

BESTUURLIJK EVALUATIE-ONDERZOEK OP HET GEBIED VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

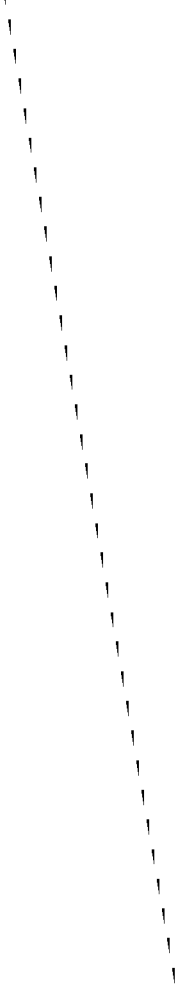
Bijdrage aan het Voorjaarscongres van de Vereniging voor Bestuurskunde
"Macht en onmacht van bestuurlijke evaluaties", Ede (Gld), 2 en 3 april
1987

R-87-27

Ir. F.C.M. Wegman

Leidschendam, 1987

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



SAMENVATTING

Deze bijdrage geeft een beschrijving van het beleidsterrein verkeersveiligheid aan de hand van resultaten van bestuurlijk evaluatie-onderzoek. Evaluatie van bestaand beleid via effectevaluatie is incidenteel uitgevoerd en zal in de toekomst, nu een kwantitatieve taakstelling geformuleerd is (25% minder slachtoffers in 2000), meer systematisch uitgevoerd moeten worden. Effectevaluatie levert meet- en methodologische problemen op en gepleit wordt voor het nagaan van de mogelijkheden van alternatieve onderzoekvarianten.

De mogelijkheden van procesevaluatie worden besproken aan de hand van vier kwaliteitskenmerken van een beleidsproces (doelgerichtheid, informatie, integratie en macht). Geconcludeerd wordt dat procesevaluatie als zodanig waarde heeft en aan waarde wint als empirisch de relaties met effectevaluatie worden vastgesteld.

INLEIDING

Uitgaande van een normatieve opvatting over beleid, bijvoorbeeld geformuleerd door Hoogerwerf: een min of meer weloverwogen streven bepaalde doeleinden met bepaalde middelen in een bepaalde tijdvolgorde te bereiken, past het woord beleid niet op datgene wat zich op het gebied van de verkeersveiligheid in het verleden afspeelde.

Deze stelling is niet gebaseerd op een systematische analyse van beslissingen, handelingen en niet-handelingen van beleidvoerders; bij mijn weten heeft dergelijk onderzoek (nog) niet plaatsgevonden. De strekking van de stelling is wel door velen de afgelopen jaren verwoord: kamerbreed - in nuances uiteraard - was deze kritiek in de Tweede Kamer te beluisteren bij de behandelingen van het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid (1984 en 1986) en ook de Raad voor de Verkeersveiligheid heeft zich een aantal malen in deze zin uitgelaten. Het onderzoeksbureau McKinsey heeft in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoek gedaan op het terrein van verkeersveiligheidsbeleid en in de rapportage "Naar een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid" (1985) verzucht dit bureau: "Erkend moet worden dat onzekerheid en onduidelijkheid omtrent de diepere oorzaken van verkeersongevallen en omtrent de effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen, de beleidvorming nog grotendeels kenmerken. Deze situatie zal slechts geleidelijk kunnen veranderen door opbouw van ervaring met specifieke maatregelen, door experimenten en door onderzoek. Dit maakt het proces van beleidvorming tot een leerproces, waarbinnen het op te stellen en uit te voeren maatregelenpakket periodiek gestalte krijgt. Daarbij zullen in toenemende mate gekwantificeerde effecten de op dit moment prevalerende 'gebundelde intuïtie' vervangen". Of iets minder opdrachtgever-vriendelijk geformuleerd: op dit moment wordt geen rationeel (synoptisch) beleid gevoerd.

