

# Verkeersveiligheidsvergelijker 2018-2024

Verantwoording van de beëindiging

R-2024-6

# SWOV



## Auteurs

Dr. C.A. Bax (SWOV)

C. Mons, MSc (SWOV)

S.T. van der Kint, MSc (SWOV)

J. Kamminga (Fietzersbond)

D. van Bogaert (VVN)

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

---

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2024-6
Titel:	Verkeersveiligheidsvergelijker 2018-2024
Ondertitel:	Verantwoording van de beëindiging
Auteur(s):	Dr. C.A. Bax (SWOV), C. Mons, MSc (SWOV), S.T. van der Kint, MSc (SWOV), J. Kamminga (Fietzersbond) & D. van Bogaert (VVN)
Projectleider:	Dr. C.A. Bax
Projectnummer SWOV:	S24.01.E
Projectinhoud:	De Verkeersveiligheidsvergelijker is in 2017/18 door SWOV, Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland opgezet als een website met verkeersveiligheidsdata voor gemeenten en provincies. Naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen rondom verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden hebben de drie samenwerkende organisaties besloten deze website niet meer te updaten en de Verkeersveiligheidsvergelijker in 2024 op te heffen. Dit rapport bevat de verantwoording van deze keuze.
Aantal pagina's:	21
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2024 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**

Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag

070 – 317 33 33 – [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl) – [www.swov.nl](http://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

De Verkeersveiligheidsvergelijker is in 2017/18 door SWOV, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland (VVN) opgezet als een website met verkeersveiligheidsdata voor gemeenten en provincies. Daarbij stonden ons drie doelen voor ogen:

1. cijfers over verkeersveiligheid voor decentrale overheden op één plaats bij elkaar brengen en gemakkelijk vindbaar maken;
2. decentrale overheden en anderen (pers, burgers, onderzoekers, adviesbureaus, studenten) de mogelijkheid geven om gemeenten en provincies met elkaar te vergelijken;
3. het gebrek aan data over verkeersveiligheid voor decentrale overheden onder de aandacht brengen, vooral op het gebied van risico-indicatoren.

Data die in de Verkeersveiligheidsvergelijker beschikbaar zijn, zijn cijfers over verkeersdoden (uit het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland, BRON), de staat van de fietsinfrastructuur (Fietsersbond) en meldingen over verkeersveiligheid door burgers (Participatiepunt van VVN).

SWOV, Fietsersbond en VVN hebben besloten de Verkeersveiligheidsvergelijker niet meer te updaten en de website in 2024 op te heffen. In dit rapport beschrijven we hoe we tot deze keuze zijn gekomen. Het besluit is genomen naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen rondom (de beschikbaarheid van) verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden, en na gesprekken tussen de drie organisaties waarin de volgende vraag centraal stond:

### ***Welke toegevoegde waarde heeft de Verkeersveiligheidsvergelijker in de toekomst en welke vorm past daarbij?***

Dit rapport doet verslag van de verschillende stappen die in deze afsluitende fase zijn ondernomen. Naast een korte historie van de Verkeersveiligheidsvergelijker, zijn de lopende ontwikkelingen rondom decentrale verkeersveiligheidsdata in kaart gebracht. Ook is geïnventariseerd of er andere, voor decentrale overheden relevante databronnen zijn die ontsloten kunnen worden via de Verkeersveiligheidsvergelijker. Daarnaast zijn de gebruikscijfers van de Verkeersveiligheidsvergelijker op een rijtje gezet. Tot slot zijn gesprekken gevoerd met meerdere partijen binnen de doelgroep (Vereniging van Nederlandse Gemeenten VNG, Interprovinciaal Overleg IPO, Taskforce Verkeersveiligheidsdata, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Kennisnetwerk SPV) en met collega's van VVN, de Fietsersbond en SWOV.

We kunnen concluderen dat de Verkeersveiligheidsvergelijker de afgelopen jaren de aandacht heeft gevestigd op verkeersveiligheidsdata die voor decentrale overheden beschikbaar zijn én op het ontbreken van cruciale data over risico-indicatoren op decentraal niveau.

De partijen met wie gesprekken zijn gevoerd, gaven aan dat met name de gegevens over verkeersdoden, en ook die over de fietsinfrastructuur worden gewaardeerd. Gegevens uit het Participatiepunt worden nuttig gevonden, maar zijn vanwege hun aard lastig onderling te vergelijken. Vooral het feit dat de informatie in 'hapklare brokken' wordt aangeleverd, wordt gewaardeerd. De data zijn klaar voor gebruik en gemeenten hoeven weinig of geen keuzen te

maken. Bovendien helpt de Verkeersveiligheidsvergelijker de gemeenten om de data te interpreteren.

Ondanks bovengenoemde waardering, is het aantal keren dat de Verkeersveiligheidsvergelijker is bezocht, afgenomen van ruim 7.000 in het jaar van ingebruikname (2018) tot minder dan 1.500 in 2022, met een onverwachte (en onverklaarde) opleving van ongeveer 2.700 sessies in 2023. Het landschap van verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden ziet er op dit moment dan ook structureel anders uit dan in 2017, toen de site ontwikkeld werd. Er zijn veel ontwikkelingen gaande om meer data te genereren voor decentrale overheden, ook voor risico-indicatoren. Het onderwerp 'decentrale verkeersveiligheidsdata' staat inmiddels ferm op de agenda en als het gaat om het (blijven) stimuleren van dit soort data, kan het stokje worden overgenomen door andere organisaties en platforms.

Verder is er behoefte aan het samenvoegen van websites en databronnen op plaatsen waar decentrale overheden de data gemakkelijk kunnen vinden. Een aparte site voor een klein aantal databronnen zoals de Verkeersveiligheidsvergelijker, draagt daar niet aan bij. Er bestaan (binnenkort) websites waar de databronnen van de Verkeersveiligheidsvergelijker goed in kunnen passen, zoals de in ontwikkeling zijnde SPI-monitor<sup>1</sup> van het Kennisnetwerk SPV.

