



Verkeersveiligheid bij gemeenten

Wat is nodig om echt risicogestuurd te gaan werken?

100 wethouders en beleidsmedewerkers over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid



Voorwoord

Wegbereiders van verkeersveiligheid

“Nu we aan het praten zijn, merk ik dat we hier toch meer kunnen doen aan verkeersveiligheid”, zegt de wethouder op het scherm. Ik heb al flink wat online gesprekken met gemeenten gevoerd ondertussen en deze uitspraak is tekenend. Als ik iets bevestigd heb gekregen, is het wel dat aandacht voor verkeersveiligheid blijvend nodig is.

Dat was gelijk de eerste oogst van de gesprekken: volop aandacht voor verkeersveiligheid. Ik heb mooie voorbeelden gehoord van wethouders en beleidsmedewerkers die zich er hard voor maken. De betrokkenheid is groot. Het bewustzijn van het belang van preventie nam nog verder toe. Zo ook de bekendheid met de hulpmiddelen die er zijn om met het SPV aan de slag te gaan. Meer dan eens gingen gemeenten extra actie ondernemen naar aanleiding van het gesprek. Het laat zien hoe belangrijk het is er aandacht voor te houden. Waarom wachten op het spreekwoordelijke verdrongen kalf?

De tweede oogst van de gesprekken ligt voor u. Alle honderd gesprekken zijn inmiddels achter de rug. Dit rapport beschrijft de inzichten die ze hebben opgeleverd. Wat nodig is om de implementatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid tot een succes te maken. Ik wil alle gesprekspartners heel hartelijk bedanken daarvoor.

Naar de derde oogst kijk ik uit. Ik nodig hierbij alle partijen uit die kunnen bijdragen aan het succes – alle wegbereders van de risicogestuurde aanpak die het SPV voorstaat. U vindt in dit rapport een oproep. Lees meer over waar gemeenten nog tegenaan lopen en hoe u ze verder op weg kunt helpen. Veel succes!

Henk Schravemade
Relatiemanager verkeersveiligheid VNG

Inhoudsopgave

Samenvatting	4	
1	Waarom deze gesprekken? <i>Inleiding op dit rapport</i>	6
	Aanleiding: gemeenten aan de slag met het SPV	6
	Doel: nagaan wat de implementatie van het SPV bepaalt	6
	Aanpak: 100 gesprekken	6
2	Hoe ver zijn gemeenten met de implementatie van het SPV? <i>De stand eind 2021</i>	7
	Tweederde van de gemeenten heeft een risicoanalyse	7
	Wethouders zijn onvoldoende bekend met het SPV	9
	Nadruk ligt op infrastructuur	9
3	Waar lopen gemeenten tegenaan? <i>Drie knelpunten</i>	11
	Meerwaarde is onduidelijk, urgentie ontbreekt	11
	Onvoldoende capaciteit, tijd en middelen	11
	Samenwerking in regio stukt	12
4	Wat hebben gemeenten nodig? <i>Overzicht van ondersteuningsbehoefte</i>	13
	Randvoorwaardelijk: kan ik van start?	13
	Inhoudelijk: hoe pak ik het aan?	13
5	En nu? <i>Zeven oproepen aan betrokken partijen</i>	16
	Aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	16
	Aan het Kennisnetwerk SPV (samenwerking van CROW en SWOV in opdracht van IenW)	16
	Aan de ondertekenaars van het SPV-startakkoord	16
	Aan het ministerie van Justitie en Veiligheid	17
	Aan de VNG	17
	Aan gemeenten zelf	17
Meer weten?		18
	Bronnen	18
	Verantwoording	18

Samenvatting



Verkeersveiligheid bij gemeenten

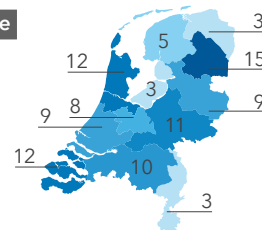
Wat is nodig om echt risicogestuurd te gaan werken?

Waarom deze 100 gesprekken met gemeenten? Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) introduceert een nieuw perspectief: risico's in het verkeer structureel terugdringen in plaats van maatregelen treffen als er ergens ongevallen hebben plaatsgevonden. Om deze aanpak te laten landen moeten ook gemeenten aan de slag. Lukt dat? Deze infographic geeft daar een beeldende samenvatting van.

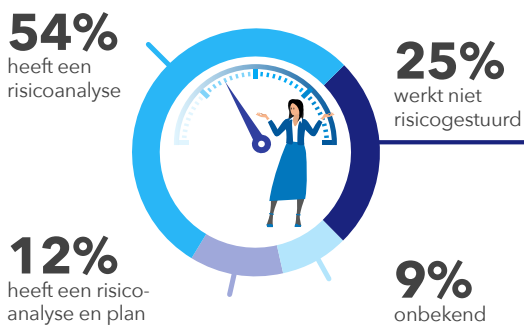
Aantal gevoerde gesprekken in 2021



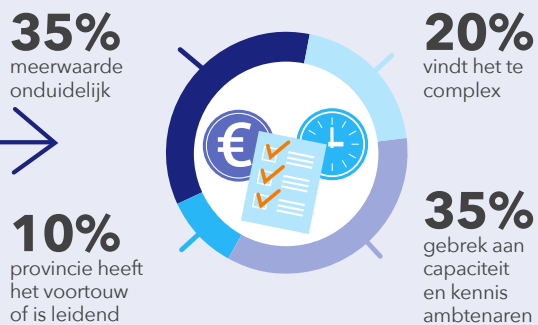
Aantal gevoerde gesprekken per provincie



Verdeling SPV instrumenten binnen gemeenten

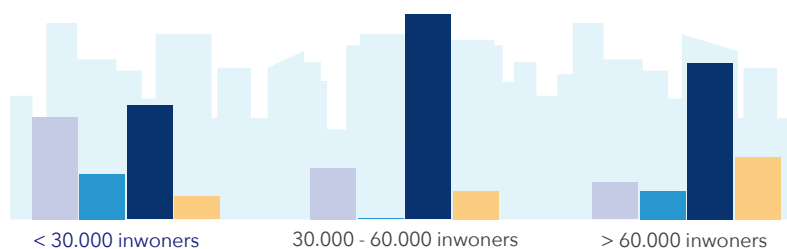


Redenen om geen risicoanalyse te hebben



Grote verschillen tussen gemeenten

Kleinere gemeenten zijn minder ver dan grote met de implementatie van het SPV. Er bestaat dus een verband tussen de omvang van gemeenten en de mate waarin het SPV geïmplementeerd is.