Een dergelijke constatering geldt vermoedelijk voor vele andere beleids-terreinen en verschillende oorzaken zullen dan ook niet specifiek voor verkeersveiligheid zijn. Op het gebied van de verkeersveiligheid laat de constatering zich begrijpen vanuit:

- de stand van de kennis, waarbij zowel ten aanzien van de analyse als van de beheersing van het verschijnsel essentiële elementen ontbreken;
- de aard van de problematiek: tussen persoonlijke tragedie veroorzaakt door een toevallige samenloop van omstandigheden leidend tot een onge-

- val en een nationale ramp uitgedrukt in jaarlijks 1500 doden, 20.000 opnamen in een ziekenhuis, meer dan 1 miljoen ongevallen en 8 miljard economische schade;
- de beïnvloedingsmogelijkheden: tussen individuele beslissingen van een weggebruiker en voorwaardenscheppend beleid van het rijk, bijvoorbeeld ten aanzien van interdepartementale coördinatie;
 - interactie met andere beleidsterreinen; ruimtelijke ordening, verkeer- en vervoer, politie en justitie, onderwijs, volksgezondheid en welzijn;
 - de organisatie van het beleid: zeer vele actoren met eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden: rijk, provincies, gemeenten, particuliere organisaties in een tijdsgewricht van bezuinigingen, dereguleren, afslanken.

Zie hier in een paar trefwoorden een karakteristiek van het beleidsterrein verkeersveiligheid anno 1987. Onder deze omstandigheden formuleert de Minister van Verkeer en Waterstaat een taakstelling voor het verkeersveiligheidsbeleid. In de Troonrede 1986 wordt uitgesproken: "Het kabinet heeft besloten tot een taakstelling voor het verkeersveiligheidsbeleid: 25% minder verkeersslachtoffers in 2000".

In deze bijdrage wordt ingegaan op de consequenties voor het beleid van dit nieuwe politieke feit en op de macht en onmacht van bestuurlijke evaluaties in dit kader. Taakstellend verkeersveiligheidsbeleid: durf of waanzin?

VERKEERSVEILIGHEID NADER BESCHOUWD

Voor de beeldvorming over dit onderwerp de volgende informatie (zie ook Wegman & Blokpoel, 1985). Indien we verkeersonveiligheid omschrijven als alle (in de ruimste zin van het woord) schadelijke gevolgen van ongevallen, dan breekt ons op dat we in ons land niet alle ongevallen in een registratie opnemen; overigens gebeurt dat nergens ter wereld. Bovendien dat we lang niet alle gevolgen, zelfs niet van de wel geregistreerde ongevallen, kennen: welk blijvend letsel is er, hoeveel psychische schade treedt op, welke mensen nemen niet meer deel aan het verkeer omdat zij een ongeval veroorzaakten dan wel slachtoffer waren? En hoe staat het met de subjectieve onveiligheid in ons land? Ook hier beschikken we niet over de gewenste informatie. Dit alles betekent dat we niet in staat zijn de werkelijkheid te kennen en derhalve op basis van gebrekkige kennis beleid

moeten vormgeven. Een jaarlijks aantal van 1500 doden betekent dat elke zes uur in Nederland iemand dodelijk verongelukt. Elk half uur valt er een gewonde die in een ziekenhuis moet worden opgenomen. Elke 10 minuten valt een gewonde in het verkeer, die als zodanig geregistreerd wordt, waarbij aangetekend moet worden dat lang niet allen geregistreerd worden. Gaan we ervan uit dat in ons land jaarlijks 1.000.000 ongevallen gebeuren, dan betekent dit elke 30 seconden een ongeval. Sinds de Tweede Wereldoorlog zijn er (tot en met 1986) in Nederland 81.500 mensen omgekomen in het verkeer. De laatste jaren ontwikkelde de verkeersonveiligheid zich, afgemeten aan de officiële statistieken, in ons land in gunstige zin. In 1970 een top van bijna 3200 doden, in 1986 1540. Een daling welke zich overigens ook in andere landen voordeed. Hierbij moet aangetekend worden dat de indruk bestaat dat de kwaliteit van de politieregistratie daar waar het de minder ernstige ongevallen betreft aan het verminderen is (McKinsey, 1985). Opmerkelijk kan genoemd worden dat elke tien jaar het aantal doden per afgelegde kilometer ("risico") halveerde bij een groeiende mobiliteit. De Nederlandse samenleving paste zich via veiliger wegen, veiliger vervoermiddelen, beter toegeruste verkeersdeelnemers aan de massamotorisering aan.

