



Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Advisering en ondersteuning gemeenten door
expertteam SPV

projectnummer 0457841.100
definitief
10 juni 2021

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Advisering en ondersteuning gemeenten door expertteam SPV

projectnummer 0457841.100

definitief
10 juni 2021

Auteurs

Johannes Hus, Robert Coffeng, Jeroen Winkelmolen, Peter Morsink

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515 XP 'S-GRAVENHAGE

datum vrijgave
10-06-2021

beschrijving revisie
definitief

gecontroleerd
J. Hus

vrijgave
R. Brandt



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Een expertiseteam met landelijke spreiding	1
1.3	Wat doet het expertiseteam	1
2	Werkwijze bij ondersteuning	3
2.1	Afstemming met Kennisnetwerk SPV	3
2.2	Samenwerking met provincies, regio's	3
2.4	Ingezette communicatiemiddelen	4
2.5	Invloed van de corona-maatregelen op de werkwijze en planning	4
3	Behandeling van hulpvragen	5
3.1	Gemeenten waar hulp is geboden	5
3.2	Aanpak groepsgewijze ondersteuning	7
3.3	Vaak terugkerende onderwerpen bij de hulpverlening	7
3.4	Signalen uit gemeenten en regio's	7
3.5	Opvallende verschillen	8
3.6	Planning risicoanalyse en uitvoeringsprogramma	9
3.7	Ontwikkelde formats	9
3.8	Ontwikkelde GIS-applicaties	10
4	Reflectie op de geboden ondersteuning	11
4.1	Kennisniveau ten aanzien van SPV 2030 bij gemeenten, bij aanvang	11
4.2	Specifieke vragen en gegeven antwoorden	11
5	Reflectie op het proces	13
5.1	Doelbereik expertiseteam	13
5.2	Enkele "quotes" naar aanleiding van geleverde ondersteuning	15
5.3	Suggesties voor het vervolgproces	16

Bijlage 1 Ontwikkelde vormtoetsen

Bijlage 2 Checklist bronnen risicoanalyse

Bijlage 3 Ontwikkelde GIS-applicaties

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Eind 2018 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (verder: SPV) vrijgegeven. Het SPV bevat een gezamenlijke strategische visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid van alle overheden. Het betreft een nieuw impuls voor verbetering van de verkeersveiligheid. De afgelopen jaren werd weer een stijging van het aantal verkeersgewonden waargenomen en de daling van het aantal verkeersdoden stagneerde. Alle partijen erkennen dan ook dat een trendbreuk noodzakelijk is. De overheden hebben samen als ambitie het streven naar 0 slachtoffers. Het SPV biedt hiervoor handvatten.

Met de ondertekening van het Startakkoord SPV (14 februari 2019) hebben overheidspartijen zich gecommitteerd om risicoanalyses en de daaraan gekoppelde uitvoeringsplannen te maken. Omdat de risico gestuurde aanpak nieuw is, hebben vooral gemeenten en regio's behoefte aan ondersteuning op maat om het gedachtegoed van de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid uit het SPV breed in te bedden. Deze ondersteuning krijgt gestalte onder andere door het inzetten van expertiseteam. Dit is één van de afspraken uit het Startakkoord SPV (14 februari 2019). Voor overheden kostte het aanvankelijk meer tijd om de risicoanalyses en uitvoeringsplannen te maken dan in het Startakkoord was afgesproken. Om toch de gevraagde ondersteuning te kunnen bieden is de inzet van het expertteam daarom verlengd.

1.2 Een expertiseteam met landelijke spreiding

Medio oktober 2019 zijn Antea Group en Royal HaskoningDHV geselecteerd om in samenwerking met elkaar het expertiseteam te vormen. Beide partijen trekken al sinds 2013 samen op vanuit het NLIingenieurs-initiatief om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de periode oktober 2019 tot en met mei 2021 vormden Antea Group en Royal HaskoningDHV het expertiseteam.

Het expertiseteam bestaat uit een compact kernteam van verkeersveiligheidsexperts met een landelijke spreiding. Naast het kernteam staat een ondersteunend team dat naast een back-up functie ook zorgdraagt voor een snelle en beter uitwisseling van kennis en ervaringen met de verkeersveiligheidsexperts. Deze overzichtelijke teamopzet maakt de projectaansturing en onderlinge afstemming eenvoudig en biedt tegelijkertijd zekerheid van continuïteit met een landelijke dekking. Het kernteam bestaat uit senior adviseurs met ruime vakinhoudelijke kennis en kunde op het gebied van analyse en aanpak verkeersveiligheid.

1.3 Wat doet het expertiseteam

Het doel van het expertiseteam is om met ten minste 60 gemeenten in contact te komen, hen bekend te maken met de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid (SPV2030) en hulp te bieden bij het opstellen van risicoanalyses. Het expertiseteam neemt de gemeenten daartoe mee in het Stappenplan risicoanalyse en uitvoeringsprogramma ¹en begeleidt ze bij het opstarten van de eerste activiteiten, bij het adviseren over het proces en het beoordelen van tussenproducten.

¹ <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Risicogestuurd-beleid/Risico-analyse>

De eerste stap voor het expertiseteam is geweest om in contact te komen met de verantwoordelijke ambtenaren bij individuele gemeenten (veelal beleidsmedewerkers verkeer). Daartoe zijn door het expertiseteam de volgende acties ondernomen:

1. Het achterhalen van contactpersonen verkeersveiligheid bij individuele gemeenten, via:
 - o De gezamenlijke netwerken van de Antea Group en RHDHV;
 - o De coördinatoren verkeersveiligheid bij de provincies en de vervoersregio's;
2. Het actief benaderen van gevonden contactpersonen, per mail en telefoon;
3. Publicaties en nieuwsberichten plaatsen in diverse vakbladen, websites en social media (LinkedIn) om bekendheid te geven aan de mogelijkheid tot hulp;
4. Een toelichting en bekendmaking bij een bijeenkomst van de Contactgroep Verkeersveiligheid van het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI), bij het Interprovinciaal overleg (IPO), het Vakberaad verkeersveiligheid en via twee door het Kennisnetwerk SPV georganiseerde masterclasses;
5. Vanuit de lopende, door RHDHV en Antea Group gefaciliteerde trajecten, zijn regionale bijeenkomsten aangevuld met een programmadeel 'hulpvraag: doorpakken met risico gestuurd werken'.

Nadat contact is gelegd en gemeente een hulpvraag hebben gesteld heeft daadwerkelijke hulpverlening plaatsgevonden. Aan de hand van de door het kennisnetwerk SPV opgestelde stappenplan risico-inventarisatie zijn gemeenten bekendgemaakt met de risico-gestuurde aanpak, en de daadwerkelijke analyse-stappen die gedaan moeten worden. Het stappenplan is vaak verder geconcretiseerd en op maat gemaakt voor individuele gemeenten, met concrete handvatten in ten aanzien van beschikbare en te raadplegen databronnen. In sommige gevallen is de handreiking al toegespitst op één van de SPI's (bijvoorbeeld snelheid, alcoholgebruik, kwaliteitsscore wegen). Voor de meest bewerkelijke stap van de risicoanalyse, het inventariseren van de infrastructuur van wegen en fietspaden, biedt het expertiseteam verschillende manieren om de gevraagde informatie te verzamelen.

Het expertiseteam spoort de verkeerskundige van een gemeente aan om in samenwerking met de dataspecialist van de gemeente relevante gegevens te verzamelen. De combinatiemogelijkheden met Geografische Informatie Systemen (later te noemen: GIS) laten zien dat er meer toepasbare informatie beschikbaar en vrij komt in overzichtelijker vorm dan verwacht. Daarbij komt dat met het vastleggen van nieuw gegenereerde informatie (bijvoorbeeld over de vormtoets infrastructuur) de data toekomstbestendig wordt opgeslagen. Daardoor wordt het eenvoudiger om analyses uit te voeren, de (kosten)effectiviteit van maatregelen te monitoren, te evalueren en de vervolgstap naar een uitvoeringsagenda te zetten.

2 Werkwijze bij ondersteuning

2.1 Afstemming met Kennisnetwerk SPV

Het Kennisnetwerk SPV is een samenwerking van CROW en SWOV en biedt in opdracht van het Ministerie van IenW praktische ondersteuning aan overheden voor de risicogestuurde aanpak van het SPV. Binnen dit Kennisnetwerk wordt alle kennis en informatie te aanzien van het SPV gebundeld en uitgedragen via onder meer de website <https://www.kennisnetwerkspv.nl/>. Op deze website wordt alle beschikbare kennis rondom de implementatie van het Strategisch Plan gepresenteerd. De hulpverlening die het expertteam biedt aan gemeenten gaat dan ook in nauw overleg met het Kennisnetwerk SPV in de vorm van voortgangsoverleggen (ééns in de twee maanden). Bij deze overleggen kwamen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Het aantal ondersteunde gemeenten (zie hoofdstuk 3);
- Veelgestelde vragen (zie hoofdstuk 4);
- Reacties vanuit gemeenten. Hoe leeft het SPV;
- Wenselijkheid van verdiepende themabijeenkomsten (zie paragraaf 2.3).

2.2 Samenwerking met provincies, regio's

Sinds het Startakkoord SPV begin 2019 zijn provincies en regio's verspreid over het land in meer of mindere mate aan de slag gegaan met het uitdragen van de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid richting gemeenten en het aansturen van gemeenten bij het opstellen van risicoanalyses en maatregelprogramma's.

