

Onderzoek verkeersveiligheidsbeleid

Onderzoeksopzet

9 september 2026

Rekenkamer Breda

Steven Oostlander, voorzitter

Bianca Rook, lid

Vincent van Stipdonk, lid

Samantha Langendoen, secretaris-onderzoeker

Contact

Postbus 2009, 4800 CA Breda

www.rekenkamerbreda.nl

1. Inleiding

De Rekenkamer Breda onderzoekt de doeltreffendheid en doelmatigheid van het verkeersveiligheidsbeleid van het gemeentebestuur. Zij vertaalt de onderzoeksresultaten in concrete aanbevelingen aan de raad. Dit onderzoek voert zij uit op eigen initiatief, op basis van vooronderzoek en signalen uit de gemeenteraad.

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema met een grote bestuurlijke en maatschappelijke betrokkenheid. Maatregelen raken direct aan uiteenlopende belangen: mobiliteitsambities en doorstromingsdoelen kunnen op gespannen voet staan met de verkeersveiligheid en kunnen daarnaast bewoners van aangrenzende straten belasten. Niet voor niets zijn de afgelopen jaren regelmatig vragen gesteld over specifieke verkeerssituaties in de stad. Ook in het bestuursakkoord heeft het college verkeersveiligheid expliciet als prioriteit benoemd, met bijzondere aandacht voor de omgeving van scholen en sportclubs.

Toch laten de cijfers een zorgelijke ontwikkeling zien.¹ Het aantal verkeersdoden in Breda is de afgelopen jaren niet gedaald, en het aantal ongelukken met gewonden nam zelfs toe. Deze trend roept de vraag op of het gevoerde beleid voldoende aansluit op de werkelijke verkeersveiligheid in de stad en of de gemeenteraad over de informatie beschikt om daarop te kunnen sturen.

De rekenkamer heeft verschillende bureaus gevraagd een offerte uit te brengen voor het uitvoeren van een onderzoek naar het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid. De rekenkamer heeft het bureau KokxDeVoogd gevraagd het onderzoek uit te voeren.

¹ [BNDeStem, 24 februari 2024, Hoe is het verkeer in Breda veiliger te maken? 'Boete is niet afschrikwekkend genoeg'.](#)

2. Waar gaat het over?

Dit onderzoek draait om de vraag hoe veilig het verkeer in Breda werkelijk is, of de gemeente daar goed zicht op heeft en of het gevoerde beleid daarop aansluit. Wij nemen daarbij niet het bestaande beleid als vertrekpunt, maar de feitelijke verkeersveiligheid zelf. Vanuit dat perspectief kijken wij vervolgens naar het gemeentelijk handelen.

Verkeersveiligheid kent twee dimensies die niet altijd samenvallen. De objectieve veiligheid is de meetbare werkelijkheid van ongevallen, slachtoffers en risicolocaties. De subjectieve veiligheid is de mate waarin inwoners zich veilig voelen in het verkeer. Een straat kan statistisch veilig zijn, maar toch als onveilig worden ervaren, en andersom. Effectief beleid vraagt inzicht in beide.

Verkeersveiligheid is bovendien geen puur gemeentelijk vraagstuk. Landelijke trends, provinciale kaders en demografische ontwikkelingen, zoals de groeiende groep oudere fietsers en de opmars van snelle e-bikes, bepalen mede de opgave waarvoor Breda staat. Daarnaast zijn sommige bevoegdheden, zoals het bepalen van de snelheidslimieten op rijkswegen, op nationaal niveau belegd. Wij richten ons daarom nadrukkelijk op de ruimte die de gemeente Breda zélf heeft om te handelen, van de herinrichting van de openbare ruimte tot gerichte maatregelen, zoals verkeerseducatie voor kwetsbare groepen.

Het doel van het onderzoek is de gemeenteraad inzicht te geven in de staat van de verkeersveiligheid in Breda en in de bijdrage die het beleid daaraan levert. Zo kan de raad zijn kaderstellende en controlerende rol effectief vervullen en gericht sturen op verbetering.

3. Onderzoeksvragen

Het onderzoek beantwoordt de volgende centrale vraag:

“In hoeverre heeft de gemeente inzicht in verkeersveiligheid in Breda en in hoeverre geeft de gemeente invulling aan haar verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid?”

Om deze vraag te beantwoorden, hanteren wij vier deelvragen. Deze ordenen wij naar twee thema's, die de opbouw van het onderzoek weerspiegelen. Wij starten niet bij het beleid, maar bij de werkelijkheid: eerst brengen wij de feitelijke veiligheid in beeld, daarna beoordelen wij het gemeentelijk handelen.

Thema 1 - Verkeersveiligheid in Breda

1. Wat weten we over de verkeersveiligheid in Breda en wat is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Breda?

Dit thema brengt de feitelijke situatie in kaart, zowel objectief als subjectief, en plaatst die via een benchmark naast vergelijkbare gemeenten. Hoe staat Breda er wat betreft de verkeersveiligheid voor en hoe wordt dit door betrokkenen ervaren en gewaardeerd?

Thema 2 - Beleid, effecten en verantwoording

2. Op welke wijze komt het beleid tot stand en hoe worden burgers en de gemeenteraad betrokken bij de totstandkoming, uitvoering en verbetering van het beleid?
3. In hoeverre hebben de maatregelen bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid?
4. In hoeverre is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente in opzet adequaat?

