

EVALUATIE VAN DE INVOERING VAN HET NIEUWE RVV 1990 EN HET BABW

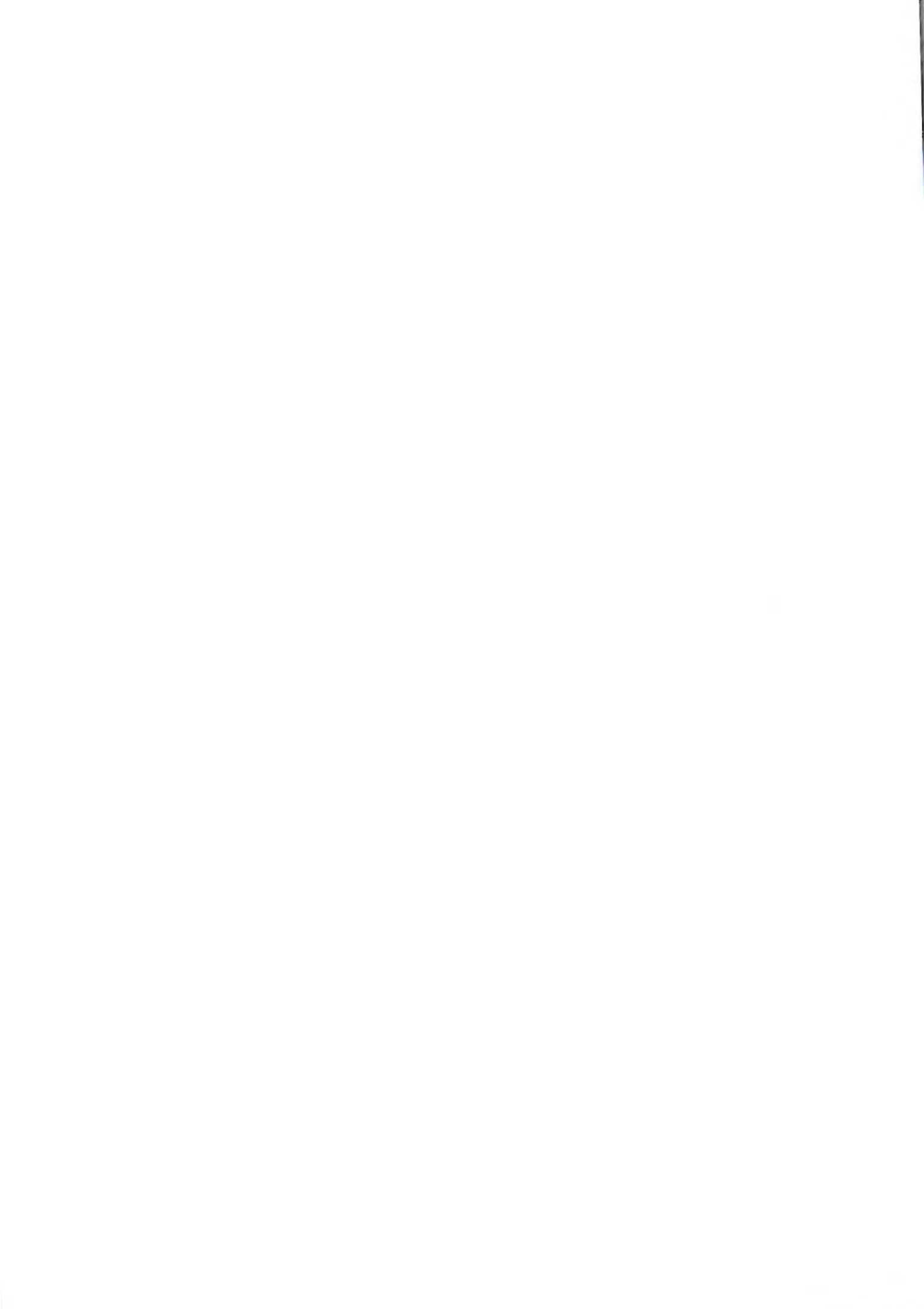
Verslag van een oriënterende interviewronde bij politiekorpsen, wegbeheerders/verkeersafdelingen van gemeenten en rijscholen

R-91-80

A.A. Vis

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
2. Doel en opzet
 - 2.1. Inleiding
 - 2.2. Doel en opzet van het voorgenomen evaluatie-onderzoek
 - 2.3. Doel en opzet van de oriënterende interviewronde
3. Uitvoering van de oriënterende interviewronde
 - 3.1. Inleiding
 - 3.2. Trekking van de steekproef en uitvoering van de interviews
4. Resultaten van de oriënterende interviewronde
 - 4.1. Inleiding
 - 4.2. Interviews bij de politiekorpsen
 - 4.3. Interviews bij de (gemeentelijke) wegbeheerders
 - 4.4. Interviews bij rijscholen, resp. rijinstructeurs
5. Impressies uit informatieve en instructieve bijeenkomsten en cursussen
 - 5.1. Inleiding
 - 5.2. Startevenement
 - 5.3. Regionale voorlichtingsbijeenkomsten
 - 5.4. Cursus door kerninstructeur RVV
 - 5.5. Cursus RVV 1990 en cursus Rijprocedures 1991 georganiseerd door de BOVAG en het CBR
6. Conclusies
 - 6.1. Inleiding
 - 6.2. Aanwijzingen ten behoeve van de uitvoering ondervragingsronde 1992
 - 6.2.1. Steekproef
 - 6.2.2. Methodiek

- 6.3. Kennisniveau van, bekendheid met en opvattingen over het RVV 1990, het BABW en het flankerend beleid
 - 6.3.1. Situatie bij de politiekorpsen
 - 6.3.2. Situatie bij de (gemeentelijke) wegbeheerders
- 6.4. Indrukken op basis van bijgewoonde informatiebijeenkomsten, cursussen en overige reacties

Literatuur

Bijlagen 1 t/m 6

VOORWOORD

Op 1 november 1991 zijn een herzien "Reglement verkeersregels en verkeers-tekens 1990" (RVV 1990) en een nieuw "Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer" (BABW) van kracht geworden. Beide regelingen vervangen het RVV 1966.

Met dit RVV 1990 is de filosofie dat vrijwel elke verkeerssituatie min of meer concreet met regels moest worden opgelost verlaten. Uitgaande van het toegenomen verkeersinzicht wordt in de nieuwe benadering juist een belangrijke plaats toegekend aan de eigen verantwoordelijkheid en het eigen inzicht van de weggebruikers. Een aanzienlijk aantal regels is vervallen, de overblijvende vaak vereenvoudigd. Naar verwachting zal dit de geloofwaardigheid verhogen en de naleving verbeteren. Het succes van deze nieuwe regelgeving staat of valt met een goed flankerend beleid, waarvan onder meer educatie, voorlichting aan de onderscheiden doelgroepen, handhaving door de politie en ondersteuning van wegbeheerders deel uitmaken. Een "brede" acceptatie, d.w.z. zowel bij weggebruikers, uitvoerders, handhavers en alle maatschappelijke instanties die met het wegverkeer te maken hebben, is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Er is aan de invoering dan ook een ruime voorbereidingsperiode voorafgegaan, waarin vrijwel alle betrokken instanties zijn geconsulteerd. Of en in welke mate het RVV 1990 en het BABW aan alle daaraan gestelde verwachtingen inderdaad zullen beantwoorden of dat bijstellingen op onderdelen gewenst zijn zal de praktijk uitwijzen.

De Dienst Verkeerskunde (DVK) van Rijkswaterstaat heeft de SWOV verzocht een plan uit te werken voor een evaluatie van de invoering van de nieuwe regelgeving (Noordzij, 1990). Deze evaluatie zal zich in hoofdzaak richten op veranderingen die van de genoemde invoering het gevolg zijn.

Bijgaande rapportage beschrijft de eerste (voorbereidende) fase van deze evaluatie voor de onderdelen die betrekking hebben op de politie, wegbeheerders en rijsscholen.