Bij de hulpverlening aan individuele gemeenten heeft het expertiseteam van het begin af aan steeds samengewerkt met de provincies en (vervoers)regio's. Het doel van deze afstemming was om inzicht te krijgen in welke acties per provincie en vervoersregio zijn ondernomen of nog gepland staan bij het aanjagen van risicoanalyses verkeersveiligheid. De inzet van het expertiseteam was daarbij om zo goed mogelijk aan te haken bij lopende processen en voort te borduren op lopende acties. Voor de afstemming met alle provincies en regio's heeft het expertiseteam zelf initiatief genomen richting de provinciale en regionale coördinatoren. Voor het positioneren van het expertteam zijn bij bijeenkomsten van koepelorganisaties ook presentaties gegeven bij onderstaande bijeenkomsten.

Presentatie expertteam bij Koepelorganisatie	Bijeenkomst	Aanwezigen
Interprovinciaal Overleg (IPO) Kerngroep SPV	21 oktober 2019	20 – 30
Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) Werkgroep Verkeersveiligheid	31 oktober 2019	20 – 30
Vakberaad verkeersveiligheid	9 januari 2020	20 – 30

2.3 Vraag om themabijeenkomsten

Op basis van de contacten met gemeenten is geconstateerd dat behoefte is aan verdiepende themabijeenkomsten. In overleg met het Kennisnetwerk zijn hieruit de volgende thema's gekomen waarvoor door het Kennisnetwerk de volgende Webinars (in verband met de coronamaatregelen) gehouden waarbij het expertteam aanwezig was om vragen te beantwoorden of een programmaonderdeel te verzorgen:

- Webinar: Lintwegen (mei 2020)
- Webinar: van een risicoanalyse naar een uitvoeringsprogramma (juni 2020).

Door het expertiseteam zijn daarnaast suggesties gedaan om webinars te wijden aan:

- Verdieping van de SPI's: fiets, inrichtingskenmerken infra (weg), alcohol/rijden onder invloed (mei 2020);
- Inzet van GIS; bijvoorbeeld in een infra beheerprogramma met als doel het permanent vastleggen van verkeerskundige data en inrichtingskenmerken. Dit maakt monitoren, evalueren en meten van de effectiviteit van maatregelen eenvoudiger;
- Handhaving. Hoe de politie aan te haken bij de risicoanalyse en te komen tot een handavingsprogramma.

2.4 Ingezette communicatiemiddelen

Bij het in beeld brengen van het expertiseteam en benaderen van gemeenten voor de hulpverlening zijn verschillende kanalen en middelen ingezet.

Medium
Website www.kennisnetwerkSPV.nl , nieuwsberichten en aanmeldformulier hulpvraag
Via alle regionale en provinciale coördinatoren, actief contact gelegd door expertteam
Via eigen netwerk van het expertteam, actief contact gelegd met individuele gemeenten
Via LinkedIn, op de profielen van de kernteamleden (paragraaf 1.2)
Website: www.verkeersveiligheidsmonitor.nl - aanmeldknop doorgelinkt naar de website van het kennisnetwerkSPV
Artikel in Vakblad: Mobiliteits Platform, editie maart 2020
Webinar Verbindingsfestival: SPV de verbinding naar een leefbare omgeving, augustus 2020
Werk sessie op Nationaal Verkeersveiligheidscongres, november 2020
Artikel in Vakblad: Mobiliteitsplatform, editie december 2020
Werk sessie kennisoverdracht met consultants van Veilig Verkeer Nederland (januari 2021)
Webinar 'aan de slag met risicoanalyse en uitvoeringsprogramma's met kennisnetwerk SPV (april 2021)

De uiteindelijke hulpvragen zijn vooral binnengekomen via:

- De regionale en provinciale overlegstructuren (totaal ca. 150 gemeenten)
- Direct en actief contact opnemen met individuele gemeenten (totaal ca. 50 gemeenten)
- De website van het kennisnetwerk SPV (totaal ca. 30 gemeenten)

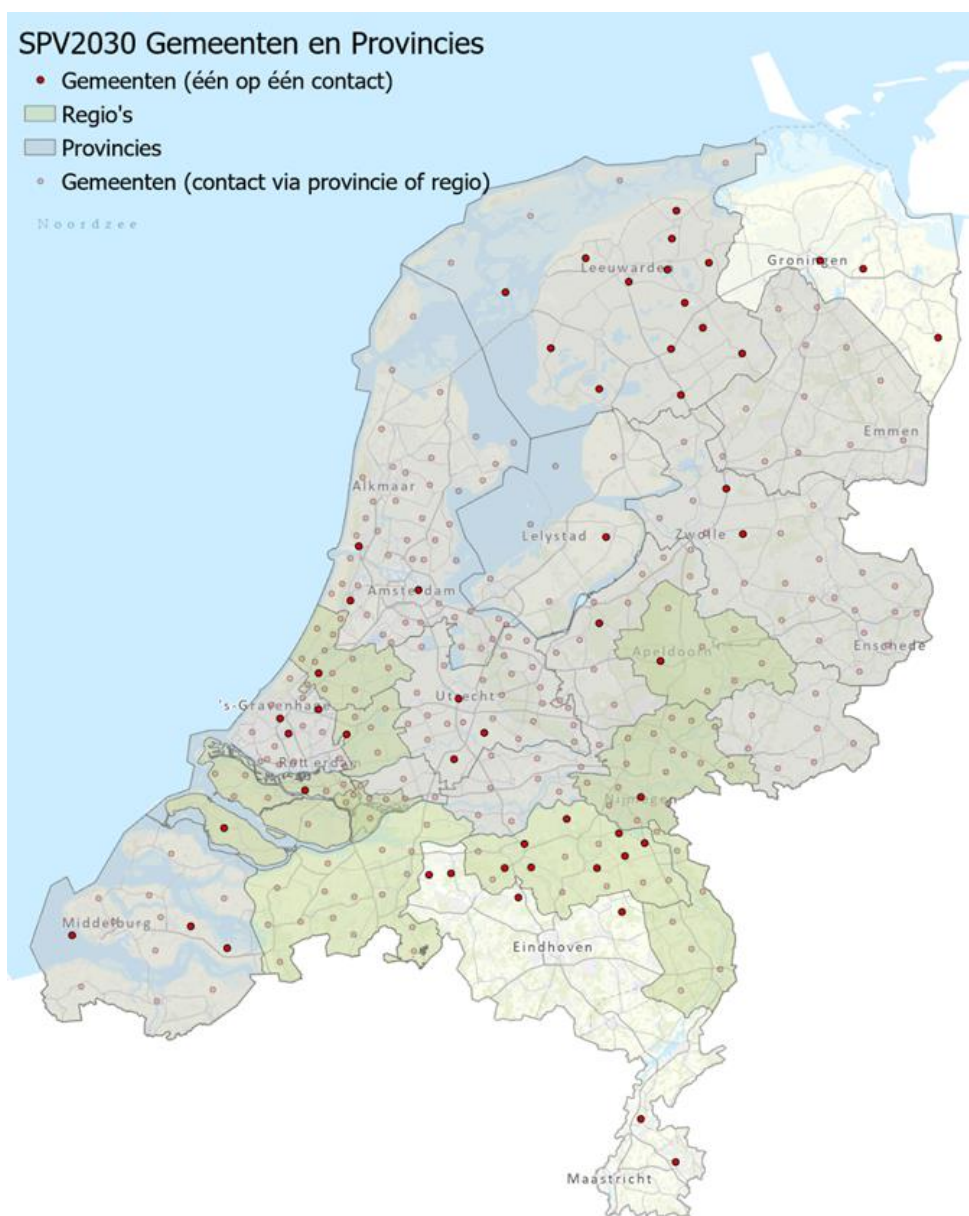
2.5 Invloed van de corona-maatregelen op de werkwijze en planning

Vanaf begin november 2019 tot de aankondiging van de corona-maatregelen in maart 2020 waren al veel contacten gelegd en was het proces van hulpverlening al in gang gezet. Vanaf het moment dat de coronamaatregelen van kracht werden en fysieke afspraken niet meer mogelijk waren, zijn de contacten via telefoon en videoconferencing (Teams, Skype, Zoom, etc.) verlopen. De ondersteuning heeft zodoende, met aanvankelijk enige vertraging, goed doorgang kunnen vinden. Bij enkele gemeente en regio's leidde de coronamaatregelen tijdelijk tot een mindere focus op het SPV, doordat tijdelijk meer aandacht uitging naar beheersing van coronamaatregelen. Als voorbeeld word genoemd de sluiting van recreatiegebieden wegens het mooie voorjaarsweer. Bij deze maatregelen zijn verkeerskundigen betrokken geweest die daardoor tijdelijk minder aandacht konden besteden aan de risicoanalyses in het kader van het SPV2030.