SWOV, Fietsersbond en VVN trekken op basis van het bovenstaande de volgende conclusies:

- De Verkeersveiligheidsvergelijker heeft in de toekomst niet voldoende toegevoegde waarde meer. Vanaf 2022 is daarom de Verkeersveiligheidsvergelijker niet meer geüpdatet.
- De Verkeersveiligheidsvergelijker zal in de tweede helft van 2024 offline worden gehaald. De verwachting is dat de data van de Fietsersbond eind 2024 via de Taskforce Verkeersveiligheidsdata beschikbaar komen.
- Data over verkeersdoden per gemeente hebben – ondanks de grote behoefte daaraan – op dit moment nog geen plaats binnen een centrale, openbare website.

Het rapport besluit met een aantal concrete aanbevelingen voor de inhoud en de vormgeving van websites met verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden, zoals de in ontwikkeling zijnde SPI-monitor van het Kennisnetwerk SPV of de SWOV-website. Het tonen van kant-en-klare data – zonder veel keuzen vooraf en interpretaties achteraf – is bijvoorbeeld een daarvan; dit heeft voor bezoekers van de Verkeersveiligheidsvergelijker goed gewerkt.



1. Zie <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Aan-de-slag/SPI-monitor>; geraadpleegd juli 2024.

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Terug- en vooruitkijken</b>	<b>8</b>
2.1	Ontstaan	8
2.2	Huidige site	8
2.3	Recente ontwikkelingen	9
<b>3</b>	<b>Verkenning data</b>	<b>10</b>
3.1	Databronnen in de Verkeersveiligheidsvergelijker	10
3.2	Mogelijke aanvullende databronnen	10
3.2.1	Ongevallendata	10
3.2.2	Data over risico-indicatoren	11
3.2.3	Data over beleid en uitvoering	11
<b>4</b>	<b>Gebruik</b>	<b>13</b>
4.1	Persaandacht	13
4.2	Vragen per e-mail	13
4.3	Google Analytics	13
<b>5</b>	<b>Stakeholders</b>	<b>15</b>
5.1	Externe stakeholders	15
5.2	Interne discussie	16
<b>6</b>	<b>Bevindingen, conclusie en aanbevelingen</b>	<b>17</b>
6.1	Belangrijkste bevindingen	17
6.2	Conclusie	18
6.3	Aanbevelingen	18
	<b>Bijlage</b>	<b>19</b>

## 1 Inleiding

SWOV, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland (VFN) hebben besloten de Verkeersveiligheidsvergelijker<sup>2</sup> niet meer te updaten en op termijn de site op te heffen. In dit rapport beschrijven we hoe we tot deze keuze zijn gekomen.

De drie organisaties hebben vanaf 2017 de Verkeersveiligheidsvergelijker opgezet als een website met data voor gemeenten en provincies. Tot op dat moment bestond er nog geen site waar verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden eenvoudig en op één plek te vinden waren. Uit eerder onderzoek<sup>3</sup> bleek bovendien interesse bij gemeenten naar benchmarking, dat wil zeggen vergelijking met andere gemeenten. Daarnaast was er nog weinig aandacht voor de beperkte beschikbaarheid van data, met name over risico-indicatoren, voor decentrale overheden. Daar beoogde de Verkeersveiligheidsvergelijker verandering in te brengen.

SWOV beheerde en ontwikkelde de Verkeersveiligheidsvergelijker binnen het door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gefinancierde onderzoeksprogramma. Data die beschikbaar werden gesteld, zijn cijfers over de verkeersdoden (uit het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland, BRON), de staat van de fietsinfrastructuur (Fietsersbond) en meldingen over verkeersveiligheid door burgers (Participatiepunt van VFN).

Nieuwe ontwikkelingen rondom verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden noopten afgelopen jaren tot nadenken over de toekomst van de Verkeersveiligheidsvergelijker. De drie samenwerkende organisaties hebben daarom met elkaar gesproken aan de hand van de volgende centrale vraag:

***Welke toegevoegde waarde heeft de Verkeersveiligheidsvergelijker in de toekomst en welke vorm past daarbij?***

Dit rapport doet verslag van de verschillende stappen die voor het beantwoorden van deze vraag zijn ondernomen. Naast een korte historie van de Verkeersveiligheidsvergelijker, zijn de lopende ontwikkelingen rondom decentrale verkeersveiligheidsdata in kaart gebracht in *Hoofdstuk 2*. Ook is geïnventariseerd of er andere, voor decentrale overheden relevante, databronnen zijn die ontsloten kunnen worden via de Verkeersveiligheidsvergelijker (*Hoofdstuk 3*). Daarnaast zijn de gebruikscijfers van de Verkeersveiligheidsvergelijker op een rijtje gezet in *Hoofdstuk 4*. Tot slot doet *Hoofdstuk 5* verslag van de gevoerde gesprekken met meerdere partijen binnen de doelgroep (Vereniging van Nederlandse Gemeenten VNG, Interprovinciaal Overleg IPO, Taskforce Verkeersveiligheidsdata, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Kennisnetwerk SPV) en met collega's van VFN, de Fietsersbond en SWOV. In het laatste hoofdstuk volgen de conclusie en de aanbevelingen.



2. <https://verkeersveiligheidsvergelijker.nl/>; geraadpleegd juli 2024.

3. Aarts, L. & Bax, C. (2015). *Eerste gemeentelijke benchmarks verkeersveiligheid; Uitwerking en verkenning met een aantal gemeenten*. R-2015-19. SWOV, Den Haag.

## 2 Terug- en vooruitkijken

In dit hoofdstuk beschrijven we het ontstaan van de Verkeersveiligheidsvergelijker, het huidige instrument en recente ontwikkelingen in het datalandschap voor decentrale overheden.

### 2.1 Ontstaan

De Verkeersveiligheidsvergelijker is een website die in 2017/18 is ontwikkeld, met de volgende doelen:

1. cijfers over verkeersveiligheid voor decentrale overheden op één plaats bij elkaar brengen en gemakkelijk vindbaar maken;
2. decentrale overheden en anderen (pers, burgers, onderzoekers, adviesbureaus, studenten) de mogelijkheid geven om gemeenten en provincies met elkaar te vergelijken;
3. het gebrek aan data over verkeersveiligheid voor decentrale overheden onder de aandacht brengen, vooral op het gebied van risico-indicatoren.