De resultaten zijn te beschouwen als een globale en beperkte inventarisatie van opvattingen en meningen die rond de invoeringsdatum over de materie bij de genoemde drie doelgroepen werden aangetroffen. Op basis van deze resultaten worden uitvoerings voorstellen gedaan voor een uitgebreidere ondervragingsronde die half 1992 is voorgenomen.

Daarnaast vindt een afzonderlijke evaluatie plaats bij weggebruikers.

1. INLEIDING

Weinig wijzigingen in de regelgeving zijn zo frequent in ambtelijke nota's, vakbladen en de pers aan de orde geweest als de invoering van het RVV 1990. Vanwege de lange weg die dit nieuwe RVV heeft moeten afleggen en de ontwikkelingen in uitgangspunten die zich daarbij hebben voorgedaan is een korte terugblik hier wel op zijn plaats. Ook in het verleden was duidelijk dat verkeer zonder regels tot chaos en onveiligheid leidde. Het RVV 1966 bevatte een grote hoeveelheid regels en tekens om dat verkeer in goede en veilige banen te leiden. Uitgangsfilosofie was destijds dat vrijwel alle denkbare verkeerssituaties concreet geregeld moesten zijn. Aan eigen verantwoordelijkheid en inzicht van de weggebruikers werd weinig over gelaten. De politie had de zorg voor de naleving. In de loop der jaren nam het aantal regels en tekens als gevolg van de omstandigheden enorm toe, het RVV werd keer op keer aangepast aan de ontwikkelingen. Het werd echter steeds duidelijker dat de handhaving door de politie geen gelijke tred kon houden met de toename van het verkeer en de daarvoor ontwikkelde regelgeving. Zowel voor de doorstroming als verkeersveiligheid is het essentieel dat regels door de weggebruikers worden geaccepteerd en nageleefd en door de politie (kunnen) worden gehandhaafd. Het RVV 1966 bleek aan deze voorwaarden steeds minder te voldoen. Op zich al een gegronde reden om herziening te rechtvaardigen. Maar er waren nog meer argumenten: Toetreding tot internationale verkeersverdragen (o.a. van Wenen in 1988) vereiste ook vergaande aanpassingen. Daarnaast bleken bevindingen van de Commissie Geelhoed ("Commissie vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen") en de Commissie Roethof ("Commissie kleine criminaliteit") sterke stimulansen te zijn voor hernieuwing. De laatste commissie "moedigde" het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan op korte termijn een begin te maken met een nadere analyse van de verzameling verkeersregels en verkeerstekens. Wat gemist kon worden moest worden geschrapt, regels die de effectiviteit belemmerden vereenvoudigd. Als uitgangscriteria werd daarbij meegegeven dat het vast moest staan dat het gros van de weggebruikers deze regels of tekens vrijwillig zal naleven, de politie ze moet kunnen handhaven, de politie, OM en rechterlijke macht in staat moeten zijn de daaruit voortkomende verkeerszaken te verwerken en het verkeersbeleid en de daaruit voortkomende wetgeving in de pas moet lopen met het overige overheidsbeleid ten opzichte van het wegverkeer.

De uitgangspunten voor het RVV 1990 beogen dan ook niet uitsluitend be -

vordering van de doorstroming, verkeersveiligheid en verhoging van de bescherming van de relatief zwakke verkeersdeelnemers en het milieu, maar hebben dus ook te maken met het streven naar deregulering en internationale harmonisatie.

In relatie met het RVV 1990 regelt het nieuwe BABW (in afwijking van de oude regeling) de bevoegdheden bij toepassing van verkeerstekens en -borden, (de procedure bij) het nemen van verkeersbesluiten en het treffen van verkeersmaatregelen. Ook het BABW heeft vergelijkbare uitgangspunten als het RVV 1990: Bevoegdheden bij de lokale wegbeheerder, een terughoudend gebruik van borden en tekens, voorkeur voor vormgevingsmaatregelen teneinde gewenst gedrag te bereiken boven juridische regels en een herkenbaar en eenvoudig wegbeeld dat in gelijksoortige situaties zoveel mogelijk uniform is. De bedoeling is uiteindelijk dat beide regelingen gedragsveranderingen van weggebruikers teweeg brengen die een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.

Hoewel voor "ingewijden" het RVV 1990 ten opzichte van dat uit 1966 aanzienlijk vereenvoudigd is (er is sprake van halvering van het aantal regels) blijkt de vernieuwing - zeker voor de gemiddelde weggebruiker - minder drastisch en de termen "facelift" en sanering wellicht meer op hun plaats. Het werkelijke effect zal naar verwachting dan ook sterk afhankelijk zijn van flankerend beleid dat voor, tijdens en ook nog na de invoering op 1 november 1991 zal worden gevoerd. Dit beleid beoogt op uiteenlopende wijzen via diverse kanalen verschillende doelgroepen, nauw betrokken bij de invoering, kennis te laten nemen van de achtergronden, bedoelingen en inhoud van de nieuwe regelgeving. Teneinde effecten van de invoering te kunnen vaststellen is een evaluatie-onderzoek voorgenomen. Uitgangspunt voor opzet en uitvoering hiervan is het door de SWOV ontwikkelde evaluatieplan (Noordzij, 1990) en dan met name de tweede variant daaruit. Deze variant voorziet in ondervraging van vier belangrijke doelgroepen te weten: weggebruikers, politie, wegbeheerders, rijkschoolhouders, resp. instructeurs, en eventueel het onderwijs. Deze doelgroepen zijn elk op verschillende wijze bij de invoering betrokken. De weggebruikers komen in een afzonderlijk onderzoek aan de orde. Deze rapportage heeft betrekking op de drie overige groepen. Het accent ligt op de periode na de inwerkingtreding. De ondervragingen richten zich in hoofdzaak op de feitelijke veranderingen in het wegbeeld, toezicht, handhaving en rijopleiding als gevolg van de invoering van het RVV 1990, het nieuwe BABW en het gevoerde flankerend beleid.

2. DOEL EN OPZET

2.1. Inleiding

Onderscheid moet worden gemaakt tussen de doelstelling van het totale voorgenomen evaluatie-onderzoek (zoals uitgebreid beschreven als variant in Noordzij, 1990) en de (beperkte) doelstelling van de in het najaar van 1991 uitgevoerde oriënterende interviewronde waarover hier wordt gerapporteerd.

2.2. Doel en opzet van het voorgenomen evaluatie-onderzoek

Het evaluatieplan richt zich in hoofdzaak op veranderingen als gevolg van de invoering van het RVV 1990 en het BABW. Getracht zal worden op basis van het verkregen totaalbeeld van alle onderdelen uit genoemd plan een eindoordeel te geven over de gevolgen van die invoering en voor zover dat mogelijk is aanbevelingen te doen voor toekomstige aanpassingen en aanvullingen. De gekozen vorm van evaluatie-onderzoek wijkt iets af van de algemeen gebruikelijke, waarin door middel van vergelijking van metingen of verzamelde gegevens uit de periode voorafgaand aan de invoering met die uit de periode daarna veranderingen worden vastgesteld en waarbij dan vervolgens correctie voor eventuele autonome effecten, waarvoor geen relatie met de getroffen maatregel wordt verondersteld, op basis van vergelijkbare gegevens uit gebieden waar de te evalueren maatregel niet werd ingevoerd plaats vindt. In het onderhavige geval zijn de laatste metingen uitgesloten omdat van gelijktijdige invoering in het gehele land sprake is. Eventueel te constateren veranderingen zullen dan ook met beperkte zekerheid uitsluitend aan de invoering van het RVV 1990, het nieuwe BABW en/of uitgevoerd flankerend beleid mogen worden toegeschreven.

Een andere beperking vormt de beslissing om (onder meer op grond van budgetaire overwegingen) - met uitzondering voor de weggebruikers - af te zien van ondervragingen in de periode voorafgaand aan de ingangsdatum. De veranderingen als gevolg van de "1 november-operatie" worden bij de overige drie doelgroepen vastgesteld op basis van ondervraging van min of meer representatief te achten steekproeven. Deze ondervraging dient plaats te vinden nadat feitelijke ervaring met de nieuwe situatie is opgedaan en opvattingen daaromtrent kunnen zijn ontstaan. Uitgaande van de invoeringsdatum van 1 november 1991 wordt dit dus half 1992.

