegevens laten jullie verzamelen?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data laten verzamelen	Aantal	Percentage
Snelheidsgegevens	69	63,3%
Ongevallendata	73	67,0%
Verkeerstelling	59	54,1%
Wegkenmerken	21	19,3%
Burgermeldingen	10	9,2%
Politiegegevens	30	27,5%
Ambulancegegevens	12	11,0%
Wij laten geen data aanleveren	9	8,3%
Anders, namelijk	3	2,7%

14. Houdt u rekening met de betrouwbaarheid van data en/of databronnen?

Rekening houden met betrouwbaarheid	Aantal	Percentage
Ja, dat doe ik	93	85,3%
Nee, dat doe ik niet	16	14,7%
Totaal	109	100,0%

15. Hoe doet u dat?

(hieronder worden de gegroepeerde open antwoorden weergegeven, N = 93)

Antwoordgroep	Aantal	Percentage
Afhankelijk van bron of datatype	3	3,2%
Ervaringen burgers	2	2,1%
Gebruik van gerenommeerde aanbieders	10	10,7%
Bron/Disclaimer over onvolledigheid data vermelden	10	10,7%
Data valideren met andere data	9	9,7%
Bewustzijn van onvolledigheid/onderregistratie	18	19,3%
Data zelf verzamelen	4	4,3%
Data controleren	30	32,3%
Verschillende databronnen combineren	4	4,3%
Overige	8	8,6%

16. Waarom doet u dat niet?

(open vraag)

17. Waar heeft u geleerd de betrouwbaarheid van data te beoordelen?

(meerdere antwoorden mogelijk)

Betrouwbaarheid beoordelen	Aantal	Percentage
Tijdens mijn opleiding	62	56,9%
Ik heb het mezelf aangeleerd	47	43,1%
Ik heb een cursus gevolgd	10	9,2%
Ik heb dit van een collega geleerd	19	17,4%
Ik heb dit niet (goed) geleerd	26	23,9%
Anders, namelijk	5	4,6%

C.4 Gebruiken van data

In dit blok worden enkele vragen gesteld over het gebruiken van data. Wij zijn vooral benieuwd naar welke data u gebruikt en hoe u deze data gebruikt in uw dagelijks werk.

18. Hieronder worden enkele redenen gegeven om data te gebruiken of te communiceren. Kunt u hieronder aangeven welke redenen voor u gelden?

(meerdere antwoorden mogelijk)

Data gebruiken of communiceren	Aantal	Percentage
Om burgers te beantwoorden	105	96,3%
Om de wethouder en/of raad te informeren	98	89,9%
Om beleid te onderbouwen	104	95,4%
Om de pers te informeren	51	46,8%
Om te monitoren	94	86,2%
Voor prioriteringsvraagstukken	67	61,5%
Anders, namelijk	4	3,7%

19. Hoe gebruikt u data voor het afhandelen van meldingen van burgers?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data afhandelen burgermeldingen	Aantal	Percentage
Ik kijk naar de ongevallencijfers, snelheidsmetingen en/of verkeerstellingen	106	97,2%
Ik maak data inzichtelijk en stuur deze op	54	49,5%
Ik gebruik nooit data want ik gebruik mijn eigen kennis	2	1,8%
Ik bel burgers op en geef uitleg	73	67,0%
Ik verwijs burgers door naar het participatiepunt van VVN	23	21,1%
Anders, namelijk	5	4,6%

20. Kunt u aangeven hoe u data gebruikt om het verkeersveiligheidsbeleid in uw gemeente te ontwikkelen?
(hieronder worden de gegroepeerde open antwoorden weergegeven)

Antwoordgroep	Aantal	Percentage
Data als controle voor de uitwerking van beleid	4	3,7%
Data aangeleverd aan extern bureau dat mobiliteitsplan schrijft	2	1,8%
Data als onderbouwing voor beleid/prioritering/subsidie/maatregelen/vormtoets	48	44,0%
Data voor risicoanalyse/risicoanalyse vormt verkeersveiligheidsbeleid	22	20,2%
Data-analyse/risicoanalyse als bron voor uitvoeringsagenda	9	8,3%
Onveilige situaties in kaart brengen	13	11,9%
Ontwikkelingen/trends in de gaten houden	22	20,2%
Er wordt geen data gebruikt	2	1,8%
Overige	18	16,5%

21. Kunt u kort toelichten hoe u data inzichtelijke maakt voor de wethouder/de raad?
(hieronder worden de gegroepede open antwoorden weergegeven)