SWOV nodigde VVN en Fietsersbond uit hun databronnen te delen op deze website.

### 2.2 Huidige site

De huidige site is gelanceerd tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) in april 2018. Na de startpagina ziet de gebruiker een dashboard met tegels, die laten zien welke data wel en niet beschikbaar zijn voor decentrale overheden. Beschikbaar zijn:

- geregistreerde aantallen verkeersdoden per gemeente per 5 en 10 jaar (uit het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland BRON, uit te splitsen naar wegbeheerder, leeftijd, (niet)kwetsbare verkeersdeelnemers);
- geregistreerde aantallen verkeersdoden per provincie (idem);
- meldingen van burgers over te hard rijden, moeilijke oversteekplaatsen en typen (vervoerswijze) gedupeerden per gemeente (Participatiepunt VVN);
- data over fietsinfrastructuur, zoals, per gemeente, het percentage fiets- en fiets/bromfietspaden, één- of tweerichtingenfietspaden, geslotenverklaringen voor fietsers op 50- en 80-wegen, soort en kwaliteit van het wegdek, verlichting en gladheidsbestrijding (Fietsrouteplanner Fietsersbond);
- percentage gemeenten met een beleidsplan verkeersveiligheid in 2019 (SWOV);
- achtergrondgegevens zoals weglengte (uit te splitsen naar wegbeheerder) en inwoneraantal (uit te splitsen naar leeftijd) per gemeente.

De data kunnen getoond worden voor alle gemeenten, op alfabetische volgorde, of van laagste naar hoogste aantal verkeersdoden. Daarnaast kunnen de data geselecteerd worden per gemeente, voor een groep (vergelijkbare) gemeenten of per provincie.



Per databron is een uitleg opgenomen over de achtergrond en de kwaliteit van de data, met praktische voorbeelden van de interpretatie van de data. De belangrijkste beperkingen per databron betreffen:

- › De geregistreerde verkeersdoden geven een onderregistratie die per gemeente/provincie kan verschillen.
- › De data van de Fietsersbond zijn verzameld door vrijwilligers van de Fietsersbond. De Fietsersbond voert hiervoor een kwaliteitsbeleid. De data zijn niet nogmaals getoetst op correctheid voor gebruik in de Verkeersveiligheidsvergelijker.
- › De data van VVN zijn verzameld met als doel om gemeenten een terugkoppeling te geven van de meldingen en om met burgers in gesprek te komen over buurtacties van VVN. Het aantal meldingen per 100.000 inwoners is daarom geen maat voor 'de' verkeersveiligheidsgevoelens in een gemeente. Dat aantal kan beïnvloed zijn door acties, incidenten, oproepen enzovoort.

Niet beschikbaar in de Verkeersveiligheidsvergelijker zijn:

- › data over weginfrastructuur;
- › andere data over fietsinfrastructuur dan getoond (bijvoorbeeld breedte van fietspaden);
- › data over verkeersgedrag (snelheden, middelengebruik, gebruik van beveiligingsmiddelen, lichtvoering, afleiding);
- › data over geld, menskracht en doelstellingen voor verkeersveiligheid op decentraal niveau.

De volgende paragraaf beschrijft de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden.

## 2.3 Recente ontwikkelingen

Het datalandschap voor verkeersveiligheid is sinds 2017 sterk veranderd. Door de komst van het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)*<sup>4</sup> en de bijbehorende risicogestuurde aanpak is er veel meer aandacht voor databronnen over risico-indicatoren (zoals veilige weginfrastructuur, snelheden, veilige verkeersdeelnemers). Verschillende marktpartijen bieden inmiddels data over snelheden en weg-/fietsinfrastructuur aan, of ontwikkelen deze.<sup>5</sup> Binnen de Taskforce Verkeersveiligheidsdata werken overheden en kennisorganisaties samen om nieuwe databronnen over weg- en fietsinfrastructuur en snelheid aan te boren voor alle gemeenten en provincies. De eerste data zijn in 2022 en 2023 opgeleverd, meer data worden verwacht in de loop van 2024. Het Kennisnetwerk SPV heeft voor deze data de SPI-monitor ontworpen, een online dashboard waar wegbeheerders kunnen zien hoe hun gemeente scoort op de verschillende risico-indicatoren ofwel Safety Performance Indicators (SPI's).<sup>6</sup>



4. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Justitie en Veiligheid, Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, et al. (2018). *Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag.

5. Zie <https://kennisnetwerkspv.nl/Aan-de-slag/Meetinstrumenten> voor een overzicht; geraadpleegd juli 2024.

6. Zie <https://kennisnetwerkspv.nl/Aan-de-slag/SPI-monitor>; geraadpleegd juli 2024.

## 3 Verkenning data

Dit hoofdstuk beschrijft de drie nu beschikbare databronnen in de Verkeersveiligheidsvergelijker en verkent of ook andere databronnen een waardevolle toevoeging kunnen vormen.

### 3.1 Databronnen in de Verkeersveiligheidsvergelijker

De huidige Verkeersveiligheidsvergelijker biedt informatie vanuit de volgende drie databronnen:

1. **Verkeersdoden:** deze cijfers worden niet standaard beschikbaar gesteld door Rijkswaterstaat en SWOV vanwege de beperkingen in de Algemene verordening Gegevensbescherming (AVG). De vijf- en tienjaarsgemiddelden mogen wel verstrekt worden. In 2022 werden deze gemiddelden alleen aangeboden via de Verkeersveiligheidsvergelijker.
2. **Fietsinfrastructuur:** deze data van de Fietsersbond werden in 2022 alleen in de Verkeersveiligheidsvergelijker openbaar aangeboden voor alle gemeenten in Nederland. Wel zijn Rijkswaterstaat (RWS) en het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) bezig om data over fietsinfrastructuur te verzamelen, onder andere in samenwerking met de Fietsersbond. De verwachting is dat deze, of andere, meeromvattende en kwalitatief betere data over fietsinfrastructuur binnen afzienbare tijd beschikbaar komen. De ruwe data zullen dan beschikbaar zijn via RWS/NDW; een toegankelijke SPI-monitor is in ontwikkeling bij het Kennisnetwerk SPV.
3. **Meldingen van burgers:** deze data van VVN werden in 2022 alleen via de Verkeersveiligheidsvergelijker aangeboden. Het is niet de verwachting dat Rijkswaterstaat of andere organisaties deze data komende jaren gaan inwinnen en/of beschikbaar stellen. In *Hoofdstuk 2* is reeds een kanttekening gemaakt over de beperkingen van de data.