Een aantal onderwerpen, die in de ondervraging worden betrokken, is voor de drie doelgroepen gelijk, een ander deel is slechts relevant voor één van de drie. Bijgevolg zijn voor elke doelgroep afzonderlijke lijsten opgesteld met onderwerpen die voor ondervraging in aanmerking komen (zie Bijlagen 1, 2 en 3).

De ondervraging bij de politie (over de onderwerpen uit Bijlage 1) vindt plaats bij zowel leidinggevend kader als personeel in het uitvoerende vlak (surveillance). De voorgenomen steekproef bedraagt ca. 150 personen verdeeld over ca. 10 gemeenten, waarbij een goede spreiding naar regio en urbanisatiegraad in aanmerking zal worden genomen.

De ondervraging van wegbeheerders (over de onderwerpen uit Bijlage 2) zal zich eveneens moeten uitstrekken over leidinggevend kader en personeel op het uitvoerend vlak, alsmede tot functionarissen in bestuurlijke en beleidsmatige functies. De voorgenomen steekproef grootte is hier eveneens ca. 150 en bij voorkeur in dezelfde gemeenten waarin ook ondervraging van de politie plaats vindt. Uiteraard is dan automatisch ook in dit geval van spreiding naar regio en urbanisatiegraad sprake. Daarnaast wordt beoogd binnen deze steekproef variatie naar wegtype en categorie wegbeheerder te realiseren.

De ondervraging van rijschoolhouders en eventuele instructeurs zal bij voorkeur plaats moeten vinden in dezelfde gemeenten waarin ondervraging van politie en wegbeheerders plaats vindt. Op deze manier ontstaat uit de geïntegreerde resultaten uit de afzonderlijke ondervragingen een beeld over ongeveer dezelfde omstandigheden en situaties waardoor geconstateerde effecten mogelijk beter kunnen worden verklaard. Bovendien geeft dit in de uitvoeringsfase praktische voordelen.

De bedoeling is het totale evaluatie-onderzoek gefaseerd uit te voeren. De eerste landelijke ondervraging van politie, wegbeheerders en rijscholen wordt ongeveer half 1992 uitgevoerd. Daarnaast bestaat het voornemen gedurende een aantal opeenvolgende jaren (voorstel 1992, 1993 en 1994) in een beperkt aantal gebieden van enkele wegbeheerders via schouwing de feitelijke ontwikkeling in de praktijk te volgen. Daarmee zou het mogelijk zijn veranderingen in het totale wegbeeld, de ontwikkeling van het bestand verkeersborden en -tekens en de omvang van toepassing van vormgevingsmaatregelen in plaats van juridische regelingen met bord of tekens te inventariseren. De totale evaluatie kan tenslotte worden afgesloten met een nabeschouwing waarin alle afzonderlijke onderdelen (inclusief het onderzoek onder weggebruikers) worden geïntegreerd.

Nog niet is besproken welke ondervragingsmethode wordt gevolgd, evenmin de exacte vraagstelling die daarbij zal worden gehanteerd. De eenvoudigste vorm bestaat uit een schriftelijk toe te zenden vragenlijst die na invulling dient te worden geretourneerd. Bezwaren hiervan zijn in de praktijk een grote non-response waarvan meestal moeilijk valt vast te stellen of deze selectief is. Bovendien ontbreken voldoende mogelijkheden de vragen en antwoorden toe te lichten. Uitvoering als telefonische enquête ondervangt een deel van deze bezwaren, maar kent weer andere. Persoonlijke interviews door een getrainde en terzake ingewerkte interviewer is een derde methode. Nadelen zijn hiervan de grote arbeidsintensiviteit en dus ook relatief hoge kosten. Ook bij keuze van deze laatste vorm van interview is nog nader onderscheid mogelijk: Ofwel de interviewer hanteert een gestructureerde - eventueel van toelichting te voorziene - vaste vragenlijst, ofwel de interviewer hanteert een onderwerpenlijst waarbij geen strakke vragenlijst wordt aangehouden. Deze laatste vorm - ook wel als diepte-interview aangeduid - biedt meer waarborgen dat geïnterviewden niet beïnvloed door suggestieve vraagstelling hun mening geven. Het probleem in de uitwerkingsfase is echter des te groter als de antwoorden geïnterpreteerd, geclassificeerd en gekwantificeerd moeten worden.

2.3. Doel en opzet van de oriënterende interviewronde

De gecompliceerdheid van het onderwerp en de vermoedelijk grote variatie in bekendheid met en kennis over de materie bij de te ondervragen personen maakt een keuze van onderwerpen, formulering van de vragen en te hanteren methodiek vooraf niet eenvoudig. Teneinde beter in staat te zijn deze keus voor de definitieve uitvoering half 1992 te maken, is als eerste fase in het najaar van 1991 voorgesteld een beperkt aantal interviews met betrokken doelgroepen uit te voeren. Als leidraad bij deze interviews worden de onderwerpenlijsten gehanteerd zoals in Bijlagen 1, 2 en 3 aangegeven. De vraagstelling is daarbij niet dwingend, zoveel mogelijk vrijheid wordt daarbij aan de te interviewen personen gelaten om hun eigen mening spontaan te geven.

Gezien de beperkingen die als gevolg van de omvang en aard van de steekproef aan de resultaten van deze interviews zijn verbonden mogen ze echter niet worden opgevat als "voormeting" volgens de gebruikelijke betekenis. Wel geven ze naar verwachting een indruk van de opvattingen die ten aanzien van het RVV 1990, het nieuwe BABW en het daar omheen gevoerde flanke-

rend beleid bij de betrokken doelgroepen leven. Mogelijk dat dit (tussentijds) beeld aanleiding geeft tot bijstelling van dat flankerend beleid. In ieder geval zijn de ervaringen tijdens deze oriënterende interviews van belang bij de opstelling van de definitieve vragenlijst en leveren aanwijzingen voor een (beter) gefundeerde keuze voor de vorm waarin de definitieve ondervragingen in 1992 zullen plaatsvinden.

3. UITVOERING VAN DE ORIENTERENDE INTERVIEWRONDE

3.1. Inleiding

Vooraf met het oog op de nog te maken keuze voor de definitieve opzet en de daarin te hanteren methodiek bij de ondervragingen is de oriënterende interviewronde door de SWOV in eigen beheer - in casu door de auteur van deze rapportage - in oktober en november 1991 uitgevoerd. Als voorbereiding tot deze uitvoering heeft overleg plaatsgevonden met verschillende functionarissen van landelijke organisaties die de drie eerder genoemde doelgroepen in het overlegtraject bij het tot stand komen van het RVV 1990 hebben vertegenwoordigd. Tevens zijn ter oriëntatie door de auteur diverse cursussen en voorlichtingsbijeenkomsten bijgewoond. Het betrof voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd door verschillende regionale organen voor de verkeersveiligheid, een door kerninstructeurs gegeven interne cursus aan korpsleden van een grote gemeente en een cursus voor rijkschoolhouders en rijinstructeurs door BOVAG en CBR gezamenlijk gepresenteerd (de impressies daaruit verkregen zijn weergegeven in Hoofdstuk 5). Daarnaast is zoveel mogelijk het door diverse instanties geproduceerde en verspreide informatie-, voorlichtings- en lesmateriaal geïnventariseerd, teneinde als interviewer een overzicht te hebben over de mogelijkheden aan informatie die de drie doelgroepen ter beschikking hebben gehad.

