

**Waarop baseren  
gemeenten zich als  
ze de effectiviteit van  
verkeersveiligheidsmaatregelen  
inschatten?  
Een verkenning**

R-2021-26



### Waarop baseren gemeenten zich als ze de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen inschatten?

Gemeenteambtenaren schatten de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen vaak niet correct in: te positief voor de overwegend beperkte effectiviteit van verkeerslessen en voorlichtingscampagnes (zonder aanvullende handhaving) en te negatief voor de hoge effectiviteit van rotondes. Waarop baseren gemeenteambtenaren deze inschatting? Voor de effectiviteit van rotondes baseren ze hun inschatting vooral op kennis uit opleiding en publicaties. Voor verkeerslessen en voorlichtingscampagnes baseren ze zich vooral op hun eigen ervaring als verkeersdeelnemer of ouder, op praktijkervaring en op gewoonten. Kennis over effectiviteit van educatie en voorlichting uit factsheets vinden gemeenteambtenaren

redelijk duidelijk; deze informatie wordt over het algemeen vertrouwd, maar blijkt wel vaak nieuw voor ze. Ook denken ze soms dat verkeerslessen wel effectief moeten zijn, omdat ze gefinancierd worden door provincie of Rijk. Meer aandacht voor effectiviteit in de opleiding en meer tijd om zich bezig te houden met verkeersveiligheid kunnen wellicht helpen de kennis hierover te verbeteren. Ook kunnen misverstanden worden voorkomen als enkel bewezen effectieve maatregelen zouden worden gesubsidieerd. Meer onderzoek naar de effectiviteit van educatie en voorlichting zou meer kennis hierover kunnen opleveren, evenals bewezen effectieve Nederlandse voorbeelden waarvan gemeenten kunnen leren.



# 1. Inleiding

Juiste kennis over de effectiviteit van maatregelen helpt om een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid te voeren. Uit onderzoek<sup>1</sup> blijkt echter dat gemeentebtenaren moeite hebben om de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen correct in te schatten. Daarom hebben we hier onderzocht waar gemeenten hun inschatting van de effectiviteit van maatregelen op baseren. Het betreft een verkennend onderzoek.

Om te beginnen zijn acht gemeenten geïnterviewd met als resultaat een groslijst van kennisbronnen waarop gemeenten zich baseren bij het inschatten van effectiviteit. Vervolgens is de groslijst gebruikt om een enquête op te stellen, die is uitgezet onder alle Nederlandse gemeenten.

*Hoofdstuk 2* beschrijft in het kort de methoden van dit onderzoek. *Hoofdstuk 3* bevat een samenvatting van de resultaten van de interviews. De resultaten van de enquête worden gepresenteerd in *Hoofdstuk 4*. In het laatste hoofdstuk trekken we voorzichtige conclusies, wijzen we op een aantal beperkingen van deze studie en formuleren we enkele denkrichtingen om de bestaande en beschikbare kennis over effectiviteit van maatregelen beter door gemeenten te laten benutten. Een uitgebreidere beschrijving van het onderzoek is te vinden in het achtergrondrapport.<sup>2</sup>



<sup>1</sup> Bax, C.A., et al. (2020). *Welke kennis hebben gemeentebtenaren over verkeersveiligheid? Enquête en interviews*. R-2020-25A. SWOV, Den Haag.

<sup>2</sup> Bax, C.A., et al. (2021). *Hoe onderbouwen gemeenten hun inschatting van effectiviteit?* R-2021-26A. SWOV, Den Haag.

## 2. Methoden

Het eerste deel van het onderzoek bestond uit acht interviews met gemeenten van verschillende grootte. Het doel van deze interviews was niet om een representatief beeld te krijgen, maar om zo veel mogelijk verschillende bronnen te inventariseren die gemeenten gebruiken om de effectiviteit van maatregelen in te schatten. De interviews zijn gehouden in (opgenomen) videogesprekken met Microsoft Teams. In de vragenlijst is specifiek gevraagd naar de gebruikte bronnen bij de inschatting van de effectiviteit van de volgende maatregelen:

1. aanleg van een rotonde binnen de bebouwde kom met een vrijliggend fietspad en fietsers 'in de voorrang';
2. verkeerslessen voor kinderen op de basisschool;
3. voorlichtingscampagne (bijvoorbeeld over MONO rijden op de fiets).