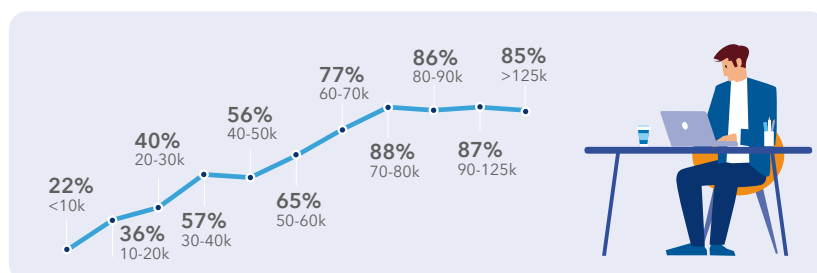


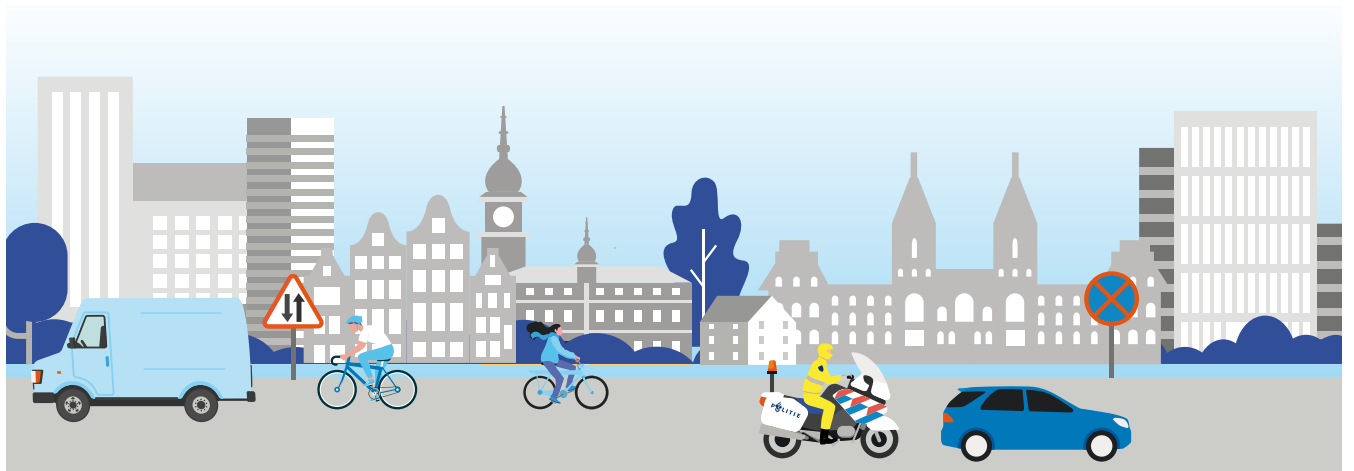
Omvang gemeenten in relatie tot voortgang SPV

● Werkt (nog) niet risicogestuurd ● Onbekend ● Risicoanalyse ● Risicoanalyse en plan

Zelfde verband bij subsidieaanvraag

Dit verband is ook zichtbaar bij de subsidieaanvraag uit de eerste tranche: hoe minder inwoners in een gemeente, hoe kleiner het aandeel dat subsidie heeft aangevraagd voor verkeersveiligheidsmaatregelen.





Waar lopen gemeenten tegenaan? Drie knelpunten

1 Meerwaarde risicogestuurde aanpak is onduidelijk, urgentie ontbreekt.



2 Onvoldoende capaciteit, tijd en middelen



3 Samenwerking in regio stukt



Wat hebben gemeenten nodig?

Randvoorwaardelijke uitdagingen



Capaciteit: genoeg fte, kennis, expertise en budget.



Data: voldoende en makkelijk beschikbare gegevens.



Budget voor maatregelen.



Handhaving: prioriteit op handhaving en meer technische middelen.



Governance: betere samenwerking op de juiste schaalgrootte.

Inhoudelijke uitdagingen



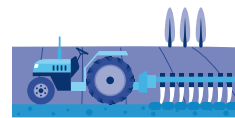
Heterogeniteit: grote verschillen in modaliteiten.



30 km/u als uitgangspunt in de bebouwde kom.



Gedrag: stimuleren van het juiste gedrag.



Erkenning van het landelijk gebied met hun eigen uitdagingen.



Burgerparticipatie: betrekken inwoners bij aanpak.

En nu? Zeven oproepen aan betrokken partijen

Aan Infrastructuur en Waterstaat

- 1 Geef kleinere gemeenten meer mogelijkheden risicoanalyses en uitvoeringsplannen te maken en ondersteun hen hierbij.
- 2 Stel duidelijke inhoudelijke kaders voor een risicogestuurde aanpak.

Aan Kennisnetwerk SPV

- 3 Breng beschikbare hulpmiddelen beter onder de aandacht.

Aan de ondertekenaars SPV-startakkoord

- 4 Focus op inrichten van een goede governance, samenwerking op behapbare schaal.



Aan Justitie en Veiligheid

- 5 Zet politiecapaciteit slim in, meer prioriteit aan handhaving op gemeentelijke wegen.

Aan VNG

- 6 Houd de focus op verkeersveiligheid. Stel bijvoorbeeld een klankbordgroep samen met wet-houders van verschillende soorten gemeenten.

Aan gemeenten zelf

- 7 Zet de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid steviger op de kaart en integreer verkeersveiligheid als eis bij andere gemeentelijke plannen.

Meer weten?

Voor meer informatie: zie vng.nl/rubrieken/onderwerpen/mobiliteit. Ook kunt u het online seminar van de VNG terugkijken via <https://verkeersveiligheid.vngconnect.nl>. Dit is een digitale talkshow op het gebied van datagedreven werken, succesvolle burgerparticipatie en handhaving.

1 Waarom deze gesprekken?

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) introduceert een nieuw perspectief: risico's in het verkeer structureel terugdringen in plaats van maatregelen treffen als er ergens ongevallen hebben plaatsgevonden. Om deze aanpak te laten landen moeten ook gemeenten aan de slag. Lukt dat? In 2021 zijn gesprekken gevoerd met wethouders en verkeersambtenaren in het hele land om te achterhalen hoe het staat met de uitvoering van het SPV.

Aanleiding: gemeenten aan de slag met het SPV

Het verkeer is de afgelopen jaren onveiliger geworden. Het aantal ernstig gewonden door ongevallen blijft stijgen. Bovendien stagneert de daling van het aantal verkeersdoden. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, het SPV, wil daar verandering in brengen (zie kader). Dit plan zet in op risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid: ongevallen voorkómen door de belangrijkste risico's in het verkeer op voorhand aan te pakken. Dus niet pas als er slachtoffers zijn gevallen. Gemeenten zijn aan zet om deze transitie voor hun eigen gebied te organiseren.

Niet meer wachten tot het misgaat

Eind 2018 verscheen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, met de ondertitel 'Veilig van deur tot deur'. Het is een gezamenlijke uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Justitie en Veiligheid, het InterProvinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Belangrijk onderdeel hieruit is de risicogestuurde aanpak. Strekking: ga niet uit van cijfers over ongevallen en slachtoffers, maar van risico's voor verkeersveiligheid. Denk aan snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers, onveilige kruisingen of smartphonegebruik. Wie die risico's weet terug te dringen, kan ongevallen voorkómen. Het beleid wordt dus meer proactief dan reactief.

Zie het artikel '[Niet meer wachten tot het misgaat](#)' in VNG Magazine

Doel: nagaan wat de implementatie van het SPV bepaalt

In 2020 kwamen er signalen binnen bij de VNG dat er grote verschillen waren tussen gemeenten: sommige hadden bijvoorbeeld al een risicoanalyse gemaakt als start van de risicogestuurde aanpak, andere nog niet. Meerdere gemeenten worstelden met de uitvoering. Dit bracht de VNG tot het initiatief een relatiemanager verkeersveiligheid aan te trekken om met gemeenten in gesprek te gaan. Wat is de stand van zaken bij gemeenten, zo'n twee jaar na de lancering van het SPV? Doel van de gesprekken was te achterhalen wat nodig is om gemeenten te helpen bij de implementatie. Verder kon tijdens de gesprekken vaak al gelijk geholpen worden, door tips te geven of door mensen met elkaar in contact te brengen. Ook werd veel verwezen naar de website van het Kennisnetwerk SPV.

Aanpak: 100 gesprekken

In totaal zijn 100 collegiale, vertrouwelijke gesprekken gevoerd met wethouders en verkeersambtenaren door heel Nederland. Dit gebeurde van juni tot december 2021. De resultaten daarvan staan in dit rapport weergegeven. Hoe ver zijn gemeenten met de implementatie van het SPV? Welke knelpunten ervaren ze daarbij? Aan welke ondersteuning hebben ze behoefte? De conclusies uit de gesprekken hebben geleid tot zeven oproepen aan betrokken partijen. Deze oproepen staan kort weergegeven in de infographic (vooraan in het rapport) en worden in hoofdstuk 5 uitgebreider beschreven.