EVALUATIE VAN BESTAAND BELEID: EFFECTEVALUATIE

Het bleek niet mogelijk de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid vanuit ontwikkelingen in de relevante invloedsfactoren te verklaren. In verschillende landen heeft men pogingen daartoe ondernomen, welke niet tot bevredigende resultaten hebben geleid (Wegman, 1986).

Het blijkt zelfs niet goed mogelijk de effecten in de landelijke statistieken terug te vinden van prominente maatregelen zoals invoering van de alcoholwet in 1974, de invoering van verplichting tot het dragen van autogordels of van bromfietshelmen. Overigens bestaat er over de effectiviteit van dergelijke maatregelen voldoende evidentie (bijvoorbeeld afgeleid uit metingen naar het dragen van gordels door Nederlandse automobilisten en laboratoriumonderzoeken waarbij de ernst van de afloop met en zonder gordels bestudeerd is). Er zijn echter tal van methodologische problemen dan wel meetproblemen. In een artikel onderscheiden Maessen & Warffemius (1984) vier basisvarianten voor een evaluatie van bestaand beleid: situatie-, doelbereikings-, effecten, en effectiviteitsonderzoek.

Waarderingsgrondslag	Benaderingswijze	
	accent op 'voor-na' accent op 'met-zonder'	

Geen specifieke doelstellingen c.q. verwachtingen	SITUATIEONDERZOEK	EFFECTENONDERZOEK
Wel specifieke doelstellingen c.q. verwachtingen	DOELBEREIKINGS- ONDERZOEK	EFFECTIVITEITS- ONDERZOEK

Basisvarianten evaluatie bestaand beleid (Maessen & Warffemius, 1984).

Omdat tot voor kort geen (specifieke) doelstellingen voor het beleid geformuleerd waren, was het niet mogelijk doelbereikings- en effectiviteitsonderzoek uit te voeren. Situatie-onderzoek is voor de verkeersveiligheid niet bruikbaar, omdat er zoveel invloeden op de aard en de omvang van de onveiligheid denkbaar zijn, dat een verschil tussen een voor- en nasituatie toewijzen aan het gevoerde beleid slechts van brutaliteit getuigt. Blijft over het effectenonderzoek. Deze onderzoekvariant plaatst de onderzoeker nog voor welhaast onoverkomelijke problemen. De problemen komen voort uit het feit dat gedecentraliseerd vele maatregelen worden getroffen en activiteiten worden ontplooid, welke ieder voor zich wellicht een effect hebben, een effect dat vaak relatief klein is en niet stabiel in de tijd. Met dit laatste wordt enerzijds bedoeld dat beleid inschakelverschijnselen kent en anderzijds dat "de weggebruiker" reageert op nieuwe maatregelen en zodoende positieve effecten kan laten eroderen (zie bijvoorbeeld de effecten van de alcoholwetgeving). Het uitvoeren van effectevaluatie gaat derhalve altijd gepaard met methodologische problemen ten aanzien van het elimineren van alternatieve verklaringsgronden voor geconstateerde veranderingen. Ook statistische problemen dienen te worden opgelost zoals toetsen bij kleine aantallen en bij gewogen aantallen, de regressie-naar-het-gemiddelde problematiek etc., hetgeen kan leiden tot ingewikkelde analysetechnieken met resultaten die soms door een expert, maar zeker door leken op dit vakgebied niet anders dan met grote moeite geïnterpreteerd kunnen worden. Tenslotte dient hieraan nog de meetproblematiek te worden toegevoegd: in het bijzonder laat de kwaliteit van de ongevallenregistratie te wensen over en lijkt te verslechteren.