Voor deze maatregelen is gekozen omdat uit het onderzoek uit 2020<sup>3</sup> bleek dat gemeenteambtenaren de effectiviteit van deze maatregelen het minst goed inschatten: te negatief voor de hoge effectiviteit van rotondes en te positief voor de overwegend beperkte effectiviteit van verkeerslessen en voorlichtingscampagnes (zonder aanvullende handhaving). In de interviews is aan gemeenteambtenaren gevraagd waarop ze hun inschatting baseren, eerst in een open vraag en daarna aan de hand van een checklist van elf verschillende bronnen. Ook zijn korte fragmenten uit factsheets over de maatregelen voorgelegd.<sup>4</sup> De respondenten is gevraagd of de informatie nieuw voor hen was, duidelijk was en of ze de informatie vertrouwden. Uit eerder onderzoek<sup>3</sup> bleek dat deze drie factoren niet alleen bij verkeersveiligheidsbeleid, maar ook bij andere beleidsterreinen redenen zijn waarom kennis al dan niet gebruikt wordt.

De groslijst van kennisbronnen uit de interviews is verwerkt in een online-enquête, die is opgestuurd naar het algemene mailadres van alle gemeenten, ter attentie van de verkeersveiligheidsambtenaar. De enquête startte met vragen over hoe vaak en wanneer er binnen de gemeente wordt gesproken over de effectiviteit van maatregelen en of gemeenteambtenaren daar wel eens vragen over krijgen (en van wie). Daarna vervolgde de enquête met de vraag waar de respondent de kennis over effectiviteit van de drie geselecteerde maatregelen vandaan haalt (checklist en open vragen), vragen over de factsheet-fragmenten (meerkeuzevragen en stellingen), en een afsluitende vraag welke zaken kunnen helpen om ambtenaren een beter beeld te geven van effectiviteit (checklist en open vraag). De enquête eindigde met enkele algemene vragen zoals de gemeentenaam, functie van de respondent, en het aantal fte dat de gemeente besteedt aan verkeersveiligheid. Deze vragen zijn gesteld om te kunnen controleren of we de juiste gemeenteambtenaren hebben bereikt en of de respons enigszins gelijk verdeeld is over de verschillende landsdelen en gemeenten van verschillende grootte.



<sup>3</sup> Bax, C.A., et al. (2020). *Welke kennis hebben gemeenteambtenaren over verkeersveiligheid? Enquête en interviews*. R-2020-25A. SWOV, Den Haag.

<sup>4</sup> Dit betreft de factsheets

Kennisnetwerk SPV (2020). *Voorlichtingscampagnes*. Kennisnetwerk SPV, Utrecht;

SWOV (2017). *Verkeerseducatie*. SWOV-factsheet, december 2017. SWOV, Den Haag; en

SWOV (2021). *Rotondes en andere kruispunten*. SWOV-factsheet, april 2021. SWOV, Den Haag (conceptversie voorjaar 2021).

### 3. Interviews – zes typen bronnen

Gemeentebtenaren geven in de interviews een grote verscheidenheid aan antwoorden op de vraag waarop ze de effectiviteit van de drie verkeersveiligheidsmaatregelen

baseren. Deze antwoorden zijn in te delen in de volgende zes groepen van kennisbronnen.

#### Kennis via formele kanalen zoals opleiding, cursussen en literatuur

Een eerste groep wordt gevormd door antwoorden die duiden op het gebruik van informatie uit formele kanalen zoals opleiding, cursussen/webinars, vaktijdschriften, boeken, CROW-publicaties en dergelijke.



#### Kennis uit persoonlijke ervaringen

Een tweede groep bestaat uit antwoorden die aangeven dat ervaringen uit het persoonlijke leven (bijvoorbeeld als verkeersdeelnemer) en praktijkervaring als verkeerskundige een rol speelt.