3 Behandeling van hulpvragen

3.1 Gemeenten waar hulp is geboden

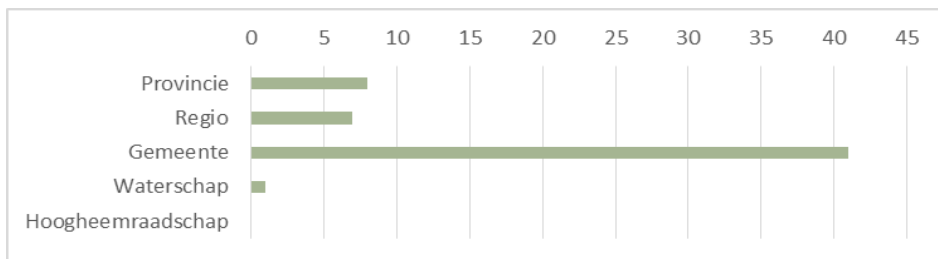
Tot mei 2021 zijn ruim 180 gemeenten verspreid over het land direct of via regio's en provincies ondersteund bij het opstarten en opstellen van risicoanalyses, zie Figuur 3-1 voor een lijst met betrokken overheden. Van de ruim 180 gemeenten zijn er 46 individuele gemeenten rechtstreeks geholpen en minimaal 140 via provinciale en regionale overlegstructuren.



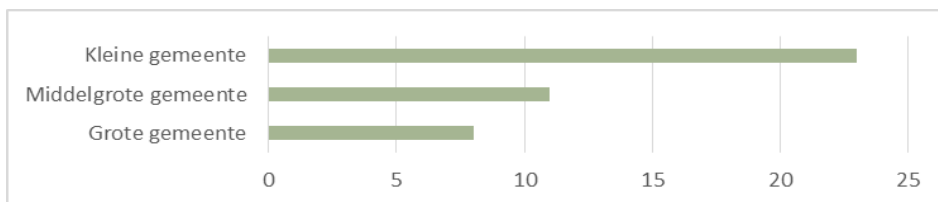
Figuur 3-1 Kaartbeeld met gemeenten, regio's en provincies waar ondersteuning is geboden

De onderstaande grafieken geven verder de volgende inzichten:

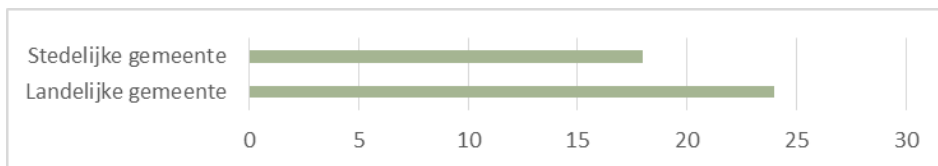
- Grafiek 3-1 Geboden ondersteuning naar type overheid
- Grafiek 3-2 Geboden ondersteuning gemeenten, naar omvang gemeenten
- Grafiek 3-3 Geboden ondersteuning gemeenten, naar type gemeente
- Grafiek 3-4 Geboden ondersteuning overheden, spreiding over de provincies



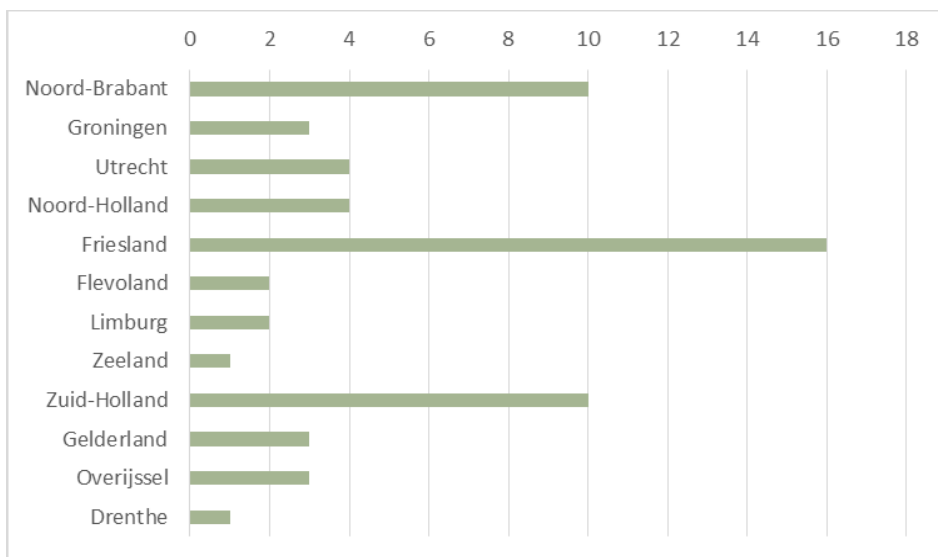
Grafiek 3-1 Geboden ondersteuning naar type overheid



Grafiek 3-2 Geboden ondersteuning gemeenten, naar omvang gemeenten



Grafiek 3-3 Geboden ondersteuning gemeenten, naar type gemeente



Grafiek 3-4 Geboden ondersteuning overheden, spreiding over de provincies

3.2 Aanpak groepsgewijze ondersteuning

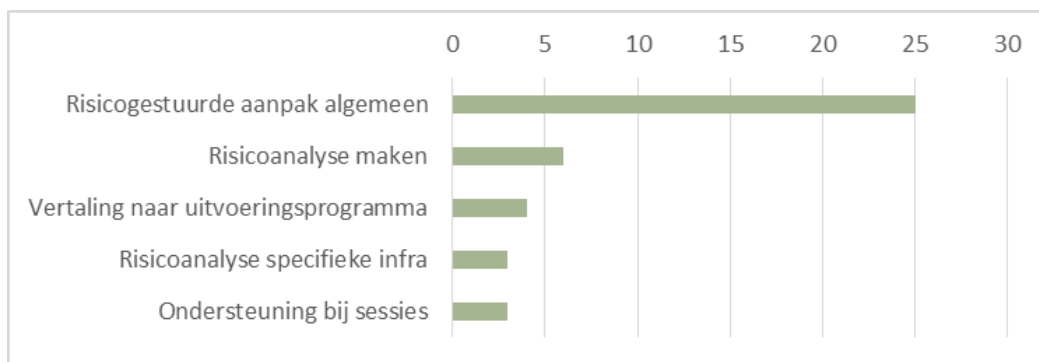
Bij de contacten met individuele gemeenten hebben veel gemeenten aangegeven samen te willen werken met buurgemeenten in de regio. Dit heeft, na contact met regionale en provinciale coördinatoren verkeersveiligheid, het kennisnetwerk SPV en het ministerie van IenW geleid tot ondersteuning bij veel regionale en provinciale werksessies, verspreid over het hele land. Bij de meeste regio's is uiteindelijk ondersteuning geboden bij twee en soms drie regionale bijeenkomsten. Bij de regionale ondersteuning zijn door leden van het expertiseteam presentaties en werksessies gegeven ten aanzien van de aanpak van het risicogestuurde beleid en zijn praktische handreikingen geboden die aansluiten bij de behoefte en de koers die in de verschillende regio's wordt aangehouden. Deze regionale werksessies zijn meestal voorbereid met de verantwoordelijke regionale en provinciale coördinatoren verkeersveiligheid en soms met een kopgroep van een aantal gemeenten uit die regio.

De meerwaarde van de regionale en provinciale aanpak is geweest dat:

- Het bereik van het aantal gemeenten sterk toeneemt;
- Het aansluit bij de behoeften van de gemeenten;
- Dit onderlinge kennisuitwisseling stimuleert;
- Gemeenten niet achter kunnen/willen blijven door stimulans vanuit de regio;
- Sommige onderdelen van risicoanalyse efficiënt samen opgepakt kunnen worden.

3.3 Vaak terugkerende onderwerpen bij de hulpverlening

Het expertiseteam heeft geconstateerd dat bij aanvang van het project bij veel gemeenten nog relatief weinig kennis aanwezig was ten aanzien van de afspraken uit het Startakkoord 2030 en de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid. Dit uitte zich in de terugkerende type vragen (Grafiek 3-5).



Grafiek 3-5 Veel terugkerende onderwerpen bij gemeenten waar hulp verleend wordt

3.4 Signalen uit gemeenten en regio's

Vanuit de verschillende gemeenten of regio's waar hulp wordt verleend, zien en ontvangen we de volgende signalen:

- Gemeente zijn bij aanvang nog zoekende naar hoe een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma op te stellen. Het proces volgens de aangereikte stappenplannen

wekt bij gemeenten de indruk dat het veel tijd kost, terwijl dat niet altijd veel tijd hoeft te kosten, gemeenten zoeken naar capaciteit om dit op te pakken. Sommige gemeenten en regio's besteden dit dan ook uit aan marktpartijen. Andere gemeenten geven het geen prioriteit omdat ze bijvoorbeeld met de traditionele aanpak werken waardoor de risicoanalyses in de wachtstand komt te staan.

- De gemeenten en regionale samenwerkingsstructuren wachten op de aansturing vanuit de provincies en leunen ook op de hulp die vanuit de provincies wordt geboden.
- Naast de opgestelde stappenplannen risicoanalyse en uitvoeringsprogramma is er behoefte aan een format risicoanalyse verkeersveiligheid. Enerzijds wordt het als prettig ervaren dat de risicoanalyse vormvrij is. Maar anderzijds denken gemeenten ook dat een format tijd kan schelen, omdat de werkwijze nieuw is.
- Verschillende gemeenten geven aan geen overzicht van de te gebruiken databronnen te hebben en welke op welke manier te gebruiken zijn.
- Gemeenten willen graag meer aandacht voor gedrag, educatie en handhaving. De wens is dat dit ook tot uiting komt in de subsidievoorwaarden en -verlening en afstemming met andere ministeries (OCW en OM). De achterliggende gedachte is dat vanwege ruimte beperkende omstandigheden, of grijze functies van wegen, niet altijd een goed passende infrastructurele maatregel gevonden kan worden en ingrijpende inframaatregelen kostbaar zijn;
- Het bekendmaken van de 'regeling investeringsimpuls verkeersveiligheid' voor de komende 10 jaar (500 miljoen cofinanciering) is een trigger voor gemeenten om in actie komen en aan de slag te gaan met risicoanalyses. Tegelijkertijd zorgt onduidelijkheid over de invulling van de regeling ook voor terughoudendheid bij gemeenten om tijd en energie in de risicoanalyse te steken. Dit is verder gevoed doordat bij de 1^e tranche van het investeringsimpuls geen directe koppeling wordt gevraagd met een risicoanalyse.