Twee onderzoekbureaus hebben pogingen gedaan op basis van veronderstelde effecten van maatregelen prioriteiten te stellen. McKinsey (1985) bepaalde de kosteneffectiviteit van verschillende maatregelen per doelgroep (bijvoorbeeld invoeren van een puntensysteem voor jonge automobilisten). In hun conclusie staat te lezen " ...dient een - op dit moment nog aanzienlijke - onzekerheidsmarge van kosten- en effectschattingen in overweging genomen te worden". In een studie van het SIBAS is gepoogd scorekaarten op te stellen voor verkeersveiligheidsmaatregelen. SIBAS (Samenwerkende Instellingen ten behoeve van Beleidsanalytische Studies) komt tot de conclusie dat het nu onmogelijk is tot sets van maatregelen te komen en dat het opstellen van scorekaarten waarin de effecten van een groot aantal maatregelen worden gepresenteerd geen adequaat hulpmiddel is bij de vorming van een samenhangend verkeersveiligheidsbeleid (SIBAS, 1986).

Samengevat: Evaluatie van bestaand beleid via effectevaluatie is incidenteel uitgevoerd en blijkt methodologische en meetproblemen op te leveren. Alternatieve onderzoekvarianten zouden op hun bruikbaarheid nagegaan moeten worden.

PROCESEVALUATIE: EEN ALTERNATIEF?

Bij de beoordeling van het beleid gaat het uiteraard in eerste instantie om de effecten van dat beleid en dan gemeten in dezelfde termen als de doelen zijn geformuleerd. Bij de verkeersveiligheid: verkeersslachtoffers. De conclusie uit het voorgaande moet zijn dat het op dit moment niet mogelijk is uitsluitend op basis van de resultaten van effectenstudies beleid te voeren, respectievelijk bij te stellen. Gebruik van "gebundelde intuïtie" blijft geboden. In de bestuurskunde en beleidsanalyse is men, zoals in zovele takken van wetenschap, begonnen aandacht te besteden aan de procesmatige kant. In deze aanpak worden beleidsprocessen geanalyseerd en de kwaliteit van deze processen vastgelegd. De veronderstelling hierbij is dat uit de kwaliteit van het beleidsproces vermoedelijk effecten van het beleid kunnen worden afgeleid. Empirisch zou de juistheid van deze veronderstelling vastgesteld moeten worden. Wellicht is het niet mogelijk verdergaande conclusies te trekken dan "gezien de feiten aan het beleidsproces hadden de effecten beter kunnen zijn". Procesevaluatie uit armoede! Maarse (1984) somt de voor- en nadelen van

procesevaluatie op. Als belangrijkste nadeel noemt hij dat er geen onduwbelzinnig verband bestaat tussen effectiviteit van beleid en de kwaliteit van het beleidsproces. Voordelen noemt Maarse ook. Procesevaluatie kan belangrijke aangrijpingspunten verschaffen voor effectieve beleidvorming, geeft mogelijkheden beleid te optimaliseren. In deze zin is procesevaluatie meer toekomstgericht dan effectevaluatie ("produktevaluatie").

In hetzelfde artikel doet Maarse een voorstel tot operationalisering van de kwaliteit van een beleidsproces:

- doelgerichtheid: hierbij gaat het zowel over de wijze waarop doelen geformuleerd worden als waarop ze worden nagestreefd;
- informatie: de kwaliteit van een beleidsproces is hoger naarmate betrokkenen (tijdig) over de benodigde en juiste informatie beschikken;
- integratie: kwaliteitsbevorderend werken integratie tussen bepaalde beleidssectoren en binnen een sector;
- macht: of beter gezegd de machtverdeling tussen betrokkenen.