Verder hebben we enkele casussen opgenomen. Deze zijn niet terug te voeren tot een specifieke gemeente of gesprekspartner, maar zijn illustratief voor wat we in de gesprekken hebben gehoord. Achterin het rapport vindt u een verdere verantwoording van de aanpak en de links naar de gebruikte bronnen.

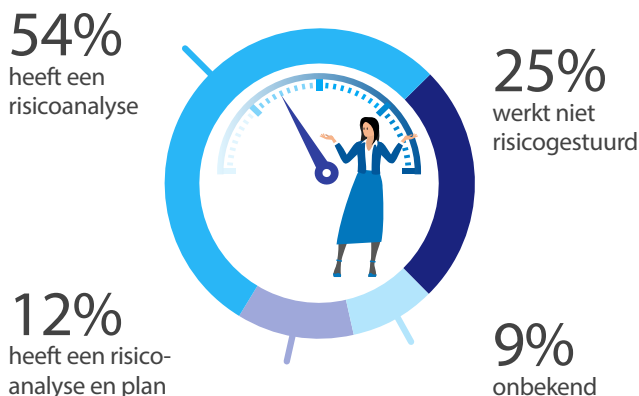
2 Hoe ver zijn gemeenten met de implementatie van het SPV?

Volgens de planning van het SPV zouden alle gemeenten in 2020 de risico's geanalyseerd hebben voor de verkeersveiligheid in hun gebied en bovendien uitvoeringsprogramma's hebben opgesteld om die risico's aan te pakken. Dat is voor veel gemeenten niet gelukt. Zeker kleine gemeenten ontbreekt het daarvoor aan capaciteit en middelen. Het SPV is bekend bij verkeersambtenaren, maar nauwelijks bij wethouders.

Tweederde van de gemeenten heeft een risicoanalyse

Zo'n tweederde van de gemeenten heeft eind 2021 een risicoanalyse opgesteld, als eerste stap naar een risicogestuurde aanpak (66%). Eenderde heeft (nog) geen risicoanalyse. Deze cijfers uit figuur 1 komen overeen met wat gemeenten hebben gemeld in de [Monitor Startakkoord](#). Ruim 10% van de gemeenten heeft behalve een risicoanalyse ook al een plan: een uitvoeringsagenda of een uitvoeringsprogramma. Zie het kader voor een toelichting op deze SPV-instrumenten. Gemeenten nemen hun SPV-plannen doorgaans op in de plannen en mobiliteitsvisies die ze al hebben of binnenkort gaan maken.

Figuur 1. Ontwikkelde instrumenten uit het SPV (in % van aantal gesproken gemeenten, n=81)



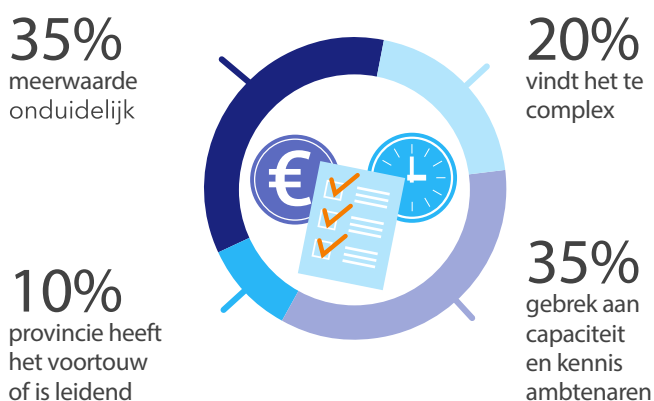
SPV-instrumenten: risicoanalyse, uitvoeringsagenda, uitvoeringsprogramma

Risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid begint met een risicoanalyse van het lokale of regionale verkeerssysteem: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel risico voor de verkeersveiligheid? Op basis daarvan bepalen gemeenten welke maatregelen nodig zijn om de belangrijkste risico's aan te pakken. Dat doen ze in een uitvoeringsagenda. In een uitvoeringsprogramma bundelen de betrokken partijen in de regio die concrete maatregelen vervolgens.

Zie toelichting op kennisnetwerkspv.nl

Waarom hebben de andere gemeenten nog geen risicoanalyse? Ze zijn onder meer sceptisch over het nut ervan. "Ik weet ook zonder data wel hoe het zit, ik ken onze gemeente als m'n broekzak" wordt dan bijvoorbeeld gezegd. Anderen willen wel, maar hebben er geen capaciteit voor of vinden het te ingewikkeld, en haken daardoor af. Zie figuur 2.

Figuur 2. Redenen om (nog) geen risicoanalyse te hebben (n=20)

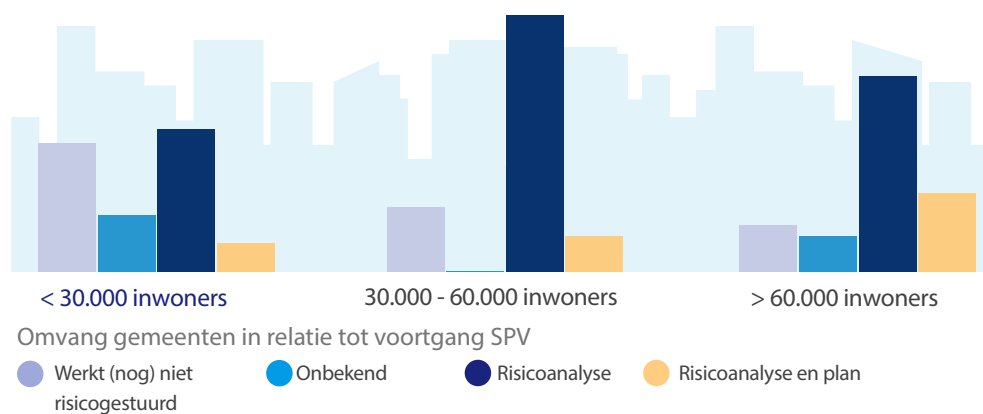


Een klein deel van de gemeenten heeft een afwachtende houding, omdat daar de provincie aan zet is voor de risicoanalyse. Ook als er al een provinciale risicoanalyse ligt, moet deze nog worden toegespitst op de lokale situatie.

Er zijn grote verschillen tussen gemeenten

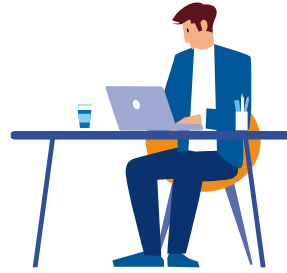
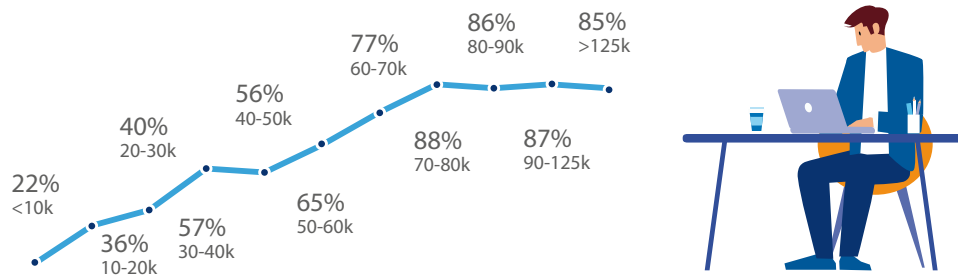
Kleinere gemeenten zijn minder ver dan grote met de implementatie van het SPV, zoals figuur 3 laat zien. Er bestaat dus een verband tussen de omvang van gemeenten en de mate waarin het SPV geïmplementeerd is.