3.2. Trekking van de steekproef en uitvoering van de interviews

Eerst is uit het totale gemeentebestand van Nederland een landelijk regionaal en qua urbanisatiegraad gespreide steekproef van tien gemeenten geselecteerd. Voor iedere gemeente werd tevens een reserve aangewezen. Vervolgens zijn in die gemeenten het politiekorps, de gemeentelijke afdeling verkeer en een rijkschool (schriftelijk) gevraagd medewerking te verlenen. Daarbij werd vertrouwelijkheid en anonimiteit van zowel de betrokken gemeente als de te interviewen personen gegarandeerd. In principe waren gesprekken voorzien "onder vier ogen". Als betrokkenen van eenzelfde politiekorps te kennen gaven liever als groep te worden geïnterviewd werd hieraan gevolg gegeven. In de meeste gevallen bleek dit het geval te zijn (voor onderlinge beïnvloeding moest in dergelijke gevallen worden gewaakt). Binnen de gestelde randvoorwaarden van tijd en capaciteit bleek het mogelijk met medewerkers van acht gemeentepolitiekorpsen gesprekken te realise-

ren, in zeven van deze acht gemeenten was dit eveneens het geval met de medewerkers van de gemeentelijke "afdeling verkeer". In totaal hebben 32 gesprekken plaatsgevonden met politiemedewerkers variërend in rang van agent tot adjudant en in functie van surveillant tot hoofd van de verkeersafdeling en kerninstructeur RVV. Daarnaast hebben 12 gesprekken plaatsgevonden met gemeentelijke ambtenaren werkzaam op het gebied van verkeer, van opzichter van de afdeling beheer en onderhoud tot hoofd afdeling civiele techniek, resp. hoofd vakgroep Verkeer & Wegen.

Tenslotte bleek het binnen de gestelde termijn mogelijk slechts twee gesprekken met een rijschoolhouder, resp. rijinstructeur te realiseren binnen dezelfde groep gemeenten. De gesprekken werden gehouden in oktober en november 1991.

4. RESULTATEN VAN DE ORIENTERENDE INTERVIEWRONDE

4.1. Inleiding

Alvorens de resultaten weer te geven eerst een paar opmerkingen. Gezien het karakter van de interviews en de daarbij gehanteerde richtlijnen zijn er relatief veel "open vragen" (zie Bijlagen 4, 5 en 6). Na afloop van de interviewronde zijn de antwoorden die naar aanleiding van de onderwerpenlijsten zijn gegeven zoveel mogelijk in een beperkt aantal categorieën ondergebracht en vervolgens gekwantificeerd. Daar enerzijds meervoudige antwoorden niet werden uitgesloten, maar anderzijds ook niet iedereen alle vragen volledig beantwoordde, komen niet alle percentages op een totaal van 100. Aangezien percentering bij dergelijke beperkte aantallen op zichzelf al discutabel is, zijn de belangrijkste resultaten per onderwerp, respectievelijk per vraag en per doelgroep gepresenteerd in globale termen zoals "een kwart", "vrijwel alle", een "overgrote meerderheid" etc. Deze aanduidingen hebben dan steeds betrekking op de betrokken steekproef personen per doelgroep, d.w.z. 32 voor de politie en 12 voor de gemeentelijke verkeersafdelingen).

4.2. Interviews bij de politiekorpsen

Bekendheid met het RVV 1990, het BABW en het flankerend beleid:

Bijna driekwart blijkt met het nieuwe RVV goed bekend, een kwart globaal. Voor het BABW blijkt dit ongeveer één vijfde, resp. twee-vijfde. Twee-vijfde is matig of niet bekend met het BABW. Slechts enkelen blijken bekend met het flankerend beleid, ongeveer één vijfde globaal, terwijl een meerderheid van driekwart matig of geheel onbekend is met het flankerend beleid. Bij verder doorvragen blijkt vier-vijfde meerdere aspecten van het RVV correct te kunnen noemen, maar bij één vijfde komt er geen "spontaan" antwoord.

Rol van de politie(organisatie):

Ongeveer een kwart veronderstelt dat de politie als organisatie geen rol heeft gespeeld bij het tot stand komen van het RVV 1990, een kwart denkt aan een bescheiden rol en een kwart denkt dat de rol aanzienlijk is geweest.

Wijze waarop geïnformeerd:

Alle betrokkenen hebben in ieder geval informatie gekregen van het korps (bijv. via een cursus). Vakliteratuur en voorlichtingsbijeenkomsten werden door ruim twee-vijfde genoemd. Eén vijfde verkreeg nog informatie via andere media.

Tijdstip van informatie:

Ruim de helft werd pas geïnformeerd in de tweede helft van 1991, ongeveer één op de tien pas op de dag van invoering. Echter alle betrokkenen bleken op die dag op de hoogte.

Instemming en mogelijk draagvlak:

Ongeveer de helft kon zich in grote lijnen verenigen met het RVV 1990 en de achterliggende gedachten en motieven. In de vorm kon zich slechts twee-vijfde vinden, terwijl toch nog ruim één op de tien het in grote lijnen totaal oneens bleek te zijn met een aantal van de belangrijkste uitgangspunten van het RVV. Ongeveer twee-derde bleek het niet eens te zijn met één of meer aspecten, terwijl vier-vijfde het flankerend beleid als ontoereikend beoordeelde.

Ontwikkelde activiteiten binnen het korps:

Alle korpsen gaven wel één of andere interne cursus, er bleek echter een behoorlijke variatie in vorm en duur van de cursus. Uit de gegeven antwoorden valt niet af te leiden dat er op enige schaal (nu al) sprake is van voorgenomen beleidsaanpassingen of aanpassing van de werkwijze bij de handhaving. Bij één op de vijf betrokkenen hadden groepsdiscussies plaatsgevonden. Opmerkelijk in dit verband is dat ruim twee-vijfde aangaf dat "verkeer" een uitgesproken lage prioriteit binnen het korps genoot.

Verwachtingen bij tot stand komen verkeersbesluiten nieuwe stijl:

Een krappe helft verwachtte daarbij geen problemen, ongeveer één op de tien sprak het vermoeden uit dat er een bescheiden rol was weggelegd en één op de vijf verwachtte wel enkele problemen. Bijna twee-vijfde verwachtte een toename van de werklast door uitbreiding van de participatie bij het voorbereiden van verkeersbesluiten.

Consequenties voor de handhaving:

Een kwart verwachtte helemaal geen wijzigingen, bijna drie-vijfde vermoed-

de dat de handhaving gecompliceerder zou worden, ongeveer de helft dat er meer op veiligheidsaspecten zal worden gelet en ruim de helft denkt dat het aantal verbalen zal afnemen. Vrijwel niemand dacht dat handhaving eenvoudiger zou worden en evenmin dat verkeersdeelnemers zich socialer zullen gaan gedragen.

Consequenties voor de totale werklast:

Ruim een kwart denkt dat de totale werklast toeneemt, een vijfde vermoedt een afname, terwijl een kwart geen effect verwacht. Dat alles nu eenvoudiger zal worden denkt een kwart, dat tijd vrijkomt voor eventueel andere activiteiten slechts één op de vijf. Dat die eventueel vrijgekomen tijd weer beschikbaar komt voor "verkeer" verwacht maar één op de tien.

Consequenties voor het gedrag van de weggebruikers:

Ruim driekwart vermoedt dat hierin geen verandering zal komen. Op de vraag of weggebruikers zich socialer zullen gaan gedragen, zich beter aan de regels zullen houden en meer inzicht ontwikkelen blijken de meningen overwegend negatief.

Samenhang in maatregelen:

Vooraf de laatste tijd is de politieorganisatie nogal "in beweging". Op de vraag of er tussen al die veranderingen een bepaalde samenhang te herkennen is blijkt bijna de helft geen mening te hebben, een vijfde ziet geen enkele samenhang en minder dan één op de tien veronderstelt dat die relatie er wel is en dat de betreffende maatregelen elkaar ook ondersteunen. Op het moment van ondervraging bleek twee-vijfde onder de zgn. Wet Mulder te werken. Een concrete verandering die min of meer "spontaan" door een aantal respondenten ter sprake werd gebracht is de aanpassing (in casu verhoging) van normbedragen bij transacties voor bepaalde overtredingen, die vrijwel tegelijkertijd met de invoering van het RVV 1990 is doorgevoerd.