##### Over rotondes:

“Ik ben natuurlijk zelf ook automobilist (...) Dus ik heb zelf niet echt evaluatiestudies gedaan, maar ja, als je gewoon kijkt naar hoeveel ongevallen er gebeuren voor de rotonde en enkele jaren na de rotonde dan zie je automatisch dat die ongevallen minder ernstig zijn of minder voorkomen.”



#### Kennis uit ervaringen van anderen

De derde groep antwoorden beschrijft dat gemeentebtenaren ervaringen van anderen gebruiken om de effectiviteit van maatregelen in te schatten. Soms zijn dat collega-verkeerskundigen, soms burgers, belangengroeperingen of de doelgroep van maatregelen, zoals kinderen of hun ouders.

##### Over verkeerslessen op de basisschool:

“Maar we horen ook wel eens terug, bijvoorbeeld bij halen en brengen bij basisscholen, dat de kinderen op de achterbank pa en ma corrigeren als ze bij scholen verkeerd gedrag vertonen of op een verkeerde plek parkeren.”



### Eigen onderzoek

Enkele respondenten benoemen dat zij zelf onderzoek hebben gedaan naar de effectiviteit van maatregelen, bijvoorbeeld dat ze de voor- en na-situatie hebben vergeleken.



### Gewoonten/geen directe reden

Veel antwoorden duiden op een gewoonte als basis voor de veronderstelde effectiviteit, of geven aan dat er geen directe reden is omdat de vraag over effectiviteit niet wordt gesteld.

#### Over voorlichtingscampagnes:

“De vraag wordt niet gesteld of het effectief is. Het is gewoon makkelijk om te doen, dus waarom zou je het niet doen. De vraag over effectiviteit speelt eigenlijk niet eens. En dat speelt wel bij grote beslissingen die veel geld kosten, zoals het aanleggen van een rotonde.”



### Legitimatie door anderen

Een deel van de respondenten geeft ten slotte aan dat zij denken dat maatregelen effectief zijn, omdat andere overheden zoals de provincie of het Rijk de maatregel subsidiëren of promoten.

#### Over verkeerslessen op de basisschool:

“De provincie (...) geeft daar (...) subsidie op. Dus er zal zeker wel onderzoek gedaan zijn naar of dit effect heeft of niet.”



## 4. Enquête – resultaten

De enquête die op basis van de interviews is opgesteld, is ingevuld door in totaal 158 verkeersveiligheidsambtenaren uit 153 gemeenten. Dat is een respons van 43% van alle gemeenten in Nederland, destijds 352, aan wie de enquête is gestuurd. Het aandeel respondenten uit grote en kleine gemeenten komt ongeveer overeen met de verdeling van grote en kleine gemeenten in Nederland. Er is wel een lichte ondervertegenwoordiging van de kleinste gemeenten en een lichte oververtegenwoordiging van de grootste gemeenten.

### Kennisbronnen

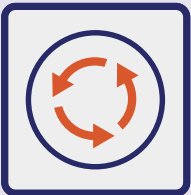


Voor de drie genoemde maatregelen (rotondes, verkeerslessen en voorlichtingscampagnes) konden respondenten een top drie aangeven van bronnen waarop ze hun in-

schatting van effectiviteit baseren. *Tabel 1* toont per maatregel de drie meest genoemde bronnen, gewogen naar de plaats die ze in die lijstjes innamen.

**Kennis uit persoonlijke ervaringen** wordt bij alle maatregelen genoemd en zelfs tweemaal bij voorlichtingscampagnes. **Gewoonten** worden genoemd bij verkeerslessen en voorlichtingscampagnes, maar niet bij rotondes.

**Kennis via formele kanalen** wordt tweemaal genoemd bij rotondes, maar niet bij voorlichtingscampagnes. De stelling 'De provincie/het Rijk financiert deze maatregel, daarom ga ik ervan uit dat de maatregel effectief is' werd met name bij de verkeerslessen aangevinkt als antwoord, hoewel minder vaak dan de bovenstaande redenen.