3.5 Opvallende verschillen

Per provincie / regio zien we de volgende verschillen op hoofdlijnen:

- Flevoland, Overijssel, Groningen, Drenthe, Limburg en regio Hart van Brabant, Noordoost-Brabant en Zuidoost-Brabant beschikken over zowel gemeentelijke als regionale/provinciale risicoanalyses;
- Gelderland ondersteunt gemeenten met de risicoanalyses;
- Noord-Holland laat de gemeenten zelf risicoanalyses doen maar daar heeft nu nog geen 20% een analyse;
- Veel risicoanalyses worden in deze fase (conform SPV-proces) gezien als 'leerproducten' (ambtelijk). Ze dienen als basis om te gaan oefenen met de risicogestuurde aanpak. Vertaling naar verkeersveiligheidsplannen of het inbedden in een GVVP gaat het pas bestuurlijke lading geven;
- Hart van Brabant maakt een uitvoeringsplan voor alle gemeenten;
- Provincie Flevoland, Overijssel, Limburg en de MRE organiseren dat elke gemeente/regio wordt begeleid met het maken van uitvoeringsprogramma's. Dus zowel op regionaal als gemeentelijk niveau.
- Sommige gemeenten kiezen sowieso hun eigen pad, bijv. 's-Hertogenbosch maakt eigen verkeersveiligheidsplan incl. uitvoeringsplan, ongeacht beslissing van de regio;
- Looptijd in Brabant wordt vaak gekoppeld aan looptijd BVVP (tot 2024). Wanneer gemeenten eigen verkeersveiligheidsplan maken dan kan looptijd bewust langer worden gekozen (10 jaar);

- Bewustzijn voor opname 3 E's benadering in uitvoeringsplannen is er bij alle overheidslagen;
- Maatregelen vooral op de Engineering bij wegbeheerder. Education (ook voor gemeenten) ligt veelal bij regio's/provincie en Enforcement is niet de capaciteit voor om meer af te stemmen met politie. Dit wordt vaak verschoven naar hogere overheden.

3.6 Planning risicoanalyse en uitvoeringsprogramma

Verspreid over het land zien we een redelijk gelijk beeld ten aanzien van de voortgang van de risicoanalyses en vertaling naar de uitvoeringsprogramma's. Het overall beeld is dat gemeenten eind 2019, begin 2020 op aanwijzing van de provincies, regio's en het expertiseteam beseffen dat ze aan de slag moeten met de risico gestuurde aanpak. Gemeenten zijn vanaf dat moment in meer of mindere mate bezig met het zich verder verdiepen in de risico gestuurde aanpak, het informeren van de eigen ambtelijke organisatie (en soms bestuur) en het vrij maken van capaciteit.

Achtereenvolgens zien we de volgende ontwikkelingen in de planning:

- Eind 2019 hadden zowel gemeenten als provincies nog geen risicoanalyse (met uitzondering van een enkele gemeente).
- Veel gemeenten zijn vanaf begin 2020 onder aansturing van de vervoersregio's, provincies en via regionale samenwerkingsverbanden aan de slag gegaan met de risicoanalyses.
- Met het loslaten van de eis van een risicoanalyse verkeersveiligheid voor de 1^e tranche investeringsimpuls (snel-van-start-maatregelen) lijken gemeenten de druk een beetje van de planning af te halen. Gemeenten willen meer tijd nemen om tot een goed onderbouwde risicoanalyse en uitvoeringsprogramma te komen.
- De corona crisis zet de capaciteit bij gemeenten onder druk. Men heeft al moeite om de reguliere taken te kunnen blijven doen, waardoor een aanvullende inspanning in het kader van het risicogestuurd werken, bijvoorbeeld de inventarisatie van gegevens, vertraagd of uitgesteld wordt.
- De verwachting was dat een zeer klein deel van de gemeenten per juli 2020 een volledig afgeronde risicoanalyse en uitvoeringsprogramma hebben, een klein jaar later zien we dat een groot deel van de wegbeheerders een afgeronde risicoanalyse en uitvoeringsagenda te hebben. Of dat voor het einde van 2021 te hebben.

3.7 Ontwikkelde formats

In het kader van de hulpverlening zijn verschillende formats ontwikkeld door het expertteam. Deze zijn in de ondersteuning verder aangepast, specifiek gemaakt voor gemeenten en regio's en vervolgens verspreid onder gemeenten en regio's als een hulpvraag daartoe leidde.

Onderstaande een opsomming van deze tools:

- Vormtoets light (ontwikkeld ten behoeve van de regio's in Noord-Holland, Friesland, Zuid-Holland, Noord-Brabant, Overijssel, Groningen en Flevoland). Om tegemoet te komen aan de wensen of mogelijkheden van wegbeheerders is een lightversie of juist een uitgebreidere versie van de vormtoets toegepast (bijlage 1)
- Vormtoets uitgebreid (de vormtoets die SWOV in 2016 heeft ontwikkeld voor Zeeland)
- Een checklist waar welke informatie is te raadplegen (bijlage 2)

- Een blauwdruk voor de uitvoering van risicoanalyses, in de vorm van processtappen, in aansluiting en aanvulling op het Stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV.
- Een format voor het rapport risicoanalyse, opgesteld voor gemeenten in Friesland
- Diverse PowerPointpresentaties (toegesneden op de regio waar de sessie is gehouden)



Afbeelding 3.1. Agenda voor regiosessie in Noord Holland

3.8 Ontwikkelde GIS-applicaties

Het SPV2030 staat een risicogestuurd beleid voor dat data-gedreven is. Met name de koppeling tussen databronnen kunnen nieuwe inzichten geven in oorzaken van verkeersonveiligheid of locaties of omstandigheden waarbij veiligheidsrisico's ontstaan. De data (zie checklist bijlage 2) staat veel verspreid. Ontsluiting van de data kan dan ook tijdrovend zijn. Sinds de vaststelling van het SPV2030 zijn parallel en buitenom de opdracht aan de ondersteuning aan gemeenten GIS-applicaties ontwikkeld. Binnen die applicaties worden databronnen snel toegankelijk gemaakt en kunnen koppelingen gemaakt worden tussen datalagen. Denk aan koppeling weginrichting (resultaten vormtoets), fiets- en auto intensiteiten, fietsnetwerken, landbouwroutes, ongevalldata, schoolomgevingen, winkel- en uitgaansgebieden, etc. Deze tools worden ingezet bij verdere ondersteuning van regio's en

De ontwikkeling van deze GIS-applicaties is in het verlengde van de ondersteuningsopdracht aan gemeenten ontwikkeld en wordt nog steeds doorontwikkeld. Het gaat om de volgende GIS-applicaties, waarvan in bijlage 3 screenshots zijn opgenomen:

- De Risico Monitor Verkeersveiligheid, RiMoVe (Antea Group)
- De Verkeersveiligheidsmonitor met vormtoets-app (Royal HaskoningDHV)

4 Reflectie op de geboden ondersteuning

4.1 Kennisniveau ten aanzien van SPV 2030 bij gemeenten, bij aanvang

Voor aanvang van de ondersteuning door het expertiseteam was het beeld dat gemeenten veel leunen op provincies en de vervoersregio's. Bij een belronde langs verschillende gemeenten bleek dat, met uitzondering van een enkele veelal grotere gemeenten, nauwelijks initiatieven ontplooid werden door gemeenten die aansluiten bij de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid. Sommige gemeenten gaven aan al wel een beeld te hebben van de risicoprofielen/factoren in hun gemeenten, maar dat dit niet op papier staat of niet voldoende (cijfermatig) onderbouwd is. Al met al voldoende triggers om de hulp te kunnen en moeten verlenen aan gemeenten bij het uitvoeren en opstellen van risico analyses, in afstemming met de provincies en regio's.

Veel gemeenten bleken wel op de hoogte van het nieuwe risicogestuurde beleid (SPV2030), konden zich scharen achter de doelen van het SPV, maar waren nog niet vertrouwd met de nieuwe aanpak en de analysestappen die ondernomen moeten worden. Door gebrek aan capaciteit en prioriteit hadden de meeste gemeenten zich nog niet verdiept in de nieuwe aanpak. Door de onderzoekslast die gemeente op zich af zien komen, dit uitte zich soms in scepsis ten aanzien het risicogestuurde beleid.

4.2 Specifieke vragen en gegeven antwoorden

Wat houdt risico gestuurd werken conform SPV2030 precies in?