Sommige respondenten vonden dat de relatie tussen boetebedrag en aard en ernst van de overtreding zoek was. In verband met de consequenties voor de overtreders denken zij in dergelijke gevallen moeite met een PV te hebben.

Opvattingen over weginrichting en vormgevingsmaatregelen:

Een ruime meerderheid van negen-tiende stemt in met het uitgangsprincipe van vormgevingsmaatregelen in plaats van juridische. Twee-derde denkt dat

dat ook in de praktijk zal worden gerealiseerd, een kwart heeft die mening niet. Of dit soort maatregelen ook effecten heeft op het rijgedrag daar wordt verdeeld over gedacht: ja en nee beide ongeveer een kwart. Hetzelfde geldt voor het effect op de naleving van de overgebleven regels. Bijna twee-derde denkt dat toenemende toepassing van vormgevingsmaatregelen bij de handhaving een accentverschuiving te zien zal geven in de zin dat meer gelet zal worden op gevaarlijk gedrag, een kwart denkt dat in dit verband minder naar "regeltjes" zal worden gekeken. Een derde geeft te kennen voortaan sterker af te wegen of het verkeersgedrag beantwoordt aan verantwoord en veilig gedrag. Deze hernieuwde afweging heeft ook te maken met de recent verhoogde boetebedragen.

Verkeersveilig gedrag:

Een sterke wissel wordt getrokken op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruikers, een sterker appel gedaan op sociaal verkeersgedrag en minder accent gelegd op het exact volgen van regeltjes. In dit licht gezien is het dan wel belangrijk wat wordt verondersteld veilig verkeersgedrag te zijn. De vragen die hierbij naar voren komen zijn: Heeft de politie zelf een idee wat genoemd gedrag zou moeten inhouden, vertonen de weggebruikers dit nu al en in welke mate en vermoedt de politie dat de weggebruikers feitelijk wel (voldoende) op de hoogte zijn wat dat gedrag in werkelijkheid inhoudt. Op de eerste vraag reageerde de respondenten als volgt: Twee-derde noemde "meer rekening houden met anderen" (sociaal rijgedrag), een derde defensief rijden, ongeveer een vijfde noemde nog verstandig toepassen van de regels, regels beter naleven, geen hinder of gevaar voor medeweggebruikers veroorzaken en matiging van de snelheid. Minder dan één op de tien noemde verder nog aspecten zoals rust brengen in het verkeer, zich anticiperend gedragen, beter afstand houden en ontwikkeling van een betere voertuigbeheersing.

Wat de tweede vraag betreft denkt de helft dat de weggebruikers dit gedrag nog niet vertonen, een kwart vindt in onvoldoende mate en een kwart denkt van wel.

Wat de laatste vraag betreft denkt ongeveer de helft dat de weggebruikers het wel weten, een derde dat zij het onvoldoende weten en een vijfde dat ze het in het geheel niet weten.

Samengevat levert de ondervraging van de betrokken politieambtenaren op:

- Vrijwel alle ondervraagde politiemensen zijn bekend met het RVV 1990,

zij het niet in dezelfde mate voor alle onderdelen. De bekendheid met het BABW is beduidend minder, maar voor het merendeel van hen wellicht ook minder noodzakelijk. Met het flankerend beleid is de meerderheid niet op de hoogte; de meeste ondervraagden konden ook niet aangeven wat dat beleid precies inhoudt.

- Praktisch alle (ondervraagde) politiemensen zijn via hun korps op de hoogte geraakt, meer dan de helft kort voor de invoering.
- Een kwart denkt dat de politie(organisatie) direct of indirect een rol van betekenis heeft gespeeld bij het tot stand komen van het nieuwe RVV.
- Globaal de helft kan zich in grote lijnen vinden in zowel achtergronden, motieven als inhoud van het RVV. Echter ongeveer twee-derde voerde tegen één of meer (uitgangs)punten bezwaren aan, terwijl vier-vijfde het flankerend beleid ondanks dat zij er niet werkelijk bekend mee waren toch ontoereikend achtte.
- Iets meer dan een derde verwacht een toename van de werklust bij het voorbereiden van verkeersbesluiten.
- De helft denkt dat de handhaving gecompliceerder wordt en dat er minder verbalen zullen komen.
- Slechts een kwart verwacht van de gecombineerde maatregelen tijdwinst en vrijwel niemand verwacht dat die tijd ten goede zal komen aan "verkeer".
- Dat de weggebruikers zich uit zichzelf socialer gaan gedragen, beter aan de overgebleven regels zullen houden en meer verkeersinzicht zullen ontwikkelen verwacht bijna niemand.
- Een gering aantal respondenten veronderstelt dat alle binnen de politie(organisatie) genomen maatregelen samenhangen en elkaar ondersteunen.
- Vrijwel ieder onderschrijft het uitgangspunt waarbij prioriteit wordt gegeven aan vormgevingsmaatregelen, twee-derde heeft er vertrouwen in dat dat ook in de praktijk zal gebeuren.
- Twee-derde acht sociaal rijgedrag, geïnterpreteerd als "meer rekening met elkaar houden" de belangrijkste voorwaarde voor veilig rijgedrag, driekwart vindt dat weggebruikers dit nu niet of in onvoldoende mate doen en ongeveer de helft gaat er vanuit dat de weggebruikers dit ook niet of onvoldoende weten.

4.3. Interviews bij de (gemeentelijke) wegbeheerders

Bekendheid met RVV, BABW en flankerend beleid:

Twee-vijfde kent het RVV 1990 goed, drie-vijfde globaal. Twee-vijfde kent

eveneens het BABW goed, de overigen slechts globaal of matig. Met het flankerend beleid blijkt ongeveer één derde op de hoogte te zijn, de overigen matig of niet.

Wijze waarop geïnformeerd:

Vrijwel allen verkregen informatie uit hun vakliteratuur. Via regionale voorlichtingsbijeenkomsten verkreeg vier-vijfde informatie en drie-vijfde via het eigen bedrijf (cursus). Globaal de helft bleek op de hoogte van de publikatie in het staatsblad.

Tijdstip van informatie:

Ongeveer de helft werd geïnformeerd in de tweede helft van 1991, de rest al in een eerder stadium. Iedereen bleek op de ingangsdatum op de hoogte. Uitvoeringsvoorschriften echter bleken zelfs op die dag niet overal beschikbaar.

Instemming en mogelijk draagvlak:

Met de achtergronden en motivering van het RVV 1990 bleek ongeveer tweederde het eens te zijn; voor het BABW ongeveer de helft, voor het flankerend beleid twee-vijfde. Voor vorm en inhoud bleek minder instemming: namelijk minder dan een derde voor zowel het RVV 1990 als het BABW. Negen-tiende bleek het met één of meer onderdelen niet eens te zijn. Wat betreft het flankerend beleid waren de meningen unaniem, namelijk ontoereikend.

Verwachtingen bij het tot stand komen van verkeersbesluiten nieuwe stijl: Een ruime meerderheid van negen-tiende voorzagen een toename van de werklast en vertraging bij het tot stand komen. Enkel voorzagen onduidelijkheden of coördinatieproblemen, ruim twee-derde verwachtte meer en gecompliceerder werk.

Initiëren van verkeersplannen:

Het gemeentebestuur en vervolgens politie, inspraakorganen en actiegroepen worden door een ruime meerderheid als belangrijkste initiatiefnemers voor verkeersplannen, respectievelijk maatregelen gezien. Dezelfde initiatiefnemers worden (in dezelfde volgorde) bij de besluitvorming betrokken, zij het dat de feitelijke besluiten uiteraard door B&W worden genomen.

Consequenties van betrokkenheid van andere belanghebbenden:

Ongeveer twee-derde vermoedt een breder draagvlak, iets meer dan de helft wellicht minder weerstand bij invoering, ongeveer twee-vijfde een beter resultaat en mogelijk meer infrastructurele maatregelen en tenslotte ongeveer een derde een grotere kans op verwerking in plannen. Bij dit alles denkt ongeveer een derde dat de besluitvorming omslachtiger wordt en trager zal verlopen.