**Tabel 1:** Per maatregel de meest genoemde bronnen als basis voor de veronderstelde effectiviteit, gewogen naar hun plaats in de top drie van elke respondent (N = 158).

Maatregel	1 Meest genoemde bron	2 Op een na meest genoemde bron	3 Op twee na meest genoemde bron
<b>Rotonde</b> 	<b>Kennis uit persoonlijke ervaringen</b> 'Ik zie in de praktijk wat de effectiviteit van deze maatregel is'	<b>Kennis via formele kanalen</b> 'Dat heb ik gelezen in een boek/vak-tijdschrift/op een website'	<b>Kennis via formele kanalen</b> 'Dat heb ik heb zo geleerd op de opleiding'
<b>Verkeerslessen</b> 	<b>Gewoonte/geen directe reden</b> 'Ik denk het gewoon'	<b>Kennis uit persoonlijke ervaringen</b> 'Ik zie in de praktijk wat de effectiviteit van deze maatregel is'	<b>Kennis via formele kanalen</b> 'Dat heb ik gelezen in een boek, vak-tijdschrift of op een website'
<b>Voorlichtingscampagnes</b> 	<b>Gewoonte/geen directe reden</b> 'Ik denk het gewoon'	<b>Kennis uit persoonlijke ervaringen</b> 'Ik zie in de praktijk wat de effectiviteit van deze maatregel is'	<b>Kennis uit persoonlijke ervaringen</b> 'De maatregel zou voor mijzelf als verkeersdeelnemer wel/niet werken, dus ook voor anderen'

### Factsheetinformatie

Om te onderzoeken of bestaande informatie over effectiviteit duidelijk was, nieuw was en of de informatie vertrouwd werd, zijn in de enquête fragmenten uit toepasselijke factsheets voorgelegd.

De meeste respondenten vonden de tekstfragmenten over rotondes (72%) en voorlichtingscampagnes (72%) redelijk tot heel duidelijk (beide ca. 21% heel duidelijk). De tekst over verkeerslessen werd door minder respondenten redelijk tot heel duidelijk gevonden (61%; 12% heel duidelijk). Zinsneden met wetenschappelijke termen en lange, samengestelde zinnen met dubbele ontkenningen werden het minst duidelijk gevonden.

Voor de factsheettekst over verkeerslessen bevat voor bijna alle respondenten nieuwe informatie. Voor de factsheettekst over voorlichting geldt dat voor ongeveer twee derde van de respondenten en voor de tekst over rotondes voor minder dan de helft van de respondenten.

Over het algemeen vertrouwt het gros van de respondenten de informatie uit de factsheet (per zin variërend van 68-100%). Wat opvalt is dat de passages die minder goed vertrouwd worden, vaak de passages zijn die eerder werden aangeduid als nieuwe informatie.

Ondanks de nieuwe informatie en het hoge vertrouwen in de teksten, zegt het overgrote merendeel van de respondenten hun beleid niet aan te passen (variërend van 85% voor rotondes, 89% voor voorlichtingscampagnes en 96% voor verkeerslessen). Redenen hiervoor zijn divers: van gebrek aan ruimte (rotondes), tot 'alle beetjes helpen' en politiek belang (verkeerslessen en voorlichting). Sommige gemeenten geven aan al (grotendeels) volgens de geboden informatie te werken.

### Wat is nodig voor betere inschatting?

Tot slot is gemeenten gevraagd hoe de kennis over effectiviteit kan worden vergroot. Het leren van succesvolle voorbeelden uit andere gemeenten wordt daarop het meest genoemd. Ook vaak aangevinkt zijn 'meer tijd voor gemeenten om zich met verkeersveiligheid bezig te houden', 'opfriscursussen en -webinars', 'informatie moet ergens eenvoudig op te zoeken zijn, zonder veel tekst' en 'meer aandacht voor effectiviteit in CROW-publicaties' als maatregelen die zouden kunnen helpen. Opties die minder hoog scoren zijn 'meer aandacht in vakbladen', 'meer aandacht in de opleiding' en 'adviesbureaus moeten betere kennis hebben/verschaffen over effectiviteit'.