Figuur 3. Aanwezigheid van risicoanalyse en plan naar gemeentegrootte (n=81)



Dit verband is ook zichtbaar bij de subsidieaanvraag: hoe minder inwoners in een gemeente, hoe kleiner het aandeel dat subsidie heeft aangevraagd voor verkeersveiligheidsmaatregelen, in de eerste tranche. Onder de kleinste gemeenten, tot 10.000 inwoners, heeft maar 20% subsidie aangevraagd uit de investeringsimpuls van de Rijksoverheid. Onder de veertig grootste gemeenten is dat zeker vier keer zo veel. Vanaf 80.000 inwoners blijft dat aandeel stabiel op 85%, zoals zichtbaar is in figuur 4. Dit bevestigt het vermoeden dat het geen onwil is dat gemeenten achterblijven, maar vooral een kwestie van capaciteit. Voor de G40 zijn een subsidieaanvraag en een risicoanalyse gemakkelijker en sneller te organiseren, omdat ze bijvoorbeeld meer medewerkers of mogelijkheden tot cofinanciering hebben. Zoals af te lezen valt uit figuur 4 vraagt vanaf een omvang van 30.000 inwoners meer dan helft van de gemeenten subsidie aan.

Figuur 4. Percentage van gemeenten dat subsidie heeft gekregen naar aantal inwoners tijdens de eerste tranche van de SPV-investeringsimpuls 2020 (n=352) (cijfers van lenW)*



* Overigens gaat deze figuur over subsidie krijgen en dus niet over subsidie aanvragen. Maar bekend is dat bijna alle aanvragers de subsidie ook hebben gekregen.

Subsidie: 50 miljoen per jaar

Voor de uitvoering van het SPV is 500 miljoen euro aan subsidie beschikbaar in de periode tussen 2020 en 2030. Deze investeringsimpuls van de Rijksoverheid wordt in tranches gegeven. De eerste tranche is voor bewezen effectieve infrastructurele maatregelen. Denk aan een vrijliggend fietspad op 50 km-wegen, bredere fietspaden, obstakels weghalen, en veilige oversteekplaatsen. De risicoanalyse wijst uit welke maatregelen geschikt zijn. Een risicoanalyse was nu nog geen voorwaarde voor de subsidie, maar dat gaat in de volgende tranches naar verwachting veranderen. Meer dan 90% van de beleidsmedewerkers weet wel dat de analyse nodig is of wordt om aanspraak te maken op de subsidies. Het Rijk vergoedt de helft van de kosten; de andere helft moeten de gemeenten zelf zien te financieren.

Zie [investeringsimpulssp.nl](https://www.investeringsimpulssp.nl)

Ook kunnen gemeenten een risicoanalyse verschillend opvatten. Wat zien ze als de rol ervan? De antwoorden hierop zijn divers: "een onderbouwing van wat ik al wist", "een te nemen horde om subsidie aan te kunnen vragen" of "een manier om nieuwe inzichten op te doen". Het hebben van een risicoanalyse is dus niet eenduidig te labelen. De risicoanalyses waren wel onderwerp van gesprek, maar de documenten zelf zijn niet ingezien.

Wethouders zijn onvoldoende bekend met het SPV

Beleidsmedewerkers kennen het SPV allemaal. Ze weten wat het plan inhoudt, waar het vandaan komt en wat ervoor nodig is. Bijna allemaal denken ze overigens dat het SPV een eenzijdig opgelegde manier van werken is vanuit de Rijksoverheid. Details over de uitvoering van de risicogestuurde aanpak of deadlines voor bijvoorbeeld de risicoanalyse hebben ze niet altijd scherp, maar de basisgedachte is helder. Dit in tegenstelling tot de meeste wethouders. Als die het plan al kennen, kunnen ze niet vertellen wat erin staat: 20% is bekend met de inhoud van het SPV. De rest laat die kennis en uitvoering graag bij de ambtelijke ondersteuning. Wel onderschrijven ze allemaal het belang van verkeersveiligheid.

Het proactief en risicogestuurd werken uit het SPV wordt nogal eens verward met het goed in kaart hebben van de ongevallen en weten welke wegvakken of kruispunten gevaarlijk zijn gebleken. Ook de subsidieaanvraag is soms vooral een snelle manier om infrastructurele verbeteringen door te voeren, in plaats van een start van een nieuwe manier van werken.

Nadruk ligt op infrastructuur

Sowieso ligt de focus van gemeenten sterk op infrastructuur. Terwijl infrastructuur slechts één van de negen prioritaire thema's is in het SPV, naast bijvoorbeeld afleiding en kwetsbare verkeersdeelnemers (zie kader hierna). Van de bekende drie e's in de verkeersveiligheidsaanpak denken gemeenten als eerste aan engineering: de wegen anders inrichten. Daar hebben ze ook de meeste invloed op, verwachten ze.

Ook enforcement, handhaving van onder meer de maximumsnelheid, vinden ze belangrijk, maar daar denken ze minder grip op te hebben. De politie heeft daarvoor onvoldoende capaciteit, zeggen ze. De e van education (verkeersvoorlichting/gedragsverandering) zien gemeenten meer als een taak van de provincie of van het Rijk. BOB en MONO zijn bijvoorbeeld landelijke campagnes. Geen enkele gesprekspartner begon uit zichzelf overigens over afleiding in het verkeer of over alcohol- en drugsgebruik.

Negen prioriteiten in het SPV

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Zie kennisnetwerkspv.nl over de negen thema's

Casus: geen risicoanalyse

Beleidsmedewerker kleine gemeente:

"Ik zou niet weten waar ik de tijd vandaan moet halen. Onze wethouder gaat behalve over verkeer ook over woningen en de energietransitie. We zijn te druk met andere dossiers. Voor zo'n analyse is data nodig, waar haal ik die vandaan? Hoe pak ik zo'n analyse verder aan? Een ingenieursbureau zou daar wel raad mee weten, maar dat kost weer geld. Ik kan gaan zoeken via het Kennisnetwerk begrijp ik, maar in de praktijk gaat de waan van de dag snel voor op nieuwe kennis opdoen."

Casus: SPV als kapstok voor subsidie

Beleidsmedewerker grote gemeente:

"Het SPV gaf ons houvast om een uitgebreid subsidieplan te maken voor veiliger infrastructuur. We voerden daarvoor ook een risicoanalyse uit, en nu hebben we een Excellijst met maatregelen. Het gesprek met de VNG was vooral ook een bevestiging dat we al goed bezig zijn."

Casus: zetje in de goede richting

Wethouder kleine gemeente:

"Nu ik voor de tweede keer met je bel, merk ik toch dat de aandacht in de tussentijd kan verslappen. Dat realiseer ik me nu. Maar het onderwerp is daar veel te belangrijk voor. Verder is het handig dat ik nu weet dat een risicoanalyse waarschijnlijk verplicht wordt voor subsidiemogelijkheden. Dat nemen we meteen mee als we volgend jaar ons nieuwe mobiliteitsplan gaan maken."

3 Waar lopen gemeenten tegenaan? Drie knelpunten

Wat maakt risicogestuurd werken lastig? De knelpunten die gemeenten benoemen, komen voor een deel overeen met de redenen om nog geen risicoanalyse te hebben: weinig meerwaarde en urgentie, en onvoldoende capaciteit, tijd en middelen. Ook is er niet altijd voldoende samenwerking in de regio. Het SPV-gedachtegoed strandt kortom ergens.

Meerwaarde is onduidelijk, urgentie ontbreekt

Iedereen vindt verkeersveiligheid belangrijk, maar dat maakt het onderwerp nog geen prioriteit. Het raakt al gauw op de achtergrond tussen andere (actuele en dringende) dossiers van wethouders zoals de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), jeugdzorg en duurzaamheid. Ze vergeten wat het SPV is of ze ondernemen te weinig actie.