Opvattingen omtrent het huidige lokale beleid:

Bijna twee-derde meent dat nu reeds in de geest van het RVV 1990 wordt gewerkt. De helft denkt dat de landelijke trend wordt gevolgd, twee-vijfde houdt het op eigen prioriteiten (die kunnen afwijken van de landelijke!). Een ondergeschikt aantal zegt een afwachtende houding aan te nemen of te veronderstellen.

Tempo en omvang van de toepassing van nieuw beleid:

Een royale meerderheid van vier-vijfde houdt het op gefaseerde invoering. Bijna de helft verwacht dat het in eerste instantie zal gaan om incidentele besluiten of "als de straat toch voor renovatie aan de beurt is". Een systematische "doorlichting" van het totale wegenplan ziet maar een enkeling zitten. De helft beweert reeds nu volgens de nieuwe procedures te werken, ongeveer een derde gaf aan dat het nemen van verkeersbesluiten op dit moment stagneert. Vervanging van borden en tekens zal naar verwachting geleidelijk en afhankelijk van de begroting plaatsvinden.

In de meeste gevallen overheerst de mening (en de noodzaak financieel gezien) dat de wettelijk toegestane vervangingstermijnen volledig zullen worden gebruikt. In gevallen waar een budget op jaarbasis ter sprake kwam ging dat om bedragen van enkele tienduizenden guldens (en daar zijn niet veel infrastructurele maatregelen mee te financieren!).

Rol van het milieu-aspect:

Volgens de helft speelt het milieu-aspect in de huidige situatie zelden een rol van betekenis. Een vijfde denkt dat dat soms het geval is en ongeveer een derde denkt van niet of heeft daar geen mening over.

Ruim twee-derde denkt dat het milieubelang na 1 november 1991 een sterkere rol zal gaan spelen.

Functie van de uitvoeringsvoorschriften bij besluiten:

Twee-vijfde verwacht er steun aan te hebben, eveneens twee-vijfde niet of heeft daar nog geen mening over gevormd. Een vijfde beschikte op het moment van inwerking treden nog niet over de uitvoeringsvoorschriften.

Vier op de vijf denkt dat ze "in de geest van" zullen worden toegepast en één op de vijf als leidraad.

Afname totaal aantal borden:

De helft denkt dat het totale aantal borden in de praktijk zal afnemen, ongeveer een derde vermoedt van niet en de overigen hebben geen idee.

Ruim twee-derde denkt dat er bepaalde groepen borden zijn die in aanmerking komen voor vervanging door vormgevingsmaatregelen. Genoemd werden borden die het parkeren regelen, snelheidsreducerende borden, borden in voorrangssituaties, stopverboden en waarschuwingsborden. Een ruime meerderheid van vier-vijfde denkt echter dat dit slechts af en toe zal gebeuren.

Samengevat levert de ondervraging van de betrokken gemeente-ambtenaren op:

- Allen zijn bekend met het RVV 1990, met het BABW en het flankerend beleid ongeveer de helft.
- Alle betrokkenen verkregen informatie via hun vakliteratuur, een ruime meerderheid ook via regionale voorlichtingsbijeenkomsten.
- Ruim de helft bleek voor 1991 al (globaal) op de hoogte, op de ingangsdatum vrijwel iedereen.
- Een krappe twee-derde kan zich in grote lijnen verenigen met achtergronden en motivering van RVV en BABW, met het flankerend beleid slechts een minderheid. De instemming met vorm en inhoud lag beduidend lager. Een ruime meerderheid bleek het met één of meer punten niet eens te zijn, vrijwel unaniem was het oordeel over het flankerend beleid: ontoereikend.
- Een ruime meerderheid voorzag een toename van de werklast en vertraging bij realiseren van verkeersbesluiten nieuwe stijl.
- Gemeentebestuur, politie, inspraakorganen en actiegroepen worden beschouwd als belangrijkste initiatiefnemers voor verkeersmaatregelen. Er wordt van uitgegaan dat dezelfde groepen bij de voorbereiding van verkeersbesluiten worden betrokken.
- Van de uitgebreide betrokkenheid van belanghebbenden wordt verwacht dat er een breder draagvlak en minder weerstand bij invoering ontstaat. De kans op meer infrastructurele maatregelen en verwerking in plannen neemt daardoor wellicht toe.

- De meerderheid meent dat reeds in de geest van het RVV 1990 wordt gehandeld.
- Een ruime meerderheid gaat er vanuit dat vervanging van vervallen borden en tekens gefaseerd zal plaatsvinden en dat de wettelijk toegestane speelruimte meestal geheel zal worden benut.
- Financiële aspecten spelen een belangrijke rol.
- Op dit moment speelt het milieu-aspect nog een zeer ondergeschikte rol. Na 1991 verwacht ruim twee-derde dat die rol in betekenis zal toenemen.
- Een ruime meerderheid denkt dat uitvoeringsbesluiten "in de geest van" zullen worden toegepast. Niet overal bleken ze op de ingangsdatum beschikbaar.
- De helft denkt dat het totale aantal borden in de toekomst inderdaad zal afnemen.

4.4. Interviews bij rijscholen, resp. rijinstructeurs

Mogelijk wegens geringe interesse, werksituatie en beschikbare tijd bleek - ondanks een mogelijkheid tot financiële compensatie - de bereidheid tot medewerking aan interviews in het kader van de evaluatiestudie in het najaar 1991 gering. Binnen de randvoorwaarden van de eerste fase konden slechts twee interviews volgens de voorgenomen procedure worden gerealiseerd. Hieruit valt uiteraard geen enigszins representatief beeld te vormen. Bij de interviews bij politiekorpsen ontstond al de indruk dat een aanzienlijk deel van de rijschoolhouders, resp. rijinstructeurs slechts summier bekend was met de nieuwe regelgeving als geheel, gezien de aard en omvang van de bij de politie binnengekomen vragen. Indrukken tijdens het bijwonen van een cursus ten behoeve van rijinstructeurs wijzen in diezelfde richting. Voor rijscholen en instructeurs lijken cursussen van bedrijfsorganisaties (o.a. BOVAG en CBR), vakliteratuur en regionale voorlichtingsbijeenkomsten de belangrijkste informatieve bronnen te zijn geweest. Uit de gevoerde gesprekken (en door betrokkenen naar voren gebrachte meningen uit discussies met collega's) viel op te maken dat men in kringen van rijschoolhouders vond dat de informatie aan de late kant, te weinig regionaal gespreid, en te summier zou zijn geweest. De cursussen bleken tekort om voldoende diepgaand op de materie in te gaan en te vrijblijvend. Veel instructeurs, zo viel uit de discussies op te maken, moesten op eigen kosten, buiten werktijd en meestal op eigen initiatief inschrijven. Vooral parttimers bleken hiermee problemen te hebben.

De benaderde rij scholen meenden zelf al voor een belangrijk deel in de geest van het RVV 1990 te hebben lesgegeven.

Een oordeel over de invloed van alle veranderingen op de lesstof en de wijze van lesgeven en welke gevolgen dit had voor het (gemiddeld) benodigde aantal lessen en een feitelijk veranderd verkeersgedrag moest nog worden gevormd.

Direct na 1 november 1991 worden in ieder geval "aanloopproblemen" voorzien. Problemen worden ook verondersteld bij vertaling van de regelgeving naar de praktijk, twijfel werd uitgesproken of de mentaliteit van de gemiddelde weggebruiker dat sterke beroep op eigen verantwoordelijkheid rechtvaardigt. Veel "collega's" zouden nog teveel opleiden voor het "rose papiertje".

Opmerkelijk is dat ook ten aanzien van de opleiding aan een sterkere rol van "de overheid" (welke instantie daar dan ook onder moet worden verstaan) de voorkeur lijkt te worden gegeven: Meer sturing en minder vrijblijvendheid bij cursussen en dergelijke.