### 3.2 Mogelijke aanvullende databronnen

Met diverse SWOV-collega's is geïnventariseerd welke databronnen geschikt zouden zijn om de Verkeersveiligheidsvergelijker mee uit te breiden. Hierbij is gekeken naar ongevallendata, risico-indicatoren en data over beleid en uitvoering.

#### 3.2.1 Ongevallendata

Op het gebied van ongevallendata zijn reeds voldoende platforms die deze data aanbieden. SWOV heeft een uitgebreide verkenning van een toevoeging van een aantal typen ongevallendata uitgevoerd. We bespreken hier kort de (on)mogelijkheden:

- **Geregistreerde verkeersdoden per gemeente (BRON):** Op dit moment gebruikt de Verkeersveiligheidsvergelijker de geregistreerde verkeersdoden uit BRON. Deze aantallen worden beïnvloed door de registratiegraad, die per gemeente verschilt. Graag zouden we daarom de registratiegraad per gemeente vermelden. Deze registratiegraad is echter alleen per provincie beschikbaar.
- **Werkelijke verkeersdoden (CBS):** Het tonen van de werkelijke verkeersdoden zou het probleem met de registratiegraad ondervangen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

staat echter niet toe om categorieën met minder dan 10 slachtoffers te publiceren, ook niet over een geaggregeerde periode van 10 jaar. Hierdoor is een uitsplitsing per gemeente niet mogelijk, enkel naar provincie.

- **Geregistreeerde verkeersgewonden (BRON):** Hiervoor geldt in versterkte mate wat ook geldt voor de geregistreeerde verkeersdoden: de registratiegraad is laag voor verkeersgewonden, met name voor ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig. Bovendien zijn er vermoedelijk verschillen tussen gemeenten in registratiegraad, maar ook hier is de registratiegraad niet beschikbaar per gemeente.
- **Ernstig verkeersgewonden (SWOV):** de jaarlijkse SWOV-schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden kan niet uitgesplitst worden naar gemeenten. De cijfers over de ernstig verkeersgewonden zijn namelijk een schatting op basis van BRON en de registratie van patiënten door ziekenhuizen (Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg LBZ). In dit laatste bestand ontbreekt een locatie van ongevallen.<sup>7</sup>

### 3.2.2 Data over risico-indicatoren

In het SPV zijn vijf risico-indicatoren benoemd: veilige wegen en fietsinfrastructuur, veilige snelheden, veilige verkeersdeelnemers, veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg. Decentrale overheden hebben grote behoefte aan data voor deze indicatoren. Sinds 2023 is in de SPI-monitor van het Kennisnetwerk SPV data beschikbaar voor alle gemeenten over snelheden, op basis van floating car data<sup>8</sup> van NDW. Bovendien is door RWS een begin gemaakt met het leveren van onderdelen van de risico-indicator veilige infrastructuur. Een aantal hiervan zijn beschikbaar via de SPI-monitor. Data over de fietsinfrastructuur volgen later in 2024 via de Taskforce Verkeersveiligheidsdata, data over kruispunten zijn nog niet voorhanden. Veilig gedrag wordt gemeten aan gedragingen op straat (op nationaal niveau) en aan zelfgerapporteerd gedrag (op provinciaal niveau).<sup>9</sup> De veiligheid van voertuigen (leeftijd, APK-keuring, op provinciaal niveau) verschijnt in de loop van 2024 in de SPI-monitor. Voor hoogwaardige traumazorg zijn data beschikbaar over aanrijtijden van ambulances in Nederland en ook deze verschijnen in de loop van 2024 in de SPI-monitor.

### 3.2.3 Data over beleid en uitvoering

In de Verkeersveiligheidsvergelijker zijn data over de aanwezigheid van beleidsplannen bij gemeenten opgenomen. Deze data zijn verzameld in 2019 en niet meer geüpdatet. Sinds 2020 verzorgt het Kennisnetwerk SPV een jaarlijkse monitor van het Startakkoord SPV, waarbij onder andere gekeken wordt naar de aanwezigheid van risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's (ofwel beleidsplannen) bij gemeenten. Deze data zijn gedeeltelijk openbaar en zullen in de komende jaren waar mogelijk ontsloten worden.

In eerdere rapporten over de Verkeersveiligheidsvergelijker<sup>10</sup> is aangegeven dat data over budgetten voor verkeersveiligheid, menskracht en doelstellingen gemeenten kunnen helpen om zich onderling te vergelijken en hun beleid te verbeteren. Voor data over doelstellingen en menskracht zijn geen kant-en-klare bronnen beschikbaar. Het beschikbaar stellen van deze data kan alleen als deze specifiek hiervoor worden ingewonnen.

Data over budgetten van gemeenten specifiek voor verkeersveiligheid zijn ook niet beschikbaar. Daar zijn twee redenen voor. Ten eerste gebruikt elke gemeente haar eigen begrotings- en



7. Zie SWOV (2023). *Ernstig verkeersgewonden in Nederland*. SWOV-factsheet, december 2023, SWOV, Den Haag.
8. Zie voor een overzicht <https://kennisnetwerkspv.nl/Aan-de-slag/Meetinstrumenten/2-Veilige-snelheden>; geraadpleegd juli 2024. Daarnaast stelt ook NDW deze data beschikbaar voor aangesloten leden.
9. Zie <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Risicoaanpak/Risico-indicatoren/Veilige-verkeersdeelnemers> voor verwijzingen naar beide databronnen; geraadpleegd juli 2024.
10. Zie bijvoorbeeld Bax, C.A., Mons, C., Kamminga, J., Kamphuis, A., et al. (2018). *Verkeersveiligheidsvergelijker: Verantwoording van keuzen van de Verkeersveiligheidsbenchmark voor gemeenten*. R-2018-7. SWOV, Den Haag.

jaarrekeningsystematiek. Dat betekent dat voor elke individuele gemeente een uitgebreide studie van de jaarstukken gemaakt zou moeten worden om de data te verzamelen. Ten tweede is er een inhoudelijke reden waarom deze data niet voorhanden zijn. Veel, met name grotere, infrastructuurmaatregelen worden genomen in het kader van groot onderhoud, reconstructies, of op grond van meer overwegingen dan alleen verkeersveiligheid. Budgetten worden daarom niet alleen toegerekend aan het verkeersveiligheidsbudget, maar vallen deels of geheel onder de onderhoudsbudgetten of onder planningsbudgetten voor nieuwe wegen, reconstructies et cetera. Budgetten voor kleine infrastructurele maatregelen en educatie- en voorlichtingsmaatregelen worden vaak wel separaat weergegeven in de begroting.