Waar we in het verleden veelal een reactieve aanpak hanteerden (op basis van ongevalanalyses) gaat het SPV2030 uit van een proactieve aanpak om ongevallen te voorkomen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken. Bij risicogestuurde beleid kijken we naar specifieke risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden, ontwikkelingen of gedragingen – die de kans op gevaarlijke verkeerssituaties kunnen vergroten. Op basis daarvan kunnen we passende maatregelen nemen. Veel informatie hierover is te vinden op de website: <https://www.kennisnetwerkspv.nl/>.

Zijn er vormvereisten waaraan de risicoanalyse moet voldoen?

Nee, de risicoanalyse is vormvrij. Dit is bewust gedaan om afzonderlijke gemeenten en regio's naar eigen inzicht en passend bij de eigen situatie een vorm te laten vinden. Ter inspiratie is wel een stappenplan opgesteld en zijn voorbeelden te vinden op de website van de het Kennisnetwerk SPV.

Welke databronnen zijn beschikbaar?

Er is een checklist met beschikbare bronnen waaruit informatie gehaald kan worden die betrokken kan worden bij risicoanalyse. Deze checklist staat in bijlage 2. Het is raadzaam deze in te vullen en als bijlage bij de risicoanalyse te voegen zodat voor iedereen duidelijk is welke bronnen zijn gebruikt bij het opstellen van de risicoanalyse.

Hoe komen we tot een overzichtelijk ordening van de diverse databronnen, zijn er tools?

Op de website van het kennisnetwerk SPV2030 staat een stappenplan risicoanalyse en aanpak uitvoeringsprogramma. Dit kan helpen bij het benaderen en ontsluiten van data. Verder is er een checklist van mogelijke databronnen.

Wanneer moet de risicoanalyse en het daaraan gekoppelde uitvoeringsprogramma gereed zijn?

De afspraken in het Startakkoord zijn als volgt:

- afspraak 3: Regionale overheden komen in 2019, met ondersteuning van een procesbegeleidingsteam en een expertiseteam, tot gedegen analyses van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's. Tevens wordt in 2019 de governancestructuur uitgewerkt.
- Afspraak 4: Regionale overheden hebben uiterlijk medio 2020, met ondersteuning van een procesbegeleidingsteam en een expertiseteam, uitvoeringsagenda's opgesteld. Op politieke tafels vindt besluitvorming plaats over uitvoeringsagenda's. Dit leidt tot een integrale aanpak van de verkeersveiligheid.

5 Reflectie op het proces

5.1 Doelbereik expertiseteam

Bij aanvang van het expertiseteam was het doel om met 60 gemeenten in contact te komen. Per 1 mei 2021 is het expertiseteam met ruim 40 gemeenten in direct 1-op-1 contact geweest en met ruim 140 gemeenten via regionale overlegstructuren. Daarmee is het doelbereik qua aantallen gemeenten dat we wilden bereiken ruimschoots behaald.

Doordat het expertiseteam zelf actief contact heeft gezocht en onderhoudt met de provinciale en regionale coördinatoren verkeersveiligheid, zien we een aanjaageffect: gemeenten worden via verschillende kanten aangespoord om aan te slag te gaan met het SPV. Hierdoor zien we gemeenten ook daadwerkelijk in actie komen. We merken dat de afstemming tussen de driehoek: expertiseteam, regionale en provinciale coördinatoren en het kennisnetwerk SPV aanslaat: het geeft gemeenten het beeld dat ze echt aan de slag moeten.

Bij aanvang van de hulpverlening via het expertiseteam zijn ook een aantal ‘spelregels’ en speerpunten in de aanpak gehanteerd. Hieronder worden de belangrijkste opgesomd en aangevuld met een korte reflectie of die spelregels en aanpak nuttig en nodig is geweest:

Hulpverlening aan individuele gemeenten

Deze spelregel was opgenomen om direct en individueel contact en aandacht te kunnen besteden aan gemeenten en aan de specifieke situaties van gemeenten. Gemeenten bleken echter sterk de behoefte te hebben om de risicoanalyses met buurgemeenten op te pakken. Daarbij was onderdeel van de ondersteuning door het expertiseteam ook om af te stemmen met de regionale en provinciale coördinatoren, zodat ook goed aangesloten kon worden bij reeds ingezette processen ten aanzien van de risicoanalyses. Na contact tussen expertiseteam en de coördinatoren werd het signaal van gezamenlijk optrekken alleen maar verder versterkt. Na overleg met het kennisnetwerk en het Ministerie is daarom ook (mede uit oogpunt van efficiëntie en het vergroten van het bereik) het strikt hanteren van deze spelregel losgelaten. Wel is de procesondersteuning via regio-overleggen wel steeds gericht geweest op het bieden van praktische handvatten voor individuele gemeenten.

‘Wie het eerst komt, wie het eerst maalt’ en ‘maximaal 4 dagdelen per gemeente’

Deze spelregels waren opgenomen, omdat het ondersteuningsinzet gelimiteerd was en de verwachting op voorhand was dat veel gebruik gemaakt zou worden van dit aanbod. De behoefte aan ondersteuning is ruimschoots aanwezig gebleken. Het voor de procesmatige ondersteuning gereserveerde budget is volledig benut. Toch lijken deze spelregels niet nodig te zijn geweest, omdat de hulpverlening in veel gevallen uiteindelijk regionaal zijn opgepakt. De procesmatige hulpverlening kon daardoor veel kostenefficiënter opgepakt worden en er zijn uiteindelijk veel meer gemeenten bereikt. Om de meer regionale aanpak mogelijk te kunnen maken is wel meer tijd en aandacht besteed aan afstemming met coördinatoren.

Uitsluitend procesmatige/inhoudelijke ondersteuning

Deze spelregel behelst dat het expertteam niet was bedoeld om (een deel) van de risicoanalyse of uitvoeringsplan op te stellen, maar hier alleen procesmatige en/of inhoudelijke voor te bieden. Dit was gedaan omdat het ondersteuningsbudget gelimiteerd was, maar anderzijds om

gemeenteambtenaren zelf vertrouwd te laten worden met deze risico-gestuurde aanpak. De procesmatige ondersteuning heeft duidelijk een aanjaageffect gehad en heeft ook bijgedragen tot meer kennis en begrip ten aanzien van het SPV. Maar daarnaast heeft de praktijk ook geleerd dat naast procesmatige ondersteuning er sterke behoefte was (en nog steeds is) aan meer inhoudelijke ondersteuning. Enerzijds vanwege gebrek aan personele capaciteit, anderzijds vanwege gebrek aan kennis ten aanzien van de risico gestuurde aanpak. Uiteindelijk heeft dit er ook toe geleid dat meerdere individuele gemeenten, regio's of provincies de inhoudelijke ondersteuning/uitvoering van de risicoanalyse aan een marktpartij heeft uitbesteed.

Landelijke spreiding

Bij aanvang is ingezet op hulpverlening aan gemeenten verspreid over het land met een minimum van vier gemeenten per provincie. De keuze voor een samenstelling van het expertteam met experts die elk een focus hebben op een andere provincie/regio heeft er toe bijgedragen dat dit goed en ruimschoots gerealiseerd kon worden.

Actief benaderen van individuele gemeenten

Bij aanvang van het expertiseteam is ingestoken op een actieve benadering van gemeenten via verschillende media kanalen. Door de ruime (digitale) bekendmaking van het bestaan van het expertiseteam wisten individuele gemeenten het expertiseteam vrij snel te vinden via de diverse mediakanalen waaronder de website van het KennisnetwerkSPV, waar een hulpvraag per mail ingediend kon worden. Een directe en individuele benadering van gemeenten is daardoor ook niet nodig geweest, en in beperkte mate uitgevoerd, mede ook omdat het beschikbare gestelde budget daartoe niet toereikend was.

Context waarbinnen de plannen worden opgesteld

De context waarbinnen de plannen worden opgesteld verschilt per type overheid. Sommige pakken het regionaal op, andere pakken het als wegbeheerder individueel op. De looptijd verschilt, mede daardoor, ook sterk. Bij gemeenten zien we grote verschillen in relatie tot het willen en kunnen. Dit heeft met name te maken met beschikbare capaciteit of budgetten. Ook zijn er voorbeelden van wegbeheerders die vanuit hun eigen ambitie stappen zetten. Dit vergt overal maatwerk om iedereen mee te krijgen in het SPV gedachtegoed.

Resumé

Terugblikkend op het traject aan procesmatige hulpverlening risicoanalyse verkeersveiligheid, kunnen we stellen dat het expertiseteam een belangrijk aandeel heeft gehad in het vergroten van de bekendheid van en draagvlak voor de aanpak van risicoanalyse en van het SPV2030 bij individuele gemeenten. De aandacht die we aan gemeenten hebben kunnen geven, heeft er toe geleid dat gemeenten in actie zijn gekomen om met de risico gestuurde aanpak te gaan werken. Tegelijkertijd zien we ook dat de meeste gemeenten per half 2020 nog niet zo ver waren dat ze een risicoanalyse gereed hebben. Wel zien we dat gemeenten er mee bezig zijn, dit in de markt zetten, of de risicoanalyse en uitvoeringsprogramma agenderen. Het grootste deel van de wegbeheerders heeft momenteel de risicoanalyse opgesteld. De verwachting is dat voor het einde van 2021 ook de uitvoeringsagenda's opgesteld zijn. Doordat naast ondersteuning aan individuele gemeenten ook ondersteuning is geboden via regionale en provinciale overlegstructuren zijn veel meer gemeenten bereikt dan de beoogde 60 gemeenten.