Ook bij deze betrokken doelgroep lijkt de mening te overheersen dat de publieksvoorlichting niet volledig aan het gestelde doel heeft beantwoord. De meeste mensen zijn misschien wel op de hoogte dat er iets verandert per 1 november 1991, maar in welke zin precies en hoe de vertaling naar de dagelijkse rijpraktijk luidt, in veel geringere mate. Nog onvoldoende lijkt bij veel weggebruikers het besef aanwezig te zijn wat nu juist in de praktijk veilig verkeers-, resp. rijgedrag is.

5. IMPRESSIES UIT INFORMATIEVE EN INSTRUCTIEVE BIJeenKOMSTEN EN CURSUSSEN

5.1. Inleiding

Ter oriëntatie bezocht de auteur/interviewer een aantal informatieve bijeenkomsten en cursussen over het RVV 1990 en daarmee samenhangende zaken. Het betreft o.a. het startevenement van de landelijke massamediale campagne op 18 september 1991, twee door regionale organen voor de verkeersveiligheid georganiseerde voorlichtingsbijeenkomsten, een intern bij een korps van de gemeentepolitie gegeven cursus door een kerninstructeur RVV en een door de BOVAG en het CBR georganiseerde en gepresenteerde cursus over de nieuwe rijprocedure en de daarmee samenhangende veranderingen. Per evenement en per cursus volgen hier enkele impressies. Het is hierbij niet de bedoeling uitgebreid inhoudelijk op de presentaties in te gaan of een oordeel te geven over vorm en inhoud en de wijze van presenteren. Wel wordt wat nader ingegaan op aspecten die voor een deel als mogelijke verklaringen kunnen worden gezien voor de eerder besproken resultaten uit de oriënterende interviewronde of die opgevat mogen worden als aanvulling daarop. De mogelijke uitstraling en overtuiging die van de introductiebijeenkomst van het RVV 1990 is uitgegaan is bijvoorbeeld zo'n aspect, evenals de indruk over de mate van instemming van de toehoorders bij voorlichtingsbijeenkomsten of de omvang en de aard van de gestelde vragen, die misschien als indicatie moeten worden opgevat voor nog te verwachten problemen bij de invoering in de praktijk.

5.2. Startevenement

Naar schatting waren 800 tot 1000 personen aanwezig bij het startevenement op 18 september 1991. Het merendeel van de bezoekers was waarschijnlijk afkomstig uit kringen van landelijke en regionale organisaties, gemeenten, politiekorpsen, beleidsmedewerkers en vertegenwoordigers van zowel de landelijke als regionale media. In ieder geval relatief veel personen die in de praktijk beroepshalve een belangrijke taak zouden hebben bij het uitdragen, ondersteunen, realiseren en handhaven van het RVV 1990 en de achtergronden daarvan. Naast een perspresentatie dus ook een uitstekende gelegenheid om al deze betrokkenen te motiveren en overtuigen. In hoeverre het startevenement in dit opzicht aan z'n bedoelingen heeft beantwoord blijft nog een open vraag. Hoewel enige scepsis viel te beluisteren, waren

de presentaties van beide bewindslieden (de Ministers Maij-Weggen en Hirsch Ballin) overwegend positief en optimistisch ten aanzien van het bereiken van de beoogde doelstellingen van de 1 november-operatie. Wel werd onderkend dat het wel eens om een "lange adem" zou kunnen gaan. Sterkere twijfel bleek uit een forumdiscussie, waarbij vrijwel alle landelijke organisaties en beleidsmedewerkers die ook aan het vooroverleg hadden deelgenomen, betrokken waren. Ook ontbraken de min of meer obligate opmerkingen niet dat het gewenste succes mede afhankelijk zou zijn van vervulling van een aantal nevenvoorwaarden, die weliswaar relevant, maar slechts op termijn en moeizaam te realiseren lijken te zijn. Los daarvan bleek het vertrouwen in de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker - gezien zijn huidige verkeersgedrag - niet echt overtuigend. Veranderingen in het verkeersgedrag komen wellicht toch moeizamer tot stand dan de uitgangsfilosofie van het RVV 1990 veronderstelt. Daarvoor zouden er nog teveel discontinuïteiten in de verkeerseducatie zijn aan te wijzen (bijv. bij het VWO). Ook de resultaten van een verbeterde rijopleiding en veranderde examenstructuur zullen pas op enige termijn merkbare effecten hebben op het verkeersgedrag in het algemeen. Kortom, of de filosofie van het RVV 1990 nu wel zo realistisch is en de invoering tot een effectieve verhoging van de verkeersveiligheid zal leiden, werd niet door alle forumleden met volle overtuiging uitgesproken. Een sterke stimulans zou moeten uitgaan van het te voeren flankerende beleid. De geïntroduceerde slogan "Geef je verstand eens voorrang" is op zichzelf niet voldoende voor ontwikkeling van een goed en veilig verkeersgedrag. In dit licht gezien is het wat teleurstellend dat gedragsaanbevelingen voor verkeersdeelnemers nauwelijks of niet aan de orde zijn geweest. Dat de stimulerende kracht van het starvenement niet optimaal is geweest werd meer malen bevestigd door reacties van geïnterviewde personen.

5.3. Regionale voorlichtingsbijeenkomsten

Deze bijeenkomsten, waarvan er in sommige regio's in de periode oktober-november 1991 verschillende hebben plaatsgevonden, werden per keer naar schatting door 80 tot 100 personen bijgewoond. Voor een belangrijk deel waren dit provinciale en gemeentelijke bestuurders, beleidsambtenaren, wegbeheerders en politiepersoneel. Gewoonlijk werd aandacht besteed aan de achterliggende gedachten van het RVV 1990 en het BABW, de consequenties voor wegbeheerders en aan inrichtingsproblemen bij toepassing in de prak-

tijk. Na afloop werd een uitgebreide documentatiemap uitgereikt. Een groot aantal vragen moet als illustratie worden gezien van de behoefte aan informatie bij de aanwezigen. Niet alle beroepshalve betrokkenen bleken op dat moment over voldoende actieve kennis te beschikken. Aan de andere kant werden door diverse aanwezigen bij invoering problemen voorzien, die mogelijk tot heroverweging of zelfs aanpassing aanleiding kunnen zijn. Het moge verder duidelijk zijn dat een voorlichting van een ochtend of middag slechts in kan gaan op hoofdlijnen. Dergelijke presentaties beogen dan ook naast informatie op hoofdzaken stimulering tot nadere zelfstudie van betrokkenen.

5.4. Cursus door kerninstructeur RVV

Binnen het politiekorps vindt kennisoverdracht in "getrapte" vorm plaats. Dat wil zeggen, van elk korps, groep samenwerkende korpsen of regiogroep van de rijkspolitie volgden één of enkele zogenaamde kerninstructeurs een 3- of 4-daagse cursus bij één van de politie-opleidingsinstituten op basis van het door het Politieverkeersinstituut (PVI) ontwikkelde cursusboek "Kerninstructeur RVV 1990" (Enkelaar & De Graaf, 1991). Op hun beurt droegen deze kerninstructeurs hun kennis weer over aan de korpsleden. Binnen grote korpsen bleek ook deze overdracht soms in getrapte vorm plaats te vinden. Enkele impressies uit zo'n cursus, die het beeld zoals dat uit de interviewronde bij de politie naar voren is gekomen in een aantal opzichten aanvullen en onderschrijven, worden hier weergegeven. De kerngedachte luidt als volgt: Veel is geschrapd, maar niet alles mag nu ineens weer! Wat het RVV 1990 concreet verbiedt is nog steeds verboden en vraagt dan ook optreden van de politie. De meeste andere zaken zijn in het algemeen toegestaan, tenzij het verkeer in gevaar wordt gebracht of gehinderd. Als dat het geval is dient artikel 25 WVV te worden toegepast, maar dan wel met omschrijving waarom gevaar en/of hinder werd veroorzaakt. Veel cursisten denken dat dit niet alleen meer werk met zich mee zal brengen, maar ook verwachten zij problemen met die omschrijving. Met een zeker ongeduld en belangstelling wordt dan ook toekomstig te ontwikkelen jurisprudentie afgewacht. De indruk was dat veel cursisten nogal wat problemen hadden met het dualistische karakter van de nieuwe regels: enerzijds handhaving van harde concrete artikelen, anderzijds ruime eigen interpretatie mogelijkheden in de overige gevallen. Sommigen zagen het gevaar van een niet-uniform handhavingsbeleid. De gevoerde discussies tijdens de bijgewoonde cursus,