## 5. Tot slot

In dit onderzoek is gekeken op basis waarvan gemeenteambtenaren de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen inschatten. Bij het inschatten van de effectiviteit van rotondes baseren gemeenteambtenaren zich vooral op formele kennisbronnen, zoals opleiding en publicaties. De effectiviteit van verkeerslessen en voorlichtingscampagnes wordt vooral ingeschat op basis van persoonlijke ervaringen en gewoonten. Verkeerslessen beoordelen gemeenteambtenaren ook als positief omdat de provincie of het Rijk deze maatregel financiert.

### Beperkingen

Deze studie kent een aantal beperkingen:

- Ondanks de relatief hoge respons (43%) is de steekproef toch beperkt en vermoedelijk selectief. Mogelijk hebben de gemeenten die niet gereageerd hebben minder interesse in en/of kennis over verkeersveiligheid. De resultaten gelden daarom niet automatisch ook voor gemeenten die niet hebben deelgenomen.
- In de vragenlijst is wel gevraagd naar functie, maar niet naar opleiding. Daarom kunnen we niets zeggen over de relatie tussen opleiding en de soorten kennis waarop de respondenten hun inschatting van de effectiviteit baseren.
- We hebben geen statistische analyses uitgevoerd, omdat dit een verkennend onderzoek betrof. We hebben dus geen relaties tussen variabelen gelegd.

### Conclusies

We komen tot de volgende voorzichtige conclusies:

- Er lijkt een gebrek aan kennis te bestaan over met name verkeerseducatie en voorlichting. De factsheets blijken hierover voor gemeenteambtenaren ook nieuwe informatie te bevatten.
- Van de maatregelen waarvoor gemeenteambtenaren vaker informele kennisbronnen gebruiken, schatten ze de effectiviteit vaker niet correct in.<sup>5</sup> Misschien (maar dat hebben we niet onderzocht) vullen zij hun gebrek aan formele kennis aan met eigen ervaringen.
- Gewoonten ('dat denk ik gewoon') lijken een grote rol te spelen in het inschatten van de effectiviteit van verkeerslessen en voorlichtingscampagnes. Het is niet duidelijk waar dat 'gewoon denken' op gebaseerd is.



- De gemeenteambtenaren vinden de factsheetteksten over het algemeen redelijk duidelijk en vertrouwen de informatie. Een gebrek aan duidelijkheid en vertrouwen lijkt daarmee niet de reden waarom deze formele kennisbronnen niet gebruikt worden om de effectiviteit in te schatten. Wel lijken gemeenteambtenaren minder vertrouwen te hebben in informatie die voor hen nieuw is.
- Informatie en subsidies van andere overheden lijken de perceptie van de effectiviteit van maatregelen te beïnvloeden. Zo geeft een deel van de gemeenteambtenaren met name bij verkeerslessen aan dat faciliterend gedrag van Rijk of provincie in de vorm van subsidies, lesmateriaal en materiaal voor voorlichtingscampagnes maakt dat zij denken dat dergelijke maatregelen effectief zijn.

<sup>5</sup> Bax, C.A., et al. (2020). *Welke kennis hebben gemeenteambtenaren over verkeersveiligheid? Enquête en interviews*. R-2020-25A. SWOV, Den Haag.  
Bax, C.A., et al. (2021). *Hoe onderbouwen gemeenten hun inschatting van effectiviteit?* R-2021-26A. SWOV, Den Haag.

### Denkrichtingen voor verbetering

Een verkennende studie is geen ideale basis voor het doen van aanbevelingen. We hebben in dit onderzoek de eerste fundamenteen gelegd voor kennis over de bronnen waarop gemeenteambtenaren hun inschattingen over effectiviteit baseren. Vervolgonderzoek is nodig om de – voorzichtige – conclusies hierboven te toetsen en aansluiting te vinden bij de literatuur over gebruik van kennis in andere vakgebieden.