Hier speelt mee dat investeringen in preventie niet zichtbaar lonen. Als er een ongeval is gebeurd, is het vanzelfsprekender om budget aan te spreken. Die uitgaven zijn dan gemakkelijker te verantwoorden aan de raad. De urgentie ontbreekt kortom om de omslag te maken. Niet alleen bij wethouder en gemeenteraad, maar ook wel bij de beleidsmedewerker. De meerwaarde van een risicogestuurde aanpak is onduidelijk. Wat is het verschil nu eigenlijk tussen sturen op ongevallen en sturen op risico's? De site van het Kennisnetwerk SPV geeft antwoord, maar die wordt nog weinig geraadpleegd.

Onvoldoende capaciteit, tijd en middelen

Een groot knelpunt is dat de mogelijkheden ontbreken om een risicoanalyse of uitvoeringsplan op te stellen. De beleidsmedewerker heeft er onvoldoende tijd en/of capaciteit voor. Gemeenten onder de 40.000 inwoners, maar soms ook grotere, krijgen veel verkeersvraagstukken niet van de grond. Ze hebben vaak maar één of twee medewerkers verkeer en vervoer. Ongeveer 90% van deze gemeenten gaf aan te weinig inhoudelijke capaciteit te hebben om alles te kunnen doen wat ze graag zouden willen op het gebied van verkeersveiligheid. Er zijn in Nederland ongeveer 225 gemeenten met minder dan 40.000 inwoners, dus dit is geen marginale kwestie.

Ook ontbreekt wel de expertise op het gebied van data. Niet alle beleidsmedewerkers zijn technisch onderlegd ('tech savvy'). Ze zijn bijvoorbeeld niet opgegroeid met internet en data, stappen niet snel naar een GIS-afdeling (Geografisch Informatie Systeem) of geven het op zodra er iets niet klopt in de data. En een verkeerskundige inhuren? Daar is te weinig geld voor. Of het lukt niet om een geschikte aan te trekken. Vacatures blijven open staan, zeker bij kleinere gemeenten. Als de stad om de hoek is, trekken ambtenaren weg, omdat in de grotere gemeente het werk interessanter is en de arbeidsvoorwaarden aantrekkelijker zijn.

Bovendien ontbreken de middelen om de plannen vervolgens uit te voeren. Om de Wmo te kunnen financieren hebben gemeenten met regelmaat gesneden in het budget voor verkeer. Ook als het Rijk 50% van de infrastructuurle aanpassingen financiert, moet de andere helft nog steeds ergens vandaan komen. Als er geen geld beschikbaar is, kunnen ze niet voldoen aan de co-financieringsvoorwaarde voor de subsidie. Uiteraard blijven dit keuzes. De raad bepaalt uiteindelijk waar de gemeente geld voor uittrekt. Overigens kan geldtekort ook een reden zijn om geen risicoanalyse en uitvoeringsplannen te maken ("Het heeft geen zin als we toch niks te besteden hebben").

Samenwerking in regio stukt

Om verkeersveiligheid goed aan te pakken is het handig om over de eigen gemeentegrenzen heen te kijken. De meeste gemeenten zijn positief gestemd over de samenwerking met de buurgemeenten en met de provincie. Toch verschilt deze sterk in kwaliteit.

Het ligt vaak aan de schaalgrootte hoe die samenwerkingsverbanden eruit zien. In de kleinere provincies met niet al te veel gemeenten, wordt sneller gewerkt vanuit provinciaal verband. In de grote provincies zijn er natuurlijke regionale samenwerkingsverbanden. Als de gedeputeerde actief is, dan zijn de lijnen met de gemeentebestuurders kort en is er regelmatig overleg. Als samenwerking op een beheersbare schaal georganiseerd is, dan vinden partijen elkaar. Maar niet alle provincies hebben goed zicht op de inliggende gemeenten en de problematiek daar. Gemeenten ervaren dan weinig ondersteuning. Dit geldt zowel ambtelijk als bestuurlijk.

Verder gaat het gesprek in de lokale driehoek (tussen gemeente, politie en Openbaar Ministerie) onvoldoende over verkeersveiligheid. Dáár moet de verkeershandhaving worden besproken en moet worden besloten over politiecapaciteit en -inzet. Ingewikkeld daarbij is dat in de driehoek niet de verkeerswethouder aan tafel zit, maar de burgemeester. In de gesprekken met de VNG wordt de relatie met politieagenten goed genoemd. Handhaving krijgt alleen onvoldoende prioriteit van de politieleiding, wordt gezegd. In 30 km-wijken wordt niet opgetreden tegen snelheidsovertredingen, omdat de wegen daar vaak niet ingericht zijn op die snelheid. Ook op 50- en 60/80-wegen willen gemeenten meer handhaving, al dan niet ondersteund door camera's.

Casus: overtuigingskracht

Beleidsmedewerker middelgrote gemeente:

"Ik zou wel meer aandacht willen voor verkeersveiligheid in onze stad. Ik krijg het alleen niet voor elkaar. Er gebeuren hier het laatste jaar namelijk geen ongevallen met dodelijke afloop. Dus hoe krijg ik bestuurder en raad dan mee? Het klinkt misschien cru, maar mensen komen soms pas in beweging als er weer een ongeval plaatsvindt. Als het te 'goed' gaat, raakt verkeersveiligheid weer snel op de achtergrond. Zeker in het licht van de andere uitdagingen die we als gemeente hebben."

Casus: samen financieren

Wethouder G40-gemeente:

"Het is heel ingrijpend om in deze stad over te gaan op 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Dat vraagt een enorme investering. Daar willen we ook voor aankloppen bij het Rijk. En dan hopen we dat de provincie bereid is om mee te betalen. Dan zou de verdeling zijn: 25% gemeente, 25% provincie en 50% Rijk. Anders is dat voor ons gewoon niet te behappen."

Casus: SPV-ondersteuningsteams

Beleidsmedewerker kleine gemeente:

"Wij hebben gewerkt met een ondersteuningsteam. Daar was ik heel blij mee. Zij deden de data-analyse en stelden ook deels het uitvoeringsprogramma op. Anders had ik niet geweten hoe ik de SPV-plannen voor elkaar had moeten krijgen. Zo'n analyse is best abstract en hoe passen we die toe op onze lokale situatie? Ik vond het vrij academisch werk, met ingewikkelde Excel-sheets. En dan nog... als ik het vandaag uitgelegd krijg, weet ik de dag erna soms niet goed meer wat ik nu moet doen."

4 Wat hebben gemeenten nodig?

Uit de genoemde knelpunten spreken gelijk enkele behoeftes van gemeenten. Maar er zijn er meer. Gemeenten kunnen zowel randvoorwaardelijke als inhoudelijke ondersteuning gebruiken om te kunnen werken volgens het SPV. De randvoorwaarden zijn de grootste verklarende factor voor het verschil in tempo tussen gemeenten.

Randvoorwaardelijk: kan ik van start?

De gemeenten verschillen sterk in hun vertrekpunt: wordt aan de voorwaarden voldaan om risicogestuurd te gaan werken? Wat hebben gemeenten nodig? Hierover is in het vorige hoofdstuk al veel gezegd.