Bij deze laatste factor is de relatie met de kwaliteit van het beleidsproces niet zo eenvoudig. In het algemeen kan men stellen dat extreme machtsverhoudingen en die welke diffuus of gefragmenteerd te noemen zijn tot kwaliteitsverlies leiden.

DOELGERICHTHEID

Tot voor kort was er geen expliciete doelstelling en moesten we het doen met "vermindering van, verbetering van ..." (NPV, 1985). De overheid is nu de weg ingeslagen van een meer expliciet doel. De vraag is of een enkele taakstelling doelgericht beleid betekent. Naar mijn oordeel doet zo een taakstelling niet meer dan de verkeersveiligheid op de politieke agenda te houden. De beleidsinhoud verandert nu niet, maar wellicht wel als de taak niet of te gemakkelijk bereikt wordt. Aan te bevelen is meer afgeleide doelen te formuleren: bijvoorbeeld doeleinden voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, of ongevallen ten gevolge van alcoholgebruik. Interessant is het ook na te gaan tegen welke prijs veiligheids-winst geboekt mag worden. Bijvoorbeeld welke vrijheidsbeperkingen zijn acceptabel als daar veiligheids-winst tegenover staat. Waarom een bromfietser wel verplichten een helm te dragen en een fietser niet, waarom motorrijden niet verbieden, om eens twee prikkelende suggesties te doen.

Van de huidige taakstelling is de argumentatie waarom juist deze gekozen is niet openbaar en laat zich raden hoe realistisch en uitdagend ze is. De hier genoemde punten zijn mijns inziens te beschouwen als ingrediënten van een beleidsvisie.

INFORMATIE

Te denken valt aan informatie over de aard en de omvang van de verkeers- onveiligheid en in het bijzonder over de veranderingen in de tijd. Gebrek aan kwaliteit van deze informatie en het niet tijdig genoeg beschikbaar zijn maakt monitoring van het verschijnsel niet goed mogelijk en vermindert de kwaliteit van het beleidsproces en vermoedelijk de beleidseffectiviteit.

Verkeersveiligheidsbeleid is gebaat bij een veiligheidsthermometer (Wegman, 1984). Beleidvoerders moeten de beschikking hebben over de relevante (wetenschappelijke) kennis over effecten van beleidsmaatregelen. Beleidvoerders uiten nog wel eens de klacht dat de benodigde kennis versnipperd beschikbaar is, dat deskundigen en adviseurs het soms met elkaar oneens zijn, dat oordeelsvorming bemoeilijkt wordt door gekleurde informatie. Ook in veiligheidsland zijn deze geluiden te horen; via state-of-the-arts zou voor wat dit betreft voor kwalitatief hoogwaardige beleidvoerders en -voorbereiders een oplossing gevonden kunnen worden.

INTEGRATIE

De vraag is meestal niet óf een integrale aanpak moet worden gevolgd, maar hóe. Op het gebied van verkeer en vervoer lijkt voor wat betreft de integratie een nieuw tijdperk aangebroken, nu "De projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad" in het leven is geroepen als reactie op de toenemende hoeveelheid files en de twijfels dat slechts meer autosnelwegen het antwoord daarop zou zijn. Betrokkenen: rijk, provincies en (de vier grote) gemeenten, belangenbehartigers van de auto en het openbaar vervoer. Het motto: nood leert samenwerken. Op het gebied van de verkeersveiligheid heeft Berenschot (1984) na een onderzoek geconcludeerd dat de huidige bestuurlijke organisatie op rijksniveau, alsmede de bestaande overlegkaders een samenhangend verkeersveiligheidsbeleid in de weg stonden. Deze problemen werden door dit bureau overigens kenmerkend geacht voor de ge-