5.2 Enkele “quotes” naar aanleiding van geleverde ondersteuning

Het is fijn om af en toe te sparren en ruggenspraak te houden met het expertiseteam. Zij hebben korte lijnen hebben met kennisnetwerk. Dat geeft ons het vertrouwen dat we de juiste dingen aan het doen zijn.

Het stappenplan risicoanalyse SPV, leek aanvankelijk veel werk. We zagen er tegen op en wisten niet waar te beginnen. Het expertiseteam heeft ons geholpen focus aan te brengen en ons niet te blind te staren op ontbrekende informatie, maar aan de slag te gaan met wat we wel aan informatie hebben.

De gesprekken met het expertiseteam hebben ons geholpen om meer te weten te komen over de risico gestuurde aanpak in het algemeen, en specifiek over de risicoanalyses.

Zoals beloofd hierbij (na bestuurlijke vaststelling) de Uitvoeringsagenda SPV 2030. Als ik het goed begrepen heb vanuit het Vakberaad verkeer en vervoer zijn wij de eerste regio die een uitvoeringsagenda hebben vastgesteld. Bedankt voor jullie inbreng daarbij. Zonder die inbreng was dat niet gelukt.

Bij ons gebeuren maar weinig ongevallen. Mooi dat de risicogestuurde aanpak ons helpt om keuzes te kunnen maken in waar het risico het hoogst is

Dank voor alle hulp en jammer dat de ondersteuning afloopt. Veel kleine gemeenten ronden pas nu de risico-analyses af en het zou goed zijn als er volgend jaar nog ondersteuning mogelijk is om onder andere te voorzien of de risico-analyses voldoen.

Ik heb mijn collega's duidelijk moeten én kunnen maken dat een locatie die net volledig is aangepakt, nog steeds risico bevat (en er dus nog steeds een aanwezige kans op ongevallen is).

Tijdens een regioessie met alle verkeerskundigen van de gemeente was het de regioambtenaar zelf die zijn gemeenten ging uitleggen over de werking van de risicogestuurde aanpak, hoe ze dat opnemen in het verkeersveiligheidsplan en hoe de afweging op risico's een plek krijgt in het uitvoeringsplan

Wat fijn dat jullie je verbindingsrol kunnen gebruiken om inzicht te geven in waar iedereen lokaal mee worstelt en dat elders opgedane kennis wordt gebruikt om op andere plekken processen beter te maken

5.3 Suggesties voor het vervolgproces

Op basis van de signalen die we krijgen van gemeenten en de ontwikkelingen die we in gemeenten zien ten aanzien van het kennisniveau SPV2030 doet het expertiseteam de volgende suggesties voor het vervolg:

- Moedig gemeenten aan om het verkeersveiligheidsvraagstuk in regionaal verband op te pakken, zonder daarbij de eis van een eigen gemeentelijke risicoanalyse en uitvoeringsprogramma los te laten. De eis maakt dat gemeenten ook echt in beweging worden gebracht, en de regionale samenwerking maakt dat het kennisniveau tussen gemeenten onderling uitgewisseld wordt en er onderling afstemming ontstaat;
- Moedig provincies en regio's aan om een coördinerende en faciliterende rol op te nemen in de regionale afstemming. En daarbij een duidelijk onderscheid te maken tussen gemeente en regio overschrijdende onderwerpen (provincie breed) en gemeente of regio specifieke onderwerpen.
- De data uit het startakkoord lijken niet gehaald te worden. Gemeenten willen desondanks meer duidelijkheid hebben over de data waarop de risicoanalyse en uitvoeringsprogramma's gereed moeten zijn. Nu is daar een wisselend beeld over en gaan regio's en provincies er verschillend mee om. Het zou goed zijn om daarover te communiceren, dat voorkomt naar onze mening ook dat de risicoanalyses een te vrijblijvend karakter gaan krijgen.
- Bied leermogelijkheden aan voor de rapportages risicoanalyse en uitvoeringsprogramma's. Daarmee wordt voorkomen dat het wiel steeds opnieuw moeten worden uitgevoerd.
- Geef gehoor aan de wens van de gemeenten om de integraliteit van de aanpak verkeersveiligheid ook op ministerieel niveau te organiseren (dus afstemmen met ministeries OCW en OM).
- Onderbouw en communiceer waarom zo veel inzet van gemeenten wordt gevraagd ten aanzien van de vormtoets wegen en fietsinfrastructuur en waarom de subsidieregeling alleen inzet op infrastructurele maatregelen, terwijl het SPV een risico gestuurd beleid voorstaat waaruit afhankelijk van de doorlopen risicoanalyse maatregelen zowel infrastructureel, als educatief/gedrag als handhaving kunnen zijn (de drie E's).
- De verdere uitwerking, het leertraject en de vervolgstappen in het proces van de risicoanalyse en uitvoeringsprogramma's vragen om goede begeleiding en praktijkgerichte ondersteuning. Naast het kennisnetwerk SPV zou een zogenaamd verkeersveiligheidsloket met praktische hulp en oplossingen de uitwerking en het gedachtegoed van het risicogestuurd werken verder kunnen stimuleren.

Bijlage 1 Ontwikkelde vormtoetsen

Bijlage 2 Checklist bronnen risicoanalyse

Bijlage 2 Checklist bronnen risicoanalyse

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van data die wenselijk is voor het maken van een risicoanalyse per gemeente en die enkel beschikbaar is bij de gemeenten zelf. Er is daarbij een richting gegeven waar de data mogelijk vindbaar is.

De insteek is dat vooral uitgegaan wordt van de informatie die wel beschikbaar is, in plaats van te blijven hangen in wat niet beschikbaar is. Daarbij is de ervaring dat data die op het eerste gezicht niet beschikbaar lijkt, via navraag bij een collega van beheer/openbare ruimte/Geo-GIS afdeling wel relatief makkelijk beschikbaar kan zijn. En ook het benoemen van witte vlekken in de data is waardevol, want daar kan verderop in het traject dan aandacht aan besteed worden mocht dat nodig blijken.

Daarnaast hebben gemeenten mogelijk ook data aanvullend op onderstaand overzicht maar wel passend bij het stappenplan en de thema's van het SPV (denk aan rapportages van recent uitgevoerde onderzoeken).

Bron	Mogelijke vindplaats	Gewenst format
Bevolkingsopbouw naar leeftijd per wijk/kern. In de volgende leeftijdscategorieën: 0-11, 12-15, 16-17, 18-24, 25-39, 40-49, 50-59, 60-69, 70+		Excel/ shapefile
Aantal uitgegeven rijbewijzen in de afgelopen 5 jaar aan beginnende en jonge automobilisten (t/m 24 jaar). Koppelen aan postcodegebieden (per kern of wijk)	BRP	Excel/ shapefile
Aantal uitgegeven rijbewijzen in de afgelopen 5 jaar aan beginnende en jonge bromfietzers (16 en 17 jaar). Koppelen aan postcodegebieden (per kern of wijk)	BRP	Excel/ shapefile
E-bike bezit (bijv. per huishouden of per 1000 inwoners). Een schatting is ook goed, als er geen cijfers zijn.		Excel/ shapefile
Kaart wegcategorisering	GVVP, Mobiliteitsplan, Mobiliteitsvisie, Wegkenmerkendatabase (WKD), Nationaal Wegenbestand (NWB)	Shapefile
Maak een inventarisatie van de wegen in jouw gemeente. Begin bij de wijken waar, voor de betreffende snelheidsregimes, het risico het hoogst is, wegen waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit), schoolomgevingen, school-thuisroutes.	Obsurv, GBI, Streetsmart Cyclomedia, BGT, verkeerstellingen/ -monitoring (historische en actueel),	Shapefile/ Vormtoets format

Bron		Mogelijke vindplaats	Gewenst format															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type</th> <th>Kenmerken</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">30 km/uur</td> <td>1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?</td> </tr> <tr> <td>2. Bestaat het wegdek uit andere verharding dan asfalt?</td> </tr> <tr> <td>3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-weg?</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">50 km/uur</td> <td>1. Zijn de kruispunten ingericht met rotonde (voorkeur) of VRI?</td> </tr> <tr> <td>2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">60 km/uur</td> <td>1. Ligt er een plateau op de kruisingen?</td> </tr> <tr> <td>2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">80 km/uur</td> <td>1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?</td> </tr> <tr> <td>2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding?</td> </tr> <tr> <td>3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?</td> </tr> </tbody> </table> <p>Met veel lokale kennis is het een optie om enkel te focussen op buurten en wegen waarvan je weet dat ze niet voldoen: 30 km/u op buurtniveau, 50 km/u op wegniveau, 60 km/u op weg- of geografische ligging en 80 km/u op wegniveau.</p>	Type	Kenmerken	30 km/uur	1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?	2. Bestaat het wegdek uit andere verharding dan asfalt?	3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-weg?	50 km/uur	1. Zijn de kruispunten ingericht met rotonde (voorkeur) of VRI?	2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?	60 km/uur	1. Ligt er een plateau op de kruisingen?	2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?	80 km/uur	1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?	2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding?	3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?	<p>verkeersmodel.</p> <p><i>Risicokompas (HASTIG)</i> <i>BLIQ-rapportages (VIA)</i></p>	
Type	Kenmerken																	
30 km/uur	1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?																	
	2. Bestaat het wegdek uit andere verharding dan asfalt?																	
	3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-weg?																	
50 km/uur	1. Zijn de kruispunten ingericht met rotonde (voorkeur) of VRI?																	
	2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?																	
60 km/uur	1. Ligt er een plateau op de kruisingen?																	
	2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?																	
80 km/uur	1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail?																	
	2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding?																	
	3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?																	
<p>Maak een inventarisatie van de fietspaden in jouw gemeente. Maak een inventarisatie van de fietspaden in jouw gemeente. Begin bij fietspaden waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit) en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. Begin in elk geval met de belangrijkste:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Is er sprake van een vrijliggend fietspad? 2. Is het fietspad voldoende breed? 3. Zijn er geen oneffenheden in de wegverharding, zijn er geen obstakels (zoals paaltjes) en zijn er afgeschuinde stoepanden tussen stoep en fietspad? 	<p>Obsurv, GBI, Streetsmart Cyclomedia, BGT</p>	<p>Shapefile/ Vormtoets format</p>																
<p>Overzichtskaart met de positie van de bromfiets op de weg (rijbaan of fietspad).</p>	<p>Obsurv, GBI, Streetsmart Cyclomedia</p>	<p>Shapefile</p>																
<p>Overzichtskaart intensiteiten/stromen autoverkeer</p>	<p>Verkeersmodel, tellingen</p>	<p>Excel/ shapefile</p>																
<p>Overzichtskaart fietsnetwerk-/stromen-/intensiteiten</p>	<p>Fietstelweek, Strava-app</p>	<p>Shapefile</p>																