- *Capaciteit* voor een risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid: capaciteit heeft zoals vermeld personele en financiële kanten. Er moet een mogelijkheid zijn om structureel voldoende fte verkeersambtenaren in huis te hebben of te krijgen. Er moet kennis en expertise zijn om risicoanalyses op te stellen op basis van databronnen. En anders is er budget nodig om die kennis en expertise in te huren. Extra capaciteit was eerder tijdelijk beschikbaar via de zeer gewaardeerde SPV-ondersteuningsteams die lenW had ingesteld.
- *Data*: gegevens die nodig zijn om de risico's te kunnen analyseren, zoals data over rijnsnelheid, aantal verplaatsingen, intensiteit, et cetera. Het gaat hierbij niet alleen om voldoende data, maar ook om data met voldoende kwaliteit en relevantie. Bovendien moeten de data gemakkelijk te ontsluiten zijn via bijvoorbeeld tools om beleid op te kunnen baseren (zie hoofdstuk 5).
- *Budget voor maatregelen*: geld om bijvoorbeeld wegen verkeersveiliger te maken of om lokale campagnes te ontwikkelen voor verkeersveiliger gedrag. Infrastructurele aanpassingen zijn duur, zeker als meer gebieden binnen de bebouwde kom ingericht worden als 30 km/uur-gebied. Enkel de rijkssubsidie uit de investeringsimpuls is niet voldoende.
- *Handhaving*: voldoende politie-inzet en prioriteit voor handhaving in het verkeer. Gemeenten vragen hierbij om menskracht, maar ook om technische apparatuur: meer mobiele flitspalen in de grote gemeenten, en ook flitspalen op belangrijke trajecten in kleine gemeenten. Gemeenten die BOA's kunnen inzetten, zouden die ook wel meer bevoegdheden willen geven, zodat ze kunnen bijdragen aan verkeershandhaving.
- *Governance*: samenwerking in de provincie of de vervoerregio op een beheersbare schaal. Wat beheersbaar is, varieert. Denk aan minimaal vijf gemeenten, maximaal vijftien als gemeenten redelijk vergelijkbaar zijn. Het gaat erom dat regio en gemeente elkaar weten te vinden, zowel ambtelijk als bestuurlijk, en elkaar betrekken bij plannen. Wat verder helpt is bijvoorbeeld een netwerk van bestuurders die optreden als verkeersveiligheidsambassadeur.

Inhoudelijk: hoe pak ik het aan?

Inhoudelijk staan alle gemeenten voor grofweg dezelfde uitdagingen. In 85% van de gesprekken kwamen dezelfde drie onderwerpen aan bod: heterogeniteit in het verkeer, 30 km/uur als leidend principe in de bebouwde kom en het gedrag van verkeersdeelnemers. Met deze kwesties hebben ze moeite. Ze kunnen er ondersteuning bij gebruiken. Denk aan adviezen, hulpmiddelen en goede voorbeelden. Die waren ook beschikbaar via de SPV-ondersteuningsteams, maar die teams zijn eind 2021 gestopt.

- *Heterogeniteit*: hoe ga je om met de grote verschillen in het verkeer, in bijvoorbeeld snelheid en kwetsbaarheid? Het is veilig om langzaam verkeer te scheiden van gemotoriseerd verkeer, maar dat kan niet overal. Wat zijn dan alternatieven? Heterogeniteit in zogeheten modaliteiten (bus, auto, fiets, step et cetera) is niet alleen een uitdaging in de grote steden, maar ook in dorpen waar bijvoorbeeld landbouwvoertuigen rijden.

Het gaat dan behalve om de feitelijke inrichting van de weg, ook om de discussie: aan wie geven we de weg? Het is een grote (politieke) uitdaging de belangen hierin af te wegen.

- *30 km/uur*: de overgrote meerderheid van de wethouders en beleidsmedewerkers ondersteunt de [motie](#) om de maximumsnelheid in de bebouwde kom in principe terug te brengen van 50 naar 30 km/uur. Aangename en verkeersveilige verblijfsgebieden creëren voor inwoners staat hoog op elk lijstje, zeker in schoolomgevingen. Maar hoe richten we de weg daarop in? Welke interventie kiezen we? En hoe garanderen we de doorstroming? En als een wegprofiel voor 30 km/uur niet haalbaar is door bijvoorbeeld een gebrek aan geld, hoe is de snelheidsverandering dan te realiseren? Mogelijk is er op termijn een rol weggelegd voor de Intelligente SnelheidsAssistent (ISA) in auto's, die automatisch de geldende snelheidslimiet herkent. Deze ISA wordt in bijna alle gesprekken met wethouders genoemd.
- *Gedrag*: gedrag is een veelbesproken onderwerp. Niet alleen veroorzaakt het gedrag van verkeersdeelnemers gevaarlijke situaties en heeft dat consequenties voor handhaving en weginrichting. Ook zien wethouders het sturen van gedrag als een relatief kostenefficiënte manier om ongevallen tegen te gaan. Maar waar hebben gemeenten invloed op? De samenleving verhardt; de gesprekspartners hebben het over hufters en dronken bestuurders, over net even te hard rijden in een woonwijk, mensen geen voorrang meer geven et cetera. Er is behoefte aan goede voorbeelden van gedragssturing. Mensen zijn geen rationele wezens die bijvoorbeeld bewuste keuzes maken op basis van feiten. Wat betekent dat gegeven voor het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid? Wat kunnen gedragswetenschappers bijdragen?
- *Erkenning van landelijke gebieden*: Nederland is meer dan alleen de Randstad. Bestuurders en beleidsmedewerkers uit landelijke gebieden vertelden meermaals dat ze vinden dat de afstand tussen de werkelijkheid in 'Den Haag' en die bij hen te groot is. Ze willen graag meer aandacht voor het platteland, want ook daar overlijden mensen in het verkeer. Er lijkt in het landelijk gebied meer ruimte bijvoorbeeld voor extra fietspaden, maar ook daar is dat lastig te realiseren. Er zijn geen standaardoplossingen voor heel Nederland. De aanpak en ook de subsidies moeten daarom op maat zijn en rekening houden met de verschillende gebieden.
- *Burgerparticipatie*: waar verkeersmaatregelen genomen moeten worden, is vaak weerstand. Hoe kun je die voorkomen? Hoe betrek je inwoners het best bij de inrichting van de wijk, de aanpak van een gevaarlijke weg of andere maatregelen? Bestuurders en raad hechten steeds meer waarde aan participatie. Het gangbare gevoel is dat het een krachtig middel kan zijn. Toch blijkt het vaak lastig participatie goed in te richten. Er is grote behoefte aan succesvoorbeelden.

Het Kennisnetwerk SPV kan gemeenten op deze gebieden ondersteunen. De beleidsmedewerkers hebben wel van het Kennisnetwerk gehoord, maar bezoeken de website van het netwerk niet. De hulpmiddelen, zo blijkt uit de gesprekken, zijn niet goed bekend en blijven daardoor ongebruikt. Veel gemeenten willen concrete richtlijnen. Zeker kleinere gemeenten zoeken houvast. Denk aan: hoe kunnen we de infrastructuur beter inrichten waar er weinig ruimte is? Mag dat stepje wel of niet? Kunnen we beter een drempel kiezen of een chicane? Wat doen we met hulpdiensten, waarvoor 30 km/uur te langzaam is? Hoe gaan we om met minder coöperatieve inwoners ("In onze wijk wordt te hard gereden, maar we willen geen drempel voor de deur")?

Gemeenten hebben behoefte aan concrete uitwerkingen en goede voorbeelden. Die staan ook al op de site van het Kennisnetwerk. Er zijn daar stappenplannen te vinden voor het maken van risicoanalyses en uitvoeringsagenda's, inclusief een praktijkvoorbeeld van een risicoanalyse. Bovendien worden tips gegeven, zoals: hoe kom ik van een risicoanalyse naar uitvoering, of hoe kom ik aan relevante data?

Casus: genoeg verkeerskundigen

Wethouder middelgrote gemeente:

"Uit ons gesprek begreep ik dat de meeste gemeenten die actief bezig zijn met verkeersveiligheid, minimaal één verkeerskundige hebben op iedere 10.000 inwoners. Dan houd je het net bij, toch? Met die formule ben ik gewoon naar de raad gegaan om te melden dat we er te weinig hebben. Nu kunnen we de formatie opplussen."