Het CBS beschikt over de financiële gegevens van gemeenten, zoals begrotingen en jaarrekeningen. Daarin zijn verschillende zogenoemde taakvelden (onderwerpen) omschreven. Het taakveld 2.1 heet Verkeer en vervoer<sup>11</sup> en is het laagste detailniveau waarop uitgaven aan verkeersveiligheid kunnen worden bekeken. Onder dit taakveld vallen volgens de definitie van het CBS onder andere het verkeersbeleid, verkeersmaatregelen, de beïnvloeding van verkeersgedrag voor verkeersveiligheid, en de aanleg, het onderhoud en reconstructie van wegen. Ook vallen straatreiniging en vergunningverlening onder deze post. Omdat het taakveld 2.1 niet verder financieel wordt uitgesplitst, is het niet mogelijk om te bepalen welk deel besteed wordt aan algemeen verkeersbeleid en welk deel aan verkeersveiligheidsbeleid. Het CBS kan niet instaan voor de kwaliteit van de data: gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het de cijfers die zij aanleveren.



11. Zie <https://findo.nl/content/21---Verkeer-en-vervoer; geraadpleegd juli 2024.>

## 4 Gebruik

Dit hoofdstuk belicht het gebruik van de Verkeersveiligheidsvergelijker. Omdat we geen gebruikersonderzoek hebben gedaan, beperken we ons tot vermeldingen in de pers, vragen per e-mail en gegevens uit Google Analytics.

### 4.1 Persaandacht

Bij de lancering van de Verkeersveiligheidsvergelijker op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) op 24 april 2018 is veel persaandacht gegenereerd. In de jaren erna nam de aandacht van de pers logischerwijze af. Toch heeft de Verkeersveiligheidsvergelijker elk jaar meerdere malen de pers gehaald en ontving SWOV enkele malen per jaar verzoeken van kranten en organisaties zoals LocalFocus. Daarbij werd met name gevraagd om gegevens over het aantal verkeersdoden en de data van de Fietzersbond. Om deze vraag te stimuleren, werd enkele jaren maandelijks een item uit de Verkeersveiligheidsvergelijker belicht in de SWOV-nieuwsbrief.

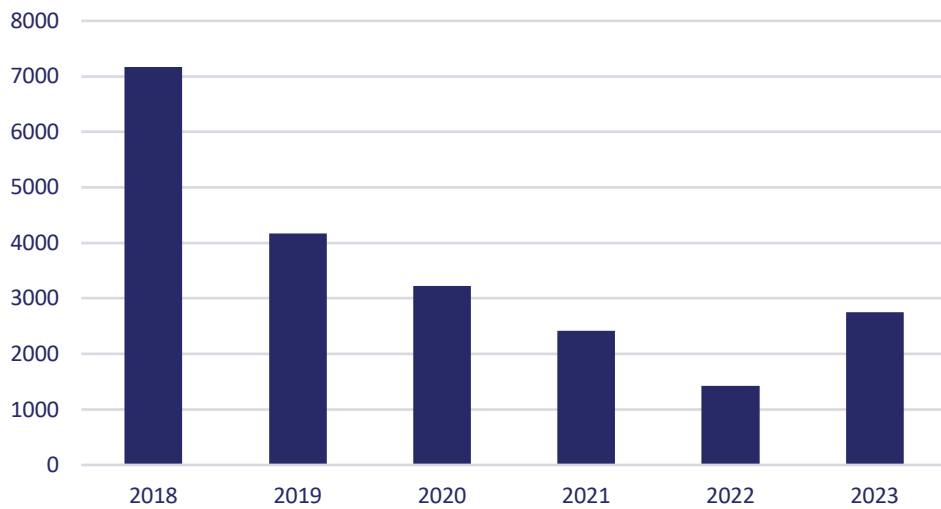
### 4.2 Vragen per e-mail

Naast de vragen van de pers, ontvingen we afgelopen jaren per e-mail ook vragen van anderen over (de data achter) de Verkeersveiligheidsvergelijker. De ANWB en CROW waren in algemene zin geïnteresseerd in het instrument. Met de VNG is samengewerkt om delen van de data te incorporeren in de website [waarstaatjegemeente.nl](http://waarstaatjegemeente.nl). Vanaf deze site werd ook doorverwezen naar de Verkeersveiligheidsvergelijker. Studenten en opleidingen waren geïnteresseerd in de data van de website. In 2018 hebben de Technasia in de noordelijke provincies de Verkeersveiligheidsvergelijker gebruikt voor een wedstrijd tussen de verschillende scholen. Diverse adviesbureaus hebben de data gebruikt in rapportages voor gemeenten, zoals de risicoanalyses die gemeenten in het kader van het SPV (laten) maken.

### 4.3 Google Analytics

De bezoekersaantallen piekten in het startjaar 2018, met ruim 7.000 sessies. Sindsdien zijn ze gedaald tot net iets onder de 1.500 sessies per jaar in 2022 (het laatste jaar waarin de site werd geüpdatet), met een onverwachte (en onverklaarde) opleving van ongeveer 2.700 sessies in 2023. *Afbeelding 1* laat het aantal sessies per jaar zien.

## Aantal sessies



Afbeelding 1. Aantal sessies in de Verkeersveiligheidsvergelijker vanaf 24 april 2018 t/m 2023.