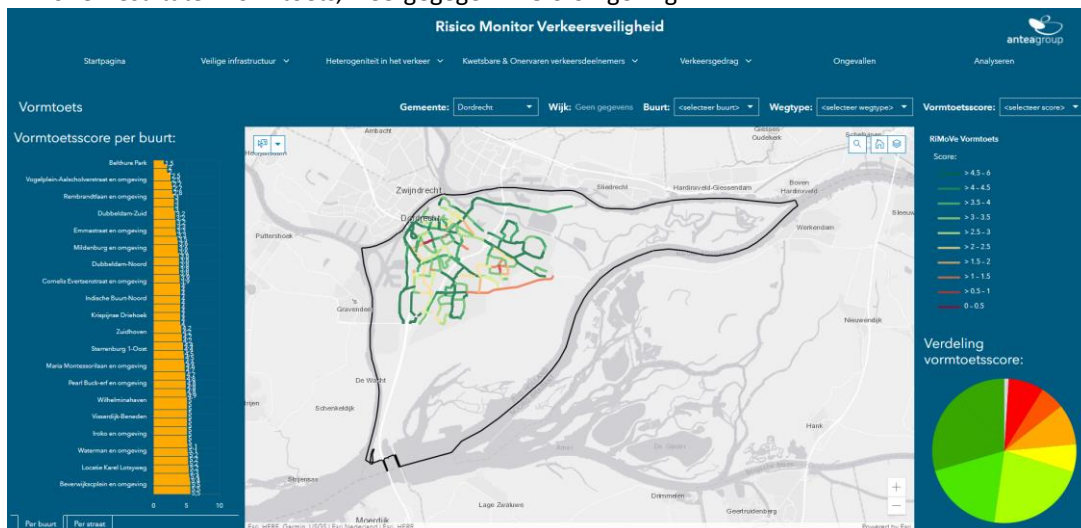
Bron	Mogelijke vindplaats	Gewenst format
Overzichtskaart voetgangersnetwerk-/stromen-/intensiteiten		Shapefile
Overzichtskaart landbouwnetwerk-/stromen-/intensiteiten		Shapefile
Verdeling type kruispunten (ongeregeld, geregeld, rotonde)	Obsurv, GBI, Streetsmart Cyclomedia, Wegkenmerkendatabase (WKD), Nationaal Wegenbestand (NWB)	Excel/shapefile
Subjectieve informatie zoals: <ul style="list-style-type: none"> • Klachten en meldingen • Burgerpeilingen 	Klachtenmeldpunt gemeente, Meldingen openbare ruimte, Meldpunt Fietsersbond, Verbeter de Buurt, Lokale omroep.	Shapefile, Excel
Uitgevoerde typen en aantal educatieprojecten over de 3 laatste jaren per doelgroep.		Excel
Roodlichtnegatie bij VRI's t.o.v. aantal passerende voertuigen.	Beheerders	Excel
Metingen m.b.t. gedragskenmerken als: <ul style="list-style-type: none"> • Alcohol, drugs en medicijngebruik • Gordeldracht • Snelheid • Handheld bellen 		Shapefile, Excel
Verkeersongevallendata uit BRON	Via / Hastig	Shapefile, Excel
Snelheidsgegevens, overschrijding maximumsnelheid (V85)	VIA/meetlussen/floating car data	Shapefile, Excel
Een kaart van de gemeente met functies: <ul style="list-style-type: none"> • Basis- en middelbaar onderwijs • Instellingen voor ouderen • Uitgaansgebieden • Winkelcentra • OV-knooppunten 	Openstreetmap, eigen GIS systeem van de gemeente Openstreetmap is een goed vertrekpunt, maar vaak niet compleet. Vandaar de check of gemeenten een GIS systeem hebben met deze gegevens. Die heeft dan de voorkeur.	Shapefile

Bijlage 3 Ontwikkelde GIS-applicaties

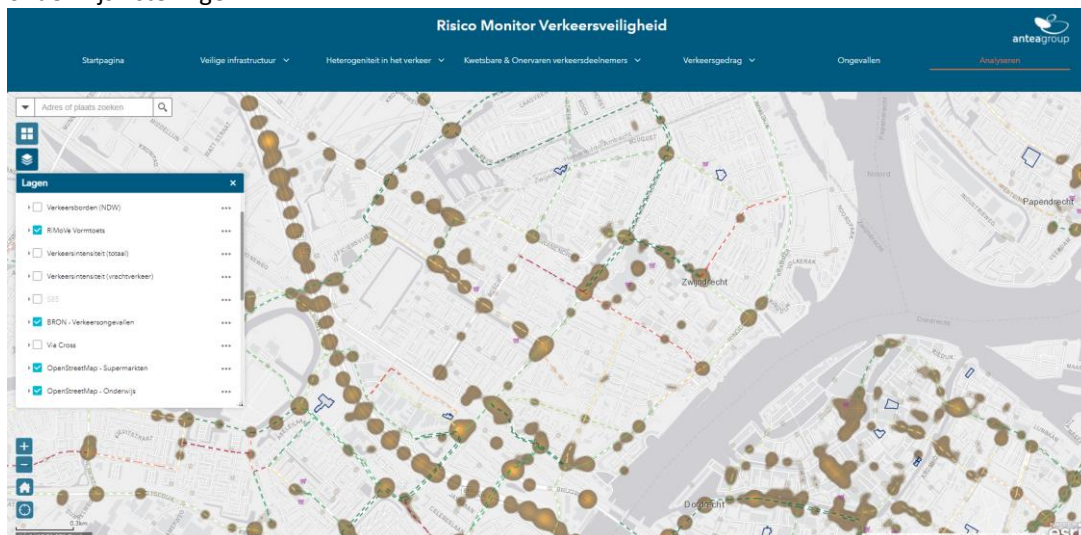
Bijlage 3 Ontwikkelde GIS-applicaties

Risico Monitor Verkeersveiligheid (RiMoVe), Antea Group

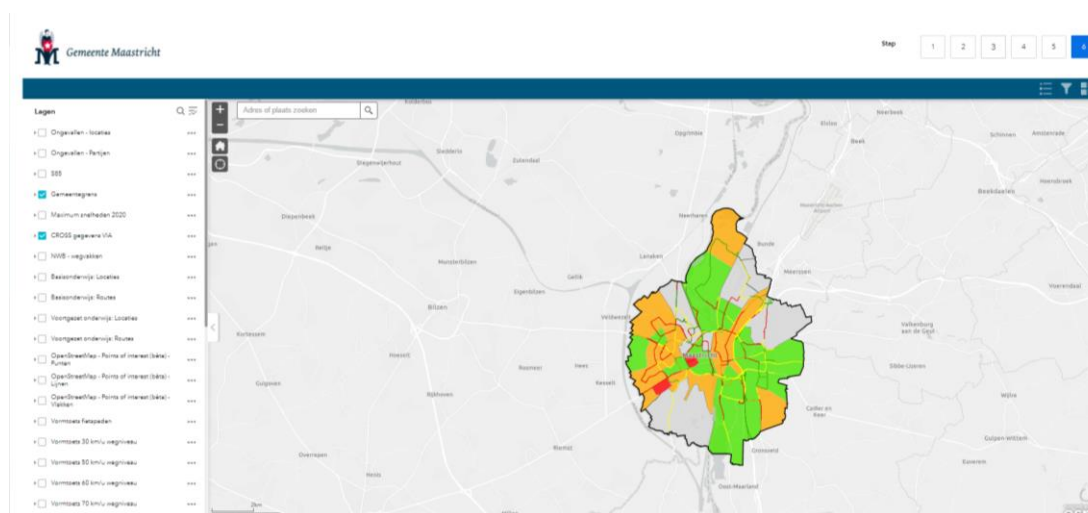
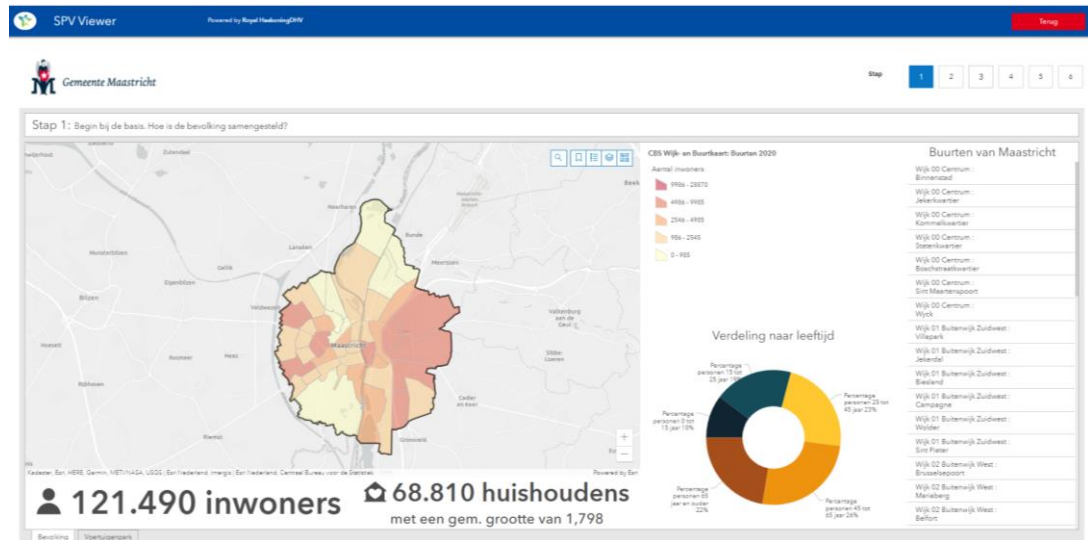
RiMoVe: resultaten vormtoets, weergegeven in GIS-omgeving