die overigens na 1 november 1991 plaats vond, brachten aan het licht dat er niet alleen nog veel onduidelijke aspecten van het RVV 1990 en het BABW om nadere uitleg vroegen, maar ook dat een aanzienlijk deel van de cursisten het met sommige uitgangspunten slechts gedeeltelijk eens was. Zeker niet alle veranderingen werden zonder meer als verbeteringen ervaren (o.a. de problematiek met fietsstroken, uitritten, snorfietzen en onverplichte fietspaden). Inventarisatie van bestaande onduidelijkheden, vraagpunten en aanwezige weerstanden door de kerninstructeurs zou nuttig zijn. Het PVI zou daarin een coördinerende rol kunnen spelen. Tot slot de opmerking dat op de invoeringsdatum in diverse gemeenten zeker niet alle korpsleden in de gelegenheid zullen zijn geweest een interne cursus te volgen. Het valt te verwachten dat sommige surveillanten kort na de invoering enige terughoudendheid zullen betrachten om discussies met het publiek onder deze omstandigheden te vermijden.

5.5. Cursus RVV 1990 en cursus Rijprocedures 1991 georganiseerd door de BOVAG en het CBR

De afgelopen periode heeft de BOVAG in samenwerking met het CBR voornamelijk voor rijsschoolhouders en rijinstructeurs een aantal regionale cursussen over zowel het RVV 1990 als over de nieuwe rijprocedure georganiseerd. De belangstelling voor de cursus over de rijprocedure bleek aanzienlijk groter, hetgeen mogelijk als indicatie kan worden opgevat voor de prioriteit zoals die (begrijpelijk) in de rijsschoolwereld wordt gesteld (de rijprocedure is sterker praktijkgericht en bepalend voor succes bij het rijexamen!). Een achteraf door de BOVAG uitgevoerde inventarisatie levert globaal het volgende beeld: Naar schatting zijn er ongeveer 8000 rijinstructeurs actief, waarvan ca. 70% "parttimers". In de periode mei t/m augustus 1991 namen ongeveer 4000 instructeurs deel aan de genoemde RVV-cursus, terwijl in de periode van september t/m november 1991 ongeveer 6000 de cursus "Rijprocedures" volgden. Een aanzienlijk aantal heeft dus geen van beide cursussen gevolgd. Overigens vond nog een aantal andere cursussen en seminars verspreid over diverse plaatsen in het land plaats. Het is op dit moment niet bekend hoeveel instructeurs van deze mogelijkheden gebruik hebben gemaakt. Overigens is een cursusduur van een ochtend, middag of avond te beperkt om de materie volledig en gedetailleerd te behandelen. De genoemde cursussen hebben dan ook een belangrijke functie om tot onontbeerlijke aanvullende zelfstudie te stimuleren.

Omdat tegelijkertijd met de invoering van het RVV 1990 ook tal van aspecten van het rijexamen zullen veranderen heeft de auteur ter oriëntatie de cursus "Rijprocedures 1991" bijgewoond.

Basis van de cursus was het in samenwerking tussen BOVAG, CBR, ROC, PVI en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot stand gekomen cursusboek "Rijprocedures 1991" (Stuurgroep Rijprocedures, BOVAG, 1991). De cursus beoogt kennis over te dragen van en inzicht te geven in de gewijzigde procedures, met een accent op praktijktoepassing. Het is ook in dit geval in het kader van dit verslag niet de bedoeling de cursus zelf te bespreken, volstaan wordt met enkele kanttekeningen. Met het nieuwe rijexamen wordt een betere en objectievere beoordeling en een werkelijke meting van de rijvaardigheid en verkeersvaardigheid nagestreefd. Dit betekent dat de nieuwe procedure statistisch betrouwbaar moet zijn, een mogelijkheid moet openlaten om een "verknoeide" handeling te kunnen herstellen. Afgestapt wordt van een genormeerde vaste examenroute, maar wel komen alle onderdelen van de rijtaak aan bod. De totale rijtijd wordt verlengd. Een totaal vernieuwd uitslagformulier geeft de resultaten weer. De bedoeling van dit als matrix uitgevoerde formulier is de instructeur een beter inzicht te geven in de prestaties van en eventueel gemaakte fouten door zijn kandidaat, zodat bij vervolglussen bijvoorbeeld extra aandacht kan worden besteed aan deze specifieke punten. Het formulier kent 12 onderdelen van de rijtaak; een onderdeel negatief betekent "gezakt". Inhoudelijk is het nieuwe formulier afgestemd op de nieuwe rijprocedure. Ook in deze nieuwe rijprocedure is als rode draad te herkennen dat belangen van andere weggebruikers niet mogen worden geschaad en dat een sociaal rijgedrag voorop dient te staan. De nieuwe visie zal pas aan z'n doel kunnen beantwoorden als sprake is van onderlinge afstemming tussen examinatoren en rijinstructeurs. Teneinde hierin enig inzicht te krijgen werden tijdens de cursus enkele standaard voorbeelden van door examinatoren gegeven beoordelingen aan de cursisten voorgelegd. Uit het resultaat mag zeker nog geen optimale afstemming worden afgeleid. Dit zal nog een groeiproces zijn, waarin examinatoren en rijinstructeurs elkaar zullen moeten vinden.

6. CONCLUSIES

6.1. Inleiding

Gerelateerd aan de doelstellingen van de oriënterende interviewronde in het najaar 1991 worden de conclusies nader onderscheiden in conclusies die als aanwijzingen dienen voor de opzet en uitvoering en de daarbij te hanteren methodiek van de half 1992 voorgenomen ondervragingsronde in het kader van het totale evaluatieplan en conclusies die betrekking hebben op het kennisniveau, de mate van geïnformeerd zijn en de opvattingen over de materie die bij de ondervraagde steekproeven uit twee van de drie genoemde doelgroepen werden aangetroffen. Het beperkte materiaal betreffende rij-scholen rechtvaardigt slechts de conclusie dat er nog te weinig inzicht is in de situatie binnen die doelgroep. De tweede groep conclusies mogen met enig voorbehoud als indicatie worden beschouwd voor de opvattingen binnen de genoemde doelgroepen. Ze geven een indruk over de consequenties die betrokkenen voor hun eigen taakuitvoering verwachten. Tenslotte is een derde groep conclusies te trekken op basis van indrukken die de auteur kreeg door het bijwonen van diverse bijeenkomsten en cursussen.

6.2. Aanwijzingen ten behoeve van de uitvoering ondervragingsronde 1992

6.2.1. Steekproef

De mate van geïnformeerdeheid en het kennisniveau blijkt per gemeente sterk te variëren, zowel bij de politie als bij wegbeheerders. De beperkte omvang van de steekproef laat niet toe een standpunt over een eventuele relatie met regionaal gebied in te nemen. Evenmin over een mogelijke relatie die zou bestaan tussen de aard van de opvattingen bij de politie over het RVV 1990 en het reeds functioneren van de Wet Mulder. Dit laatste lijkt overeen te stemmen met het feit dat slechts een gering deel van de geïnterviewden zo'n samenhang tussen beide maatregelen veronderstelde. De uitgevoerde steekproef was ook te beperkt van omvang om een uitspraak te rechtvaardigen over een eventuele relatie met urbanisatieklasse of gemeentegrootte. Voor de uitvoering van de definitieve ondervragingsronde half 1992 dient dan ook de voorwaarde gehandhaafd te blijven dat de steekproef gemeenten landelijk en qua regio en urbanisatiegraad (