Op basis van wat gemeenteambtenaren zelf aandragen en eerder literatuuronderzoek<sup>6</sup> zijn wel eerste denkrichtingen te formuleren voor verbetering van de kennis over effectiviteit:

- Gezien de bevinding dat voor kennis over rotondes vaker naar formele kennisbronnen wordt verwezen dan voor kennis over educatie en voorlichting, lijkt het nuttig om te onderzoeken of in de verkeerskunde-opleiding voldoende aandacht wordt besteed aan de effectiviteit (of het gebrek daaraan) van educatie- en voorlichtingsmaatregelen.
- Gemeenteambtenaren noemden dat meer tijd om zich bezig te houden met verkeersveiligheid kan helpen om de literatuur over effectiviteit bij te houden.
- Als provincies en/of Rijk subsidie en methoden verstrekken voor een maatregel, lijkt dit voor gemeenteambtenaren een reden om te veronderstellen dat die maatregelen ook effectief zijn. Ook op provinciaal en rijksniveau is kennis over effectiviteit van maatregelen dus van belang, zodat alleen effectieve maatregelen worden gesubsidieerd en ondersteund, en een verkeerde beeldvorming over de effectiviteit van maatregelen wordt voorkomen.
- Het is de vraag of (nog) duidelijker en toegankelijker informatie bij zal dragen aan meer kennis over de effectiviteit van maatregelen bij gemeenteambtenaren. Hoewel respondenten vaak aangaven dat ze meer en toegankelijker informatie wilden, noemden ze de bestaande informatie over educatie en voorlichting nauwelijks als bron voor hun inschatting van effectiviteit. Of een betere toegankelijkheid van formele kennisbronnen inderdaad helpt, kan worden bepaald door het gebruik van deze bronnen te monitoren.
- Respondenten gaven aan graag te leren van voorbeelden van anderen. Met name in formele kennisbronnen over voorlichting en educatie ontbreken nu voorbeelden van effectieve maatregelen, onder andere omdat er op die gebieden weinig effectieve maatregelen bekend zijn. Meer onderzoek naar de effecten van educatie en voorlichting in Nederlandse projecten zou deze voorbeelden kunnen bieden.

<sup>6</sup> Bax, C.A. (2011). *Processes and patterns. The utilisation of knowledge in Dutch road safety policy*. Proefschrift Radboud Universiteit Nijmegen. SWOV-Dissertatiereeks, SWOV, Leidschendam.

## 6. Meer informatie

### Achterliggend onderzoeksrapport

**Bax, C.A., Uijtdewilligen, T. & Kint, S.T. van der (2021)**  
*Hoe onderbouwen gemeenten hun inschatting van effectiviteit? Een verkennende studie naar kennis over verkeersveiligheidsmaatregelen.* R-2020-26A. SWOV, Den Haag.

### Eerdere rapporten over dit onderwerp

**Bax, C., Uijtdewilligen, T., Kint, S. van der & Commandeur, J. (2020)**  
*Verkeersveiligheidskennis van gemeenteambtenaren; Wat weten ze en welke kennis hebben ze nodig?* R-2020-25. SWOV, Den Haag.

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



SWOV-publicaties  
zijn te downloaden via  
[swov.nl/publicaties](https://swov.nl/publicaties)

Ongevallen **voorkomen**

Letsel **beperken**

Levens **redden**

## Colofon

### Auteurs

dr. C.A. (Charlotte) Bax  
T. (Teun) Uijtdewilligen, MSc  
S.T. (Sander) van der Kint, MSc

### Fotografen

Paul Voorham, Voorburg

De foto's in dit rapport zijn bedoeld als illustratie.  
Afgebeelde personen hebben geen directe relatie  
met beschreven situaties.

© 2021

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk

Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

**T** +31 70 3173 333

**E** info@swov.nl

**I** www.swov.nl

**E** @swov\_nl / @swov

**in** linkedin.com/company/swov

Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het  
ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

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