RiMoVe: koppeling resultaten vormtoets, met ongevallenlocaties, winkelgebieden en onderwijsinstellingen



RiMoVe: informatie over demografie, voertuigenbezit, etc.



Verkeersveiligheidsmonitor, Royal HaskoningDVH

Hoe verkeersveilig is jouw gemeente, regio en provincie?

Welkom op het besloten gedeelte van www.verkeersveiligheidsmonitor.nl.
 Hoe presteren uw gemeente, regio en provincie op het gebied van verkeersveiligheid? Hoe kan het beter? En wat is de situatie in andere gemeenten, regio's en provincies?
 Klik op onderstaande buttons en bekijk de resultaten door de jaren heen en in vergelijking met andere gemeenten, regio's en provincies!

Mijn gemeente ten opzichte van andere gemeenten



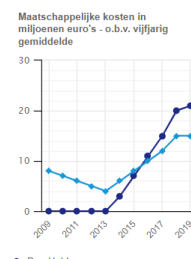
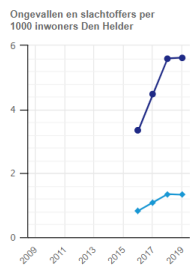
Mijn gemeente door de tijd heen



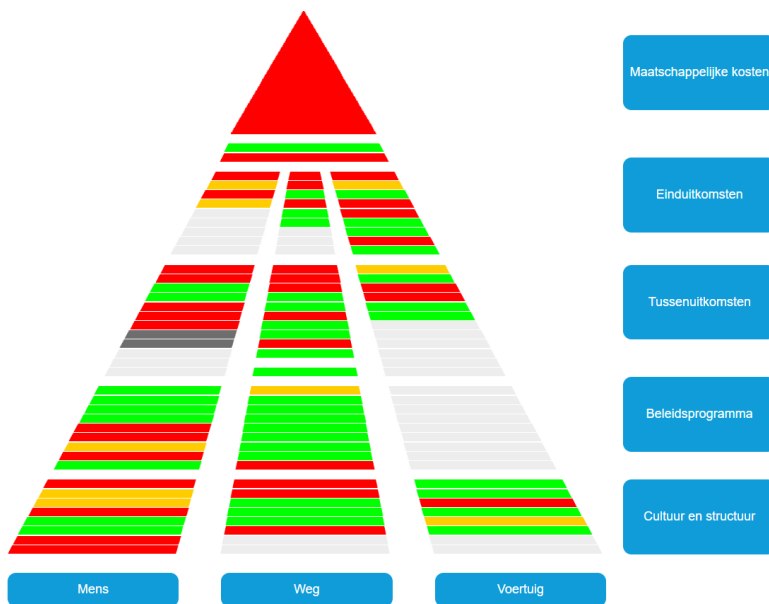
Het openen van onderstaande samenvatting in Internet Explorer kan problemen geven in de weergave. Probeer het u dan een ander browsertype (bijvoorbeeld: Google Chrome).

Samenvatting

Klik hier voor meer informatie, en neem bij vragen [contact](#) met ons op.

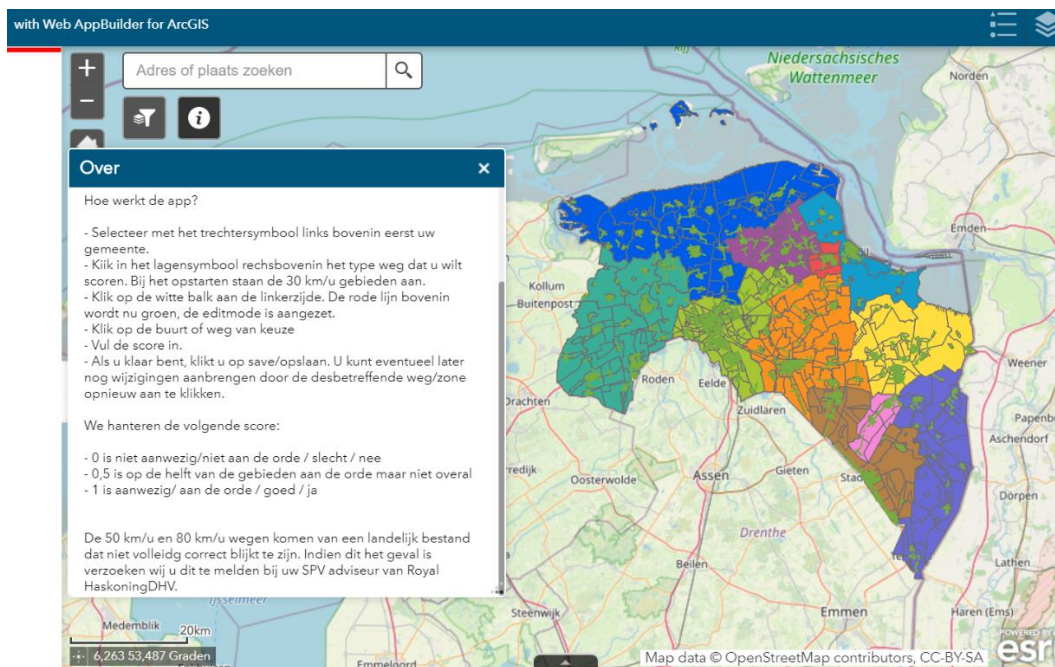
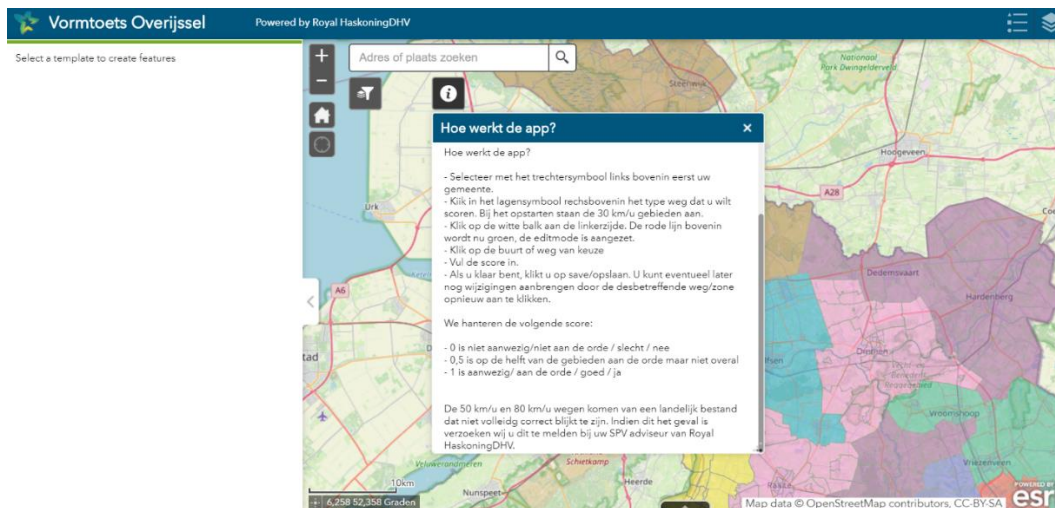


◆ Geregisteerde ongevallen per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde
 ◆ Geregisteerde verkeersslachtoffers per 1.000 inwoners - vijfjarig gemiddelde



Vormtoets app, Royal HaskoningDHV

Ontwikkeld om de vormtoets-light gegevens digitaal in te voeren en direct op te nemen in een GIS omgeving als gegevenslaag.



Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 0162-487000
E. johannes.hus@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.