Antwoordgroep	Aantal	Percentage
BLIQ-rapport/memo van ongevallen/VIA-rapportage/SPV-viewer/raadsinformatiebrief	29	26,6%
Mondelinge toelichting	5	4,6%
Via een hoofdstuk in het mobiliteitsplan	4	3,7%
Begrijpelijke taal/tabellen/grafieken/kaarten	31	28,4%
Ambtelijk advies geven	4	3,7%
Informerende raad	4	3,7%
Data wordt niet inzichtelijk gemaakt/niet gebruikt	4	3,7%
Digitale tool waar alle data samenkomt	3	2,7%
Risicoanalyse wordt gebruikt om data te communiceren	4	3,7%
Objectieve onderbouwing van maatregelen of beleid	10	9,2%
Hoofdpijnen samenvatten	11	10,1%
Overige	12	11,0%

22. Als u met een dataprobleem zit waar u zelf niet uitkomt, kunt u dan bij een data-specialist binnen uw gemeente terecht?

Dataproblemen	Aantal	Percentage
Ik ervaar nooit dataproblemen	24	22,0%
Ik kan nergens terecht	24	22,0%
Er is één data-deskundige als aanspreekpunt	15	13,8%
Alleen voor andere data die geen verkeersveiligheidsdata zijn	30	27,5%
Ik klop bij de provincie aan, omdat zij het dataportaal beheren	16	14,7%
Totaal	109	100,0%

23. Hieronder worden verschillende soorten data genoemd. Kunt u aangeven hoe leidend deze soorten data zijn bij het trekken van conclusies over de verkeersveiligheid van een verkeerssituatie of locatie? Maak hiervan een top-3.

Antwoord	Puntentotaal
Ongevallendata	225
Snelheidsgegevens	183
Wegkenmerken	77
Verkeerstellingen	66
Burgermeldingen	44
Mijn eigen lokale kennis	26
Politiegegevens	18
Wensen van de raad/wethouders	10
Ambulancegegevens	3
Artikelen uit de pers	2

24. Waarom heeft u deze rangorde gekozen?

(open vraag)

C.5 SPV-data

Om een risicoanalyse te maken voor uw gemeente heeft u een groot aantal gegevens nodig. Om inzicht te krijgen in welke databronnen gemeenten gebruiken in het Stappenplan Risicoanalyse vragen we u om hieronder aan te geven welke databronnen u gebruikt voor de verschillende onderdelen van de risicoanalyse.

25. Welke databron(nen) gebruikt u om de verkeersongevallen binnen uw gemeente in kaart te brengen?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data verkeersongevallen	Aantal	Percentage
Bestand geRegistreerde Verkeersongevallen Nederland	68	62,4%
Ambulance data	8	7,3%
BLIQ-rapportages van STAR (Smart Traffic Accident Reporting)	85	78,0%
Commerciële aanbieders van ongevallendata	33	30,3%
Dataportaal provincie	35	32,1%
Mijn eigen lokale kennis	47	43,1%
We doen weinig met ongevallen	6	5,5%
Lokale persberichten	22	20,2%
Politierapporten	38	34,9%
Meldingen van burgers	57	53,3%
Dit doe ik niet	0	0,0%
Anders, namelijk	2	1,8%

26. Welke databron(nen) gebruikt u om de samenstelling van de bevolking van uw gemeente te schetsen?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data samenstelling bevolking	Aantal	Percentage
CBS Statline	57	52,3%
Basisregistratie Personen (BRP)	29	26,6%
Mijn eigen lokale kennis	11	10,1%
Geen van bovenstaande bronnen	1	0,9%
Dit doe ik niet	38	34,9%
Anders, namelijk	6	5,5%

27. Welke databron(nen) gebruikt u om de infrastructuur van wegen en fietspaden binnen uw gemeente in kaart te brengen?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data (fiets)infrastructuur	Aantal	Percentage
Nationaal Wegenbestand (NWB)	45	41,3%
Wegkenmerkendatabase (WKD) voor snelheidslimieten	16	14,7%
OpenStreetMap (OSM)	27	24,8%
Fietsrouteplanner Fietersbond	4	3,7%
Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT)	55	50,5%
EuroRAP voor provinciale wegen	1	0,9%
Google Maps, Street View, Cyclomedia	77	70,6%
Gemeentelijk verzamelde geo-data	60	55,0%
Mijn eigen lokale kennis	53	48,6%
Dit doe ik niet	8	7,3%
Anders, namelijk	7	6,4%