Casus: het platteland

Wethouder gemeente buiten de Randstad:

"Wat ik fijn vond aan het gesprek: het oog voor onze situatie. Het buitengebied doet er ook toe! Het is zeker niet zo dat de problematiek in het westen altijd groter is. En hier wonen ook mensen die veilig thuis willen komen. Ik merkte herkenning voor de uitdagingen op het platteland en ik hoop dat dit nu ook wat meer gaat landen in Den Haag."

Casus: taakverdeling

Ambtenaar middelgrote gemeenten in het oosten van Nederland:

"Ik kan in m'n eentje onmogelijk alles doen aan mobiliteit en een overkoepelende visie opstellen. Nu hebben we de taken verdeeld met vijf gemeenten hier in de buurt – we liggen dicht bij elkaar. De één doet het fietsbeleid, de tweede zoekt het LEV-kader uit, de derde pakt verkeersveiligheid beet en cetera. Lokaal kunnen we daar vervolgens weer onze eigen invulling aan geven, maar dit scheelt veel werk. Uit nood geboren, maar het blijkt heel handig zo."

Casus: de VNG

Wethouder G40-gemeente:

"Ik doe als betrokken wethouder van een van de grootste gemeenten ook wel een beroep op de VNG zelf. En dat reken ik mijzelf ook aan, maar we moeten ook in de VNG aandacht houden voor het onderwerp verkeersveiligheid. Aandacht én capaciteit. En als ik dan maar één onderwerp mag kiezen van je, zeg ik: aandacht en capaciteit op handhaving."

5 En nu? Zeven oproepen aan betrokken partijen

Het is begrijpelijk dat nog niet alle gemeenten verkeersveiligheid al risicogestuurd aanpakken. Alle transitieën verlopen in stappen. Bovendien willen gemeenten vaak wel, maar krijgen ze het niet voor elkaar. Ze kunnen hulp gebruiken. Dit heeft implicaties voor alle partijen die betrokken zijn bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Hierna volgen – op basis van de 100 gesprekken met verkeersambtenaren en wethouders – zeven oproepen voor die hulp.

Aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

1. *Geef kleinere gemeenten meer mogelijkheden risicoanalyses en uitvoeringsplannen te maken*
Zij hebben daar geen capaciteit voor beschikbaar en ook niet altijd de benodigde kennis. Het gaat om de gemeenten tot 30.000 inwoners. Dat zijn zo'n 170 gemeenten. Het Rijk kan geld beschikbaar stellen waarmee zij adviesbureaus kunnen inschakelen. Alternatief is dat er een pool van adviseurs komt waar ze gebruik van kunnen maken, of dat provincied medewerkers zich mogen toeleggen op ondersteuning van gemeenten. Verleng in de tussentijd de termijn van de ondersteuningsteams en laat die zo mogelijk samenwerken met het Kennisnetwerk SPV. Geef kleinere gemeenten verder voorrang bij de volgende subsidietranche of reserveer een deel van de subsidie voor hen. Niet alle gemeenten kunnen immers snel een aanvraag doen. Het molenaarsprincipe (wie het eerst komt, het eerst maalt) pakt juist voor hen niet goed uit. Het vergroot de implementatieverschillen tussen gemeenten.
2. *Stel duidelijke inhoudelijke kaders voor een risicogestuurde aanpak*
Het is vrij onpraktisch om alle gemeenten zelf antwoorden te laten bedenken op vragen waar ze tegenaan lopen. Denk aan: hoe gaan we om met hulpdiensten en OV in 30 km-gebied? Hoe voorkomen we sluiptverkeer? Duidelijke, onderbouwde kaders geven houvast en kunnen lokale bestuurders helpen het gesprek te voeren met betrokken partijen. Kies per onderwerp de juiste handreikingen, normen of soms wettelijke kaders. Voorbeelden van kaders waaraan nu gewerkt wordt, zijn het LEV-kader voor de omgang met light electric vehicles in de gemeente, of de GOW30 voor de nieuwe gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 30 km/uur. Stel die kaders beschikbaar via CROW. Om aan te sluiten bij de realiteit in diverse gebieden in Nederland, is het belangrijk deze kaders uit te werken samen met verschillende soorten gemeenten. Nog niet alle bestaande kaders zijn voldoende afgestemd met en bruikbaar voor gemeenten.

Aan het Kennisnetwerk SPV (samenwerking van CROW en SWOV in opdracht van IenW)

3. *Breng de beschikbare hulpmiddelen beter onder de aandacht*
Het Kennisnetwerk is onvoldoende bekend, en gemeenten zijn onvoldoende op de hoogte van de kwalitatief hoogwaardige hulpmiddelen die er al zijn. Zoals: het stappenplan uitvoeringsagenda, de toolkit permanente verkeerseducatie of een praktijkvoorbeeld zoals de risicoanalyse van de gemeente Schiedam. Ook de Taskforce verkeersveiligheidsdata is een goed initiatief. Als data centraal beschikbaar zijn en gemeenten die via een tool of dashboard eenvoudig kunnen raadplegen, dan kunnen ze die gebruiken voor hun risicoanalyses. Zorg daarnaast voor andere ondersteuning, bijvoorbeeld tips & tricks over hoe je een bestuurder of raad meeneemt. Houd voor alle ondersteuning de brede doelgroep in gedachte, met de diversiteit aan gemeenten die daarbij hoort.

Aan de ondertekenaars van het SPV-startakkoord

4. *Focus op het inrichten van een goed werkende governance, samenwerking op een behapbare schaal*
In een evaluatie van – of een vervolg op – het startakkoord is het goed ook de passages over governance tegen het licht te houden. Waar zien we goede voorbeelden van samenwerking aan verkeersveiligheid op een passende schaal? Wat is daarvan te leren voor toepassing in andere gebieden? Gemeenten, vervoerregio en de provincie moeten elkaar weten te vinden. Dat kan op provinciaal niveau, maar in provincies met

veel gemeenten blijkt dat lokalere samenwerkingen beter werken, van zo'n vijf tot vijftien gemeenten. (Grotere) provincies kunnen een sterker ondersteunende rol aannemen. Sluit voor het SPV aan bij al bestaande samenwerking, in een gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen zich afspeelen; het 'daily urban system'. Soms ontstaan die samenwerkingen vanuit Regionale Verkeers- en Vervoersberaden, metropoolregio's of andere regionale samenwerkingsverbanden.

Aan het ministerie van Justitie en Veiligheid

5. *Zet politiecapaciteit slim in, geef meer prioriteit aan handhaving op de gemeentelijke wegen*

Daar vallen namelijk de meeste verkeersslachtoffers. Volgens de SWOV neemt het aantal slachtoffers op de gemeentelijke wegen de laatste tien jaar significant toe. Zet de beschikbare handhavingcapaciteit daarom juist in waar die een verschil kan maken. Snelheid is de grootste risicofactor en mensen zijn gevoelig voor de kans op een boete. De zogeheten subjectieve pakkans (denken mensen dat ze 'gepakt worden' als ze te hard rijden?) moet daarom omhoog. Nu worden flitspalen vooral ingezet langs rijkswegen en provinciale N-wegen. Daarnaast kan er gekeken worden naar meer bevoegdheden voor BOA's als aanvullende ondersteuning op de politie; tegelijkertijd blijft de focus van gemeenten op een gedegen politie-inzet.

Aan de VNG

6. *Houd aandacht op verkeersveiligheid*

Zorg voor voldoende aandacht en capaciteit bij de VNG voor verkeersveiligheid. Zet een bestuurdersnetwerk op, en nodig daarvoor zowel de bekende gemeenten uit als de 'onbekendere' gemeenten; dus niet alleen de 'usual suspects'. In zo'n klankbordgroep kunnen bestuurders met elkaar in gesprek en kunnen ze voorbeelden en ervaringen uitwisselen. Ook kan de VNG ze om input vragen en ze op de hoogte stellen van de laatste ontwikkelingen op verkeersveiligheidsgebied. In de gesprekken gaven bestuurders aan zo'n rol van de VNG te waarderen. Het online seminar over verkeersveiligheid en het SPV (in november 2021) was daar een goed voorbeeld van.