hele rijksdienst ("dit is deels een troost en deels een treurige constatering"). Naast deze horizontale coördinatie is er nog een relatie met de provincies en de gemeenten. Op basis van een onderzoek van de Vakgroep Bestuurskunde van de Universiteit van Nijmegen (Linssen e.a., 1985), omtrent de bevoegdheden en mogelijkheden van de verschillende bestuurslagen voor de aanpak van de verkeersonveiligheid, bevelen deze onderzoekers aan dat de integratie bereikt kan worden door het ontwikkelen van een duidelijke, breed gedragen beleidsvisie (een referentiekader). McKinsey (1985) voegt hier aan toe een aansporend systeem te overwegen. Inmiddels is door Minister Smit-Kroes van Verkeer en Waterstaat "een beloningssysteem" in het vooruitzicht gesteld. Overigens is inmiddels besloten in het kader van de zogenaamde afslankings- en stroomlijningsoperatie bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de Directie Verkeersveiligheid, het ambtelijk orgaan ten behoeve van de coördinerend Minister voor de Verkeersveiligheid, onder te brengen bij Rijkswaterstaat. In deze ongewisse tijd is het moeilijk speculeren over de nieuwe kansen voor integratie.

MACHT

Indien macht wordt opgevat als de mogelijkheid voor een actor om het gedrag van een andere actor in overeenstemming met de eigen doeleinden te beïnvloeden, dan ontvalt de grondslag daartoe als niet voldoende geëxpliciteerde doeleinden geformuleerd zijn. De hierna volgende karakterisering is door Berenschot (1984) aan het rapport van de Commissie Hoofdstructuur Rijksdienst (Commissie Vonhoff) ontleend:

"Op terreinen die dwars de diverse departementen doorsnijden, is vaak tussen de betrokken ministers geen sprake van een van harte gemeenschappelijk gedragen beleid. Er is daar geen intense, collectieve overtuiging dat hier een gezamenlijke verantwoordelijkheid ligt. De bewindsman die voor deze beleidsterreinen verantwoordelijk is, krijgt vaak geen collectieve rugdekking vanuit de ministerraad. Daarom dreigen dergelijke beleidsterreinen te verzelfstandigen en te worden geïdentificeerd met de belangen van dat ene departement van de bewindsman, en dan nog meestal met dat ene departementsonderdeel dat zich specifiek bezig houdt met dit beleidsterrein (zoals verkeersveiligheid)".

"Dat leidt tot de constatering dat de essentie van interdepartementale coördinatie niet ligt in het aanwijzen van een coördinerend bewindsman en aparte coördinerende diensten als de Directie Verkeersveiligheid, maar in het belang dat andere departementen aan het onderwerp hechten".

Illustratief in dit kader is de totstandkoming van de 1 november wetgeving (bloedproef en ademtest bij verkeersdeelnemers in 1974) zoals door van Putten in Haagse Machten (1980) beschreven. Een dergelijk verhaal laat zich ook beschrijven voor de wetswijziging rondom de vervanging van de bloedproef door ademanalyse-apparatuur. De macht naar lagere overheden toe, om effectief het aantal slachtoffers in Nederland terug te dringen door stimulering van activiteiten van die lagere overheden is gering. In andere landen (Japan, Verenigde Staten) is hiervoor een wettelijke basis. In Nederland loopt dit via subsidiestromen van relatief zeer geringe omvang (jaarlijks minder dan.. miljoen) en door kennisoverdracht. Wellicht dat een creatieve invulling van een beloningssysteem voor gemeenten onder het motto "een spiering uitwerpen om een kabeljauw te vangen" tot nieuwe ideeën leidt.

Tenslotte de macht van de belangengroepen. In het verkeersveiligheidsparlement - de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid - zijn vele van deze groepen vertegenwoordigd. Enerzijds hebben dergelijke groeperingen een maatschappelijke verantwoordelijkheid de veiligheid te bevorderen, anderzijds zijn er wellicht andere belangen in het geding: consumentenvrijheid, commerciële belangen van industrie, handel etc.. Het zou interessant zijn eens te analyseren hoe in dit parlement eigen belangen en doeleinden in overeenstemming gebracht worden met veiligheidsbelangen.