Naast de hoofdpagina en de 'dashboard'-pagina zijn, in afnemende volgorde, de pagina's over verkeersdoden, over fietsinfrastructuur en over meldingen van burgers het meest bezocht.

De meeste bezoekers arriveerden op de site door direct de url in te tikken of via Google. Ook via het Fietsberaad en het Kennisnetwerk SPV kwamen veel bezoekers op de site terecht.

## 5 Stakeholders

**In dit hoofdstuk doen we verslag van gesprekken met de belangrijkste stakeholders rondom de Verkeersveiligheidsvergelijker, over de toekomst van het instrument.**

Met diverse stakeholders is in 2021 in Teams-gesprekken van elk ongeveer een half uur nagedacht over de toekomst van de Verkeersveiligheidsvergelijker. Bij de gesprekken waren één of twee personen per organisatie digitaal aanwezig. Extern is gesproken met de VNG, het IPO, en het Kennisnetwerk SPV elk individueel, en met het ministerie van IenW en de Taskforce Verkeersveiligheidsdata samen in één digitale bijeenkomst. Daarnaast is binnen SWOV een discussie gevoerd over dit thema, zowel met de afdeling Data en Analyse voor beleid, als met vier andere collega's die hadden aangegeven interesse in de discussie te hebben. Uiteraard hebben VVN, Fietsersbond en SWOV gedrieën uitgebreid gesproken over de toekomst van het instrument. De gesprekspartners hadden voorafgaand een korte interne notitie gekregen over de recente ontwikkelingen (bezoekersaantallen, nieuwe ontwikkelingen in het datalandschap voor decentrale overheden; zie *Bijlage*). Daarin werd de volgende centrale vraag opgeworpen:

### ***Hoe moet de toekomst van de Verkeersveiligheidsvergelijker eruitzien?***

Concrete discussievragen daarbij waren:

- › Hoe schat je het gebruik van de Verkeersveiligheidsvergelijker in onder jouw achterban?
- › Wil jouw doelgroep zichzelf benchmarken met andere gemeenten/provincies?
- › Wat voegt de Verkeersveiligheidsvergelijker (nog) toe aan het bestaande datalandschap?
- › Welk onderdeel of mogelijkheden van de Verkeersveiligheidsvergelijker vind je goed, welke minder?
- › Is een aparte site voor de Verkeersveiligheidsvergelijker nuttig en nodig, of passen delen van de site beter onder andere, bestaande of te ontwikkelen, sites elders in het datalandschap?
- › Wat ga je missen als de Verkeersveiligheidsvergelijker wordt opgeheven?

Niet alle vragen zijn even uitgebreid besproken, zo konden de koepels VNG en IPO bijvoorbeeld niet direct een inschatting maken van het gebruik van de Verkeersveiligheidsvergelijker onder hun leden. VVN gaf aan dat hun relatiebeheerders regelmatig gebruikmaakten van de Verkeersveiligheidsvergelijker om hun eigen cijfers van het Participatiepunt te laten zien aan gemeenten. Van alle gesprekken is een kort gespreksverslag gemaakt, dat ter goedkeuring is voorgelegd aan de gesproken partijen.

### 5.1 Externe stakeholders

De externe stakeholders benadrukten de volgende punten in de gesprekken:

- De drie databronnen worden gewaardeerd, ze vinden het belangrijk dat deze gratis en onbeperkt beschikbaar blijven als open data. Dat hoeft niet op een aparte site. Alle partijen zien liever een bundeling van relevante databronnen voor decentrale overheden

op één site, zoals de in ontwikkeling zijnde SPI-monitor van het Kennisnetwerk SPV. Bundeling kan de vindbaarheid voor decentrale overheden vergroten.

- Alle partijen vinden de data over verkeersdoden van grote toegevoegde waarde en iedereen heeft de wens om deze data te integreren in andere sites. Er is geen overeenstemming over de vraag of die data binnen de sites van Rijkswaterstaat/SWOV (BRON-data) moeten worden opgenomen, in de SPI-monitor van het Kennisnetwerk SPV of op een andere plaats.
- Verschillende stakeholders wijzen erop dat Rijkswaterstaat en de Fietsersbond momenteel samen bekijken hoe de data van de Fietsersbond breder kunnen worden ingezet voor het meten van de SPI Veilige fietsinfrastructuur. Daarmee zouden deze data op termijn kunnen worden opgenomen in de SPI-monitor van het Kennisnetwerk SPV.
- Diverse partijen stellen dat data over subjectieve verkeersveiligheid waardevol kunnen zijn voor individuele gemeenten, maar dat door de aard van de dataverzameling een vergelijking tussen gemeenten lastig is. Wel is er de vraag hoe de relatie tussen meldingen van burgers en ongevallen precies ligt en welke meetmethode het beste gebruikt kan worden om een betrouwbaar beeld te krijgen.<sup>12</sup>
- De externe stakeholders vragen zich af of de data over beleidsplannen kunnen worden opgenomen in de SPI-monitor van het Kennisnetwerk SPV en kunnen worden geüpdatet met de beleidsplannen die via de jaarlijkse Monitor Startakkoord van het Kennisnetwerk worden verzameld.
- Sommige partijen zien benchmarking als een goede manier om het gesprek met en tussen decentrale overheden op gang te brengen. In praktisch opzicht worden daarbij de filters, waarmee bijvoorbeeld op gemeenten van gelijke grootte en gelijke weglengte kan worden geselecteerd, gewaardeerd.