Aan gemeenten zelf

7. *Zet de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid steviger op de kaart*

Voor wethouders betekent dat: op tijd de raad betrekken bij de nieuwe manier van werken, zodat die de meerwaarde ziet en middelen beschikbaar stelt. Voor capaciteit komt uit de gesprekken een vuistregel naar voren: één fte die zich bezighoudt met mobiliteit op elke 10.000 inwoners, lijkt de ondergrens om structureel goed verkeersveiligheidsbeleid te maken en uit te voeren. Investerings in verkeersveiligheid kunnen veel leed voorkomen. Bovendien verdienen ze zichzelf terug. Ze zijn kostenefficiënt omdat ze andere kosten voor de maatschappij kunnen voorkomen (zoals voor zorg en werkuitval). Betrek verkeersveiligheid in ieder geval bij gerelateerde gemeentelijke projecten zoals bij wegonderhoud.

Voor ambtenaren betekent het: voed je wethouder met het risicogestuurde gedachtegoed. Maak een mobiliteitsvisie waar verkeersveiligheid deel van uitmaakt. Onderbouw de plannen met een risicoanalyse, en integreer het lokale SPV-uitvoeringsprogramma en de uitvoeringsagenda in de mobiliteitsvisie. Trek op met andere gemeenten, bijvoorbeeld om – bij krapte – de taken te kunnen verdelen. En zet kennisnetwerkspv.nl in je favorieten.

Meer weten?

Voor meer informatie: zie vng.nl. Ook kunt u het online seminar van de VNG over verkeersveiligheid [online seminar](#). Dit is een digitale talkshow met gasten op het gebied van onder meer datagedreven werken, succesvolle burgerparticipatie, SPV-subsidies en verkeershandhaving. Specifieke vragen aan de VNG kunt u richten aan info@vng.nl.

Voor praktische informatie, tools en achtergronden bij het SPV: zie kennisnetwerkspv.nl.

Bronnen

- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Veilig van deur tot deur](#). December 2018.
- [Overheden lanceren samen nieuwe aanpak veilig verkeer](#). Februari 2019. (nieuwsbericht over de ondertekening van het startakkoord)
- [Motie van het lid Kröger over 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt nemen](#). 12 oktober 2020, ingediend door Tweede Kamerlid Kröger van GroenLinks.
- [Monitor Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#). Kennisnetwerk SPV, 2020.
- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Advisering en ondersteuning door expertteam SPV](#). AnteaGroup/RoyalHaskoningDHV, juni 2021.
- [Verkeersveiligheid – niet meer wachten tot het misgaat](#). Artikel in VNG Magazine, september 2021.
- [Infographic Strategisch Plan Verkeersveiligheid; tussenstand van de transitie naar risicogestuurd werken](#). VNG, oktober 2021. (resultaat na 65 van de 100 gesprekken)
- [De Staat van de Verkeersveiligheid 2021](#). Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

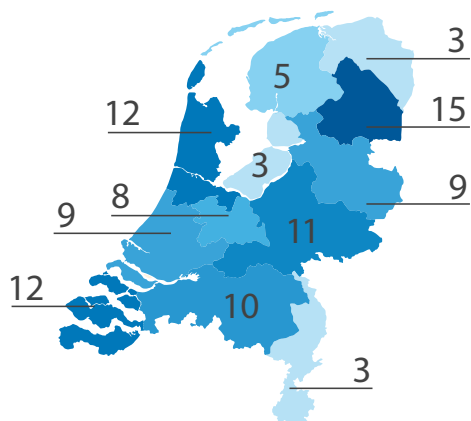
Verantwoording

Hoe is dit onderzoek aangepakt? De relatiemanager verkeersveiligheid van de VNG heeft 100 gesprekken gevoerd met gemeenten. Ze konden zich aanmelden na een aankondiging, maar ze zijn ook actief benaderd via netwerken en contactpersonen. Voor de selectie zijn (openbare) databronnen gebruikt met gegevens over onder meer inwoneraantal, veiligheidsratio's van Hastig en de fietsstadscore van de Fietsersbond. Zo ontstond er een representatieve afspiegeling van gemeenten, met een spreiding naar grootte en naar provincie. Met sommige gemeenten is twee keer gesproken: één keer met de beleidsmedewerker en één keer met de wethouder. De gesprekken vonden plaats tussen april en december 2021. In november/december 2021 zijn daarnaast 12 herhaalgerekenen gehouden met wethouders die voor de zomer zijn gesproken.

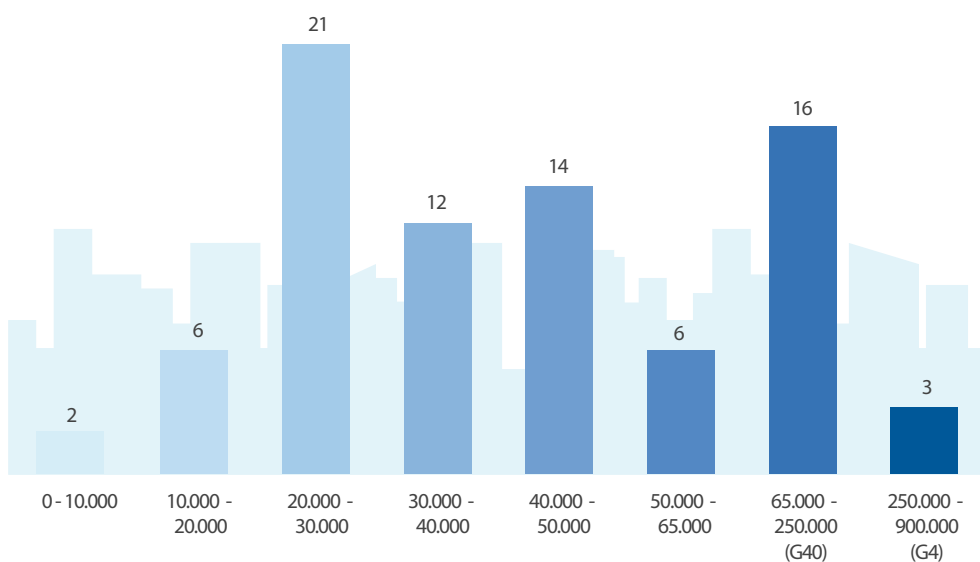
Figuur 5. Aantal gevoerde gesprekken met wethouders en ambtenaren, plus herhaalgerekenen



Figuur 6. Aantal gevoerde gesprekken per provincie



Figuur 7. Aantal gesproken gemeenten naar inwoneraantal*



*Aantallen tellen op tot 81 in plaats van tot 100, omdat er per gemeente soms meerdere gesprekken zijn gevoerd, eerst met de beleidsmedewerker en daarna met de wethouder.

Figuur 8. Aandeel gesproken gemeenten op het totaal aantal gemeenten (naar inwoneraantal)

Aantal inwoners	Gesproken gemeenten	Totaal aantal gemeenten	% gesproken gemeenten
0 - 10.000	2	13	15%
10.000 - 20.000	6	66	9%
20.000 - 30.000	21	93	23%
30.000 - 40.000	12	49	24%
40.000 - 50.000	14	43	33%
50.000 - 65.000	6	30	20%
65.000 - 250.000 (G4)	17	54	31%
250.000 - 900.000 (G4)	3	4	75%
Totaal	81	352	23%

**Vereniging van
Nederlandse Gemeenten**

Nassaulaan 12
2514 JS Den Haag
+31 70 373 83 93

info@vng.nl

januari 2022

[vng.nl](https://www.vng.nl)