Bij verkeersveiligheidsbeleid is, samengevat, bij alle vier genoemde factoren kwaliteitswinst te boeken.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

- Alternatieve onderzoekvarianten voor het bepalen van de effecten van beleid zouden op hun bruikbaarheid nagegaan moeten worden (bijvoorbeeld tijdreeksonderzoek, de modus-operandimethode etc.).
- Procesevaluatie als zodanig heeft waarde en wint aan waarde als empirisch de relaties met effectevaluatie worden vastgesteld.
- Procesevaluaties over concrete onderwerpen geven inzicht in "machtsverdelingen" en in de wijze waarop de inhoud van maatregelen tot stand komt; het uitvoeren van een aantal cases wordt bepleit.
- Het is niet waarschijnlijk dat in de naaste toekomst uitspraken mogelijk zijn over in hoeverre het realiseren van de gestelde taak (25%

minder verkeersslachtoffers in 2000) het resultaat is van gevoerd beleid.

- Het feit dat een taakstelling is geformuleerd moet de aanleiding zijn om systematisch effecten- en effectiviteitsonderzoek uit te voeren en bovendien om de kwaliteit van de gegevensverzameling te verbeteren.
- Teneinde het verkeersveiligheidsbeleid te kunnen sturen zouden expliciete en gedetailleerde taakstellingen moeten worden geformuleerd.
- Er zijn aanwijzingen dat de kwaliteit van de basisgegevens in Nederland afneemt, wat beleidvoeren en wetenschappelijk onderzoek zal bemoeilijken; dit moet worden voorkomen.
- Het is opmerkelijk te noemen dat het vakgebied bestuurskunde het verkeersveiligheidsbeleidsterrein nog niet ontdekt heeft als vruchtbaar werkgebied; over het omgekeerde heb ik nog geen oordeel.

LITERATUUR

Berenschot (1984). Evaluatie Coördinatiestructuur verkeersveiligheid 1984.

Blommestein, H.J.; Bressers, J.Th.A. & Hoogerwerf, A. (red.) (1984). Handboek beleidsevaluatie. Samson, 1984.

Linssen, P.F.A.M. & Versnel, H. (1985). Mogelijkheden en grenzen van verkeersveiligheidsbeleid. Universiteit van Nijmegen, Vakgroep Bestuurskunde, 1985.

Maarse, J.A.M. (1984). Analyse en evaluatie van beleidsprocessen. In: Blommestein e.a. (1984).

Maessen, F.C.M.M. & Warffemius, A.J.F.M. (1984). Evaluatie van bestaand beleid. Beleidsanalyse 1984-4. Ministerie van Financiën, 1984.

McKinsey en Company (1985). Naar een slagvaardig verkeersveiligheidsbeleid. Amsterdam, 1985.

NPV (1983). Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid. Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1983, 1984, 18195, no. 1 t/m 4. Staatsuitgeverij, 1983.

Putten, J. van (red.) (1980). Haagse machten. Staatsuitgeverij, 1980.

SIBAS (1986). Inzicht en overzicht; Een beschouwing over het kiezen van maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid. SIBAS, 1986.

Wegman, F.C.M. (1981). De ontwikkelingen van de verkeersveiligheid in Nederland. In: Bijdragen Verkeerskundige Werkdagen 1981, Deel 1. SVT, 1981.

Wegman, F.C.M. & Blokpoel, A. (1985). Op verkenning naar probleemgebieden bij de verkeersveiligheid. R-85-19. SWOV, 1985.

Wegman, F.C.M. (1986). Kwantitatieve taakstellingen in het verkeersveiligheidsbeleid: Schone schijn en barre werkelijkheid. R-86-9. SWOV, 1986.