## 5.2 Interne discussie

Ook met SWOV-collega's, VVN en Fietsersbond is gesproken over bovenstaande vragen. De conclusies volgen in grote lijnen de bevindingen uit de gesprekken met de externe stakeholders:

- De wens bestaat om de data over verkeersdoden en fietsinfrastructuur beschikbaar te houden voor decentrale overheden. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden beschikbaar, waaronder de SPI-monitor van het Kennisnetwerk SPV, de SWOV-website en initiatieven via de Taskforce Verkeersveiligheidsdata. Een vergelijking tussen gemeenten/provincies blijft een meerwaarde houden, maar een losse site is hiervoor niet meer noodzakelijk.
- Er is overeenstemming (ook vanuit VVN) over de beperkte waarde van hun Participatiepunt-meldingen voor benchmarking. Het Participatiepunt is daar immers niet voor opgezet. VVN vraagt zich ook af of sommige meldingen meer voortkomen uit onvrede/irritatie over maatschappelijk gedrag (haasten, geen rekening houden met anderen), dat zich zowel binnen als buiten het verkeer uit, dan uit ervaren verkeersonveiligheid. De data uit het VVN Participatiepunt zeggen daarmee misschien meer over de participatiegraad in de betreffende gemeente, dan over verkeersveiligheid. VVN ziet de meerwaarde van het Participatiepunt daarom vooral bij het participatievraagstuk rondom de Omgevingswet.
- Sterk punt van de Verkeersveiligheidsvergelijker vinden partijen dat de data daaruit klaar zijn om te gebruiken: gemeenten hoeven weinig of geen keuzen te maken. Bovendien worden gemeenten in de Verkeersveiligheidsvergelijker geholpen om de data te interpreteren.



12. Het Kennisnetwerk SPV heeft in 2022 een factsheet uitgebracht over hoe subjectieve verkeersveiligheid past binnen de risicogestuurde aanpak, zie Kennisnetwerk SPV (2022). [Subjectieve verkeersveiligheid](#). Factsheet KN SPV 2022-2. Kennisnetwerk SPV, Utrecht.



## 6 Bevindingen, conclusie en aanbevelingen

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste bevindingen, trekken we conclusies, en doen we aanbevelingen.

### 6.1 Belangrijkste bevindingen

Als doelen van de Verkeersveiligheidsvergelijker zijn reeds genoemd:

1. cijfers over verkeersveiligheid voor decentrale overheden op één plaats bij elkaar brengen en gemakkelijk vindbaar maken;
2. decentrale overheden en anderen (pers, burgers, onderzoekers, adviesbureaus, studenten) de mogelijkheid geven om gemeenten en provincies met elkaar te vergelijken;
3. het gebrek aan data over verkeersveiligheid voor decentrale overheden onder de aandacht brengen, vooral op het gebied van risico-indicatoren.

Of deze doelen zijn bereikt was geen deel van de onderzoeksvraag en is dan ook niet uitgebreid onderzocht. De onderzoeksvraag – de toegevoegde waarde van de Verkeersveiligheidsvergelijker en wat de beste vorm daarvoor is in de toekomst – is in de voorgaande hoofdstukken stapsgewijs benaderd. De belangrijkste bevindingen daaruit zijn:

- De Verkeersveiligheidsvergelijker heeft de afgelopen vier jaar een nuttige functie vervuld. Met name de gegevens over verkeersdoden, en ook die over de fietsinfrastructuur worden gewaardeerd. Gegevens uit het Participatiepunt worden nuttig gevonden, maar zijn vanwege hun aard lastig te benchmarken.
- Vooral het feit dat de informatie in ‘hapklare brokken’ wordt aangeleverd, wordt gewaardeerd. De data zijn klaar voor gebruik en gemeenten hoeven weinig of geen keuzen te maken. Bovendien helpt de Verkeersveiligheidsvergelijker de gemeenten om de data te interpreteren.
- De Verkeersveiligheidsvergelijker heeft de aandacht gevestigd op de data die voor decentrale overheden beschikbaar zijn én op het ontbreken van cruciale data over risico-indicatoren op decentraal niveau.
- Het aantal views voor de Verkeersveiligheidsvergelijker is afgenomen van ruim 7.000 bij de ingebruikname in april 2018 tot onder de 1.500 in 2022.
- Het landschap van verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden ziet er op dit moment structureel anders uit dan in 2017. Er zijn veel ontwikkelingen gaande om meer data te genereren voor decentrale overheden, ook voor risico-indicatoren. De noodzaak om met een aparte website aandacht voor dit onderwerp te vragen lijkt afgenomen: het staat ferm op de agenda, en als het gaat om het (blijven) stimuleren van data voor decentrale overheden, kan het stokje worden overgenomen door andere organisaties en platforms.
- Er is behoefte aan het samenvoegen van websites en databronnen op plaatsen waar decentrale overheden de data gemakkelijk kunnen vinden. Een aparte site voor een klein aantal databronnen zoals de Verkeersveiligheidsvergelijker draagt daar niet aan bij.

Er bestaan (binnenkort) websites waar de databronnen van de Verkeersveiligheidsvergelijker goed in kunnen passen, zoals de SPI-monitor van het Kennisnetwerk SPV.

- Stakeholders vinden het belangrijk dat data gratis en onbeperkt beschikbaar blijven als open data.

## 6.2 Conclusie

Uit bovenstaande bevindingen trekken SWOV, Fietsersbond en VVN de volgende conclusies:

- › De Verkeersveiligheidsvergelijker heeft in de toekomst niet voldoende toegevoegde waarde meer. Vanaf 2022 is daarom de Verkeersveiligheidsvergelijker niet meer geüpdatet. Het updaten kost relatief veel tijd, terwijl er naar verhouding nog maar weinig van het instrument gebruik wordt gemaakt.
- › De Verkeersveiligheidsvergelijker zal in de tweede helft van 2024 offline worden gehaald. De verwachting is dat de data van de Fietsersbond eind 2024 via de Taskforce Verkeersveiligheidsdata beschikbaar komen.
- › Data over verkeersdoden per gemeente hebben – ondanks de grote behoefte daaraan – op dit moment nog geen plaats binnen een centrale, openbare website.

## 6.3 Aanbevelingen

Vier jaar Verkeersveiligheidsvergelijker en de gesprekken met externe stakeholders en interne discussies leveren de volgende aanbevelingen op voor organisaties die websites met verkeersveiligheidsdata voor decentrale overheden ontwikkelen (zoals het Kennisnetwerk SPV, VNG, Taskforce Verkeersveiligheidsdata, Ministerie van IenW):

### Inhoudelijk

- › Zorg voor een website waar de informatie over verkeersdoden ontsloten en zo mogelijk geduid wordt; doe dit ook voor data over verkeersgewonden zodra dat mogelijk is. Decentrale overheden hebben behoefte aan deze data op hun eigen gemeente-/provincieniveau.
- › Geef een overzicht van beleidsplannen per gemeente/provincie, bijvoorbeeld door de risicoanalyses en uitvoeringsagenda's onder het Strategisch Plan Verkeersveiligheid te inventariseren en te publiceren, bijvoorbeeld met hulp van de inventarisaties van het Kennisnetwerk SPV.