28. Welke databron(nen) gebruikt u om de gereden snelheden in uw gemeente in kaart te brengen?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data gereden snelheden	Aantal	Percentage
Zelf-verzamelde data, zoals meetlusdata/matrixborden/smiley-borden	92	84,4%
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	15	13,8%
Floating Car Data (FCD) (bijvoorbeeld van VIA)	89	81,7%
Meldingen van burgers	25	22,9%
Mijn eigen lokale kennis	25	22,9%
Dit doe ik niet	0	0,0%
Anders, namelijk	7	6,4%

29. Welke databron(nen) gebruikt u om de (fiets)verkeersintensiteiten in uw gemeente in kaart te brengen?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data (fiets)intensiteiten	Aantal	Percentage
Zelf-verzamelde data, zoals meetlusdata/matrixborden/smiley-borden	81	74,3%
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	13	11,9%
Verkeersmodel	51	46,8%
Fietstelweekdata	22	20,2%
Mijn eigen lokale kennis	26	23,9%
Dit doe ik niet	5	4,6%
Anders, namelijk	17	15,6%

30. Welke databron(nen) gebruikt u om het rijden onder invloed in uw gemeente in kaart te brengen?
(meerdere antwoorden mogelijk)

Data rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Een gemeentelijke meetnet alcohol	0	0,0%
Regionale cijfers	15	13,8%
Landelijke cijfers	12	11,0%
CBS Statline	4	3,7%
Informatie van de politie	38	34,9%
Dit doe ik niet	56	51,4%
Anders, namelijk	8	7,3%

C.6 Afsluitende vragen

Tot slot worden er enkele afsluitende vragen gesteld.

31. Bij welke gemeente bent u werkzaam?
(hieronder weergegeven als het aantal gemeenten per inwonersklasse)

Inwonersklasse	Aantal enquêtes	Aandeel ingevulde enquêtes
Minder dan 20.000	17	15,6%
20.000 tot 50.000	53	48,6%
50.000 tot 100.000	24	22,0%
Meer dan 100.000	13	11,9%
Anoniem	2	1,8%
Totaal	109	100,0%

32. Wat is uw functie binnen deze gemeente?

Functie	Aantal	Aandeel
Verkeersveiligheid	1	0,9%
Verkeerskundige	25	22,9%
Beleidsmedewerker	54	49,5%
Adviseur	12	11,0%
Medewerker verkeer	7	6,4%
Specialist verkeer	5	4,6%
Overig	4	3,7%
Onbekend	1	0,9%
Totaal	109	100,0%

33. Welke opleiding(en) heeft u gevolgd?

(alle antwoorden met verkeerskunde of mobiliteit vallen onder “verkeerskundige opleiding”, antwoorden met ruimtelijke ordening en/of planologie erin onder “Ruimtelijke ordening en/of planologie” en alle overige antwoorden onder “Anders of onbekend”).

Jaren werkzaam in verkeersveiligheid	Aantal	Aandeel
Verkeerskundige opleiding	69	63,3%
Ruimtelijke ordening en/of planologie	7	6,4%
Anders of onbekend	33	30,3%
Totaal	109	100%

34. Hoeveel jaar bent u al werkzaam binnen de verkeersveiligheid?

Jaren werkzaam in verkeersveiligheid	Aantal	Aandeel
Minder dan 5 jaar	29	26,6%
5 – 10 jaar	25	22,9%
10 – 20 jaar	30	27,5%
Meer dan 20 jaar	25	22,9%
Totaal	109	100%

35. Hoeveel dagen besteedt u gemiddeld per week aan verkeersveiligheid?

Tijdsbesteding	Aantal	Aandeel
Minder dan een halve dag per week	19	17,4%
Een halve tot één dag per week	25	22,9%
Eén tot twee dagen per week	22	20,2%
Twee tot drie dagen per week	27	24,8%
Vier tot vijf dagen per week	16	14,7%
Totaal	109	100%

36. Kunt u invullen hoeveel fte er in de gemeente waar u werkt ingezet wordt voor verkeersveiligheid?

Aantal fte's	Aantal	Aandeel
0,0 – 0,4	25	22,9%
0,5 – 0,9	14	12,8%
1,0 – 1,4	28	25,7%
1,5 – 1,9	5	4,6%
2,0 – 2,4	16	14,7%
2,5 – 2,9	1	0,9%
3,0 of meer	10	9,2%
Onbekend	10	9,2%
Totaal	109	100,0%

37. Tot slot een brede vraag. Wat mist u nog omtrent data voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid in uw gemeente? Deze vraag is niet verplicht.

(open vraag)

Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

 [@swov_nl](#) / @swov

 [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)