We starten met een analyse van de totstandkoming van het verkeersveiligheidsbeleid en de betrokkenheid van burgers en raad daarbij. Vervolgens beoordelen wij of de maatregelen aantoonbaar tot veiliger verkeer hebben geleid. Tot slot toetsen wij de opzet van het beleid, die wij

dan kunnen wegen in het licht van hetgeen onderzocht is over de feitelijke situatie (thema 1) en de wijze waarop beleid is gevormd en wordt uitgevoerd (thema 2).

4. Uitvoering

De rekenkamer voert het onderzoek in vijf stappen uit.

Stap 1 - Startgesprek

Het onderzoek begint met twee startgesprekken. In het eerste startgesprek maken de onderzoekers kennis met de rekenkamer. We bespreken de aanpak van het onderzoek en het te hanteren normenkader, stemmen de planning af en maken afspraken over hoor en wederhoor en privacy. In het tweede startgesprek lichten wij de aanpak toe aan de ambtelijk contactpersoon, inventariseren wij welke documenten nodig zijn en bepalen we met welke actoren gesprekken worden gepland.

Stap 2 - Bureaustudie

Wij verzamelen en ordenen alle relevante beleidsinformatie en verkeersinformatie, binnen én buiten de gemeente. Voor de objectieve veiligheid analyseren wij gegevens over ongevallen, slachtoffers en risico's over een periode van vijftien jaar. Daarbij gebruiken wij onder meer BRON- en gemeentelijke registraties van verkeersongevallen, verkeersonveilige situaties en locaties. Voor de subjectieve veiligheid gebruiken wij klachten en meldingen van inwoners die door de gemeente zijn geregistreerd. Het beleid zelf toetsen wij over een periode van vijf jaar aan landelijke en provinciale kaders, zoals het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Zo ontstaat een beeld van de informatiepositie van het ambtelijk apparaat, het college en de raad.

Stap 3 - Interviews en casusonderzoek

De bevindingen van de bureaustudie vormen het uitgangspunt voor de verdiepende interviews. Wij spreken in elk geval met beleidsmakers, de verantwoordelijke wethouder en externe partijen die een rol spelen in de uitvoering of het toezicht. Voor het subjectieve gedeelte betrekken wij personen die veel op de weg zijn, zoals vertegenwoordigers van vervoersorganisaties en de ambulancedienst, en lokale deskundigen, zoals ouderenorganisaties, scholenkoepels en sportverenigingen. Zo brengen wij gericht het perspectief in beeld van inwoners en sleutelpersonen die frequent deelnemen aan het verkeer in Breda. Aansluitend reconstrueren wij in één of enkele casussen het beleidsproces.

Stap 4 - Benchmarking

Wij plaatsen Breda naast twee of drie vergelijkbare gemeenten, die worden geselecteerd op omvang en stedelijkheid. De vergelijking loopt langs twee lijnen: cijfermatig, met aandacht voor ongevallen, ernstig gewonden, verkeersdoden en de ontwikkeling in de tijd, en beleidsmatig, met aandacht voor de maatregelen die andere gemeenten kozen en de effecten daarvan. De benchmark is geen ranglijst, maar een spiegel die helpt om de Bredase situatie in perspectief te plaatsen en te leren van keuzes elders.

Stap 5 - Rapportage en presentatie

Wij bespreken de eerste bevindingen met de rekenkamer, leggen de voorlopige conclusies voor en stemmen de globale boodschap af. Op basis daarvan stellen wij een compact en toegankelijk eindrapport op met concrete, direct bruikbare conclusies en aanbevelingen. Het rapport doorloopt ambtelijk en bestuurlijk wederhoor. De rekenkamer stelt de definitieve conclusies en aanbevelingen vast. Wij presenteren de resultaten samen met de rekenkamer aan de raad of raadscommissie en bieden als de raad dit wenst een verdiepende vervolgssessie voor raadsleden aan.

5. KokxDeVoogd

KokxDeVoogd is een adviesbureau voor een sterke lokale overheid. Wij helpen publieke organisaties beter te functioneren, of we nu onderzoeken, adviseren of regisseren. Sinds onze oprichting in 2012 voerden wij ruim dertig rekenkameronderzoeken uit op uiteenlopende

beleidsterreinen. Wij zijn vertrouwd met onderzoek naar de doeltreffendheid van gemeentelijk beleid en met de bestuurlijke en politieke dynamiek rond verkeersveiligheid.

Specifiek op dit thema hebben wij recente ervaring. In 2024 onderzochten wij het verkeersveiligheidsbeleid in de HLT-gemeenten, in opdracht van de Rekenkamer Hillegom & Lisse en de Rekenkamer Teylingen. Het onderzoek wordt uitgevoerd door dr. Victor Eiff, dr. Jasper Bongers en Derek Visser. Voor de verkeerskundige onderbouwing werken wij samen met dr. Gert Jan Wijnhuizen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Gert Jan is senior projectleider en specialist op het gebied van onder meer verkeersveiligheid, ouderen en letselgevolgen. Hij heeft verschillende projecten geleid waarin instrumenten zijn ontwikkeld en toegepast om de veiligheid van infrastructuur, zoals een fietsvoorziening of rijbaan, te bepalen. Gert Jan treedt op als intern klankbord voor het onderzoeksteam van KokxDeVoogd.