### Vorm

- › Ontwerp websites met verkeersveiligheidsdata die decentrale overheden (zouden moeten) raadplegen zodanig dat bezoekers op (een deel van) de site kant-en-klare data zien zonder dat zij zelf veel keuzen en interpretaties hoeven te maken.
- › Gebruik eenvoudige filters bij websites met verkeersveiligheidsdata die decentrale overheden (zouden moeten) raadplegen voor benchmarking, bijvoorbeeld filters voor gemeenten van gelijke grootte en gelijke weglengte. Dat geeft decentrale overheden en de hen omringende organisaties (IenW, koepelorganisaties, kennisorganisaties en belangenorganisaties) de mogelijkheid om te monitoren en te reflecteren en helpt bij de interpretatie van de data.
- › Zorg dat data zo veel mogelijk onbeperkt en gratis beschikbaar en te downloaden zijn (open data).

## Bijlage

### Discussienotitie Verkeersveiligheidsvergelijker: toekomst Charlotte Bax, SWOV, augustus 2021

#### Inleiding

SWOV denkt na over de toekomst van diverse producten, waaronder de Verkeersveiligheidsvergelijker. De Verkeersveiligheidsvergelijker is een site van SWOV, Fietsersbond en VVN met data voor gemeenten en provincies, waar ze zichzelf kunnen vergelijken met anderen. SWOV beheert en ontwikkelt de site binnen het door IenW gefinancierde onderzoeksprogramma. De beschikbare data bevatten verkeersdoden (BRON), staat van de fietsinfrastructuur (Fietsersbond) en meldingen over verkeersveiligheid door burgers (VVN). Om een visie op de toekomst te ontwikkelen, voert SWOV gesprekken met meerdere partijen binnen de doelgroep (VNG, IPO, Taskforce Verkeersveiligheidsdata, IenW, Kennisnetwerk SPV).

#### Start Verkeersveiligheidsvergelijker

De Verkeersveiligheidsvergelijker is in 2017 ontwikkeld om op één plaats cijfers specifiek voor decentrale overheden bij elkaar te brengen en gemakkelijk vindbaar te maken. Hiermee kunnen gemeenten (en later provincies) zich vergelijken met anderen. In 2017 bestond zo'n site nog niet. Bovendien was het een instrument om te laten zien dat er überhaupt weinig cijfers voor decentrale overheden beschikbaar waren, vooral op het gebied van risico-indicatoren. SWOV nodigde VVN en Fietsersbond uit hun databronnen te delen op de website.

#### Huidig gebruik

We zijn bezig een overzicht te maken van het gebruik van de Verkeersveiligheidsvergelijker op basis van Google Analytics. Voorlopige cijfers laten zien dat de site een klein aantal bezoekers bereikt en het aantal elk jaar afneemt, van 7.200 in 2018 (vanaf april), tot 3.200 in 2020 en 1.100 in 2021 t/m juli. De data over verkeersdoden heeft verreweg het grootste bereik van de drie gepresenteerde databronnen. De herkomst van de bezoekers is evenredig verdeeld over het land, en ongeveer naar gemeentegrootte verdeeld. Uit vragen aan SWOV weten we dat de Verkeersveiligheidsvergelijker regelmatig geraadpleegd wordt door de pers en door studenten. We krijgen aanvragen voor het uitwisselen van data van adviesbureaus, VNG ([waarstaatjegemeente.nl](http://waarstaatjegemeente.nl)), ANWB, CROW, visualisatiebureaus. Dat betreft de data over verkeersdoden en de fietsinfrastructuur en een enkele keer over burgermeldingen.

#### Recente ontwikkelingen

Het datalandschap voor verkeersveiligheid is sinds 2017 sterk veranderd. Door de komst van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de bijbehorende risicogestuurde aanpak is er veel meer aandacht voor databronnen over risico-indicatoren (bv weginfrastructuur, snelheden, veilige verkeersdeelnemers). Verschillende marktpartijen bieden inmiddels data over snelheden en weg-/fietsinfrastructuur aan, of ontwikkelen deze. Binnen de Taskforce Verkeersveiligheidsdata werken overheden en kennisorganisaties samen om nieuwe databronnen over weg- en fietsinfrastructuur en snelheid aan te boren voor alle gemeenten en provincies. De verwachting is dat de eerste resultaten hiervan eind 2021 gereed zijn. Het Kennisnetwerk SPV maakt vervolgens

voor deze data een dashboard. Parallel is SWOV bezig het data-deel van haar website toegankelijker te maken voor niet-onderzoekers met meer vaste tabellen en 'datasheets' met uitleg over databronnen.

### **Centrale vraag en discussievragen**

Gezien de afnemende bezoekersaantallen en de nieuwe ontwikkelingen in het datalandschap stellen we de vraag: hoe moet de toekomst van de Verkeersveiligheidsvergelijker eruitzien?

Daarvoor zouden we graag in discussie gaan over de volgende vragen:

- Hoe schat je het gebruik van de Verkeersveiligheidsvergelijker in onder jouw doelgroep?
- Wil jouw doelgroep zichzelf benchmarken met andere gemeenten/provincies?
- Wat voegt de Verkeersveiligheidsvergelijker (nog) toe aan het bestaande datalandschap?
- Welk onderdelen of mogelijkheden van de Verkeersveiligheidsvergelijker vind je goed, welke minder?
- Is een aparte site voor de Verkeersveiligheidsvergelijker nuttig en nodig, of passen delen van de site beter onder andere, bestaande of te ontwikkelen, sites elders in het datalandschap?
- Wat ga je missen als de Verkeersveiligheidsvergelijker wordt opgeheven?

# Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

## **SWOV**

**Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid**

Henri Faasdreef 312

2492 JP Den Haag

070 – 317 33 33

[info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)

[www.swov.nl](http://www.swov.nl)

 [@swov\\_nl](https://twitter.com/swov_nl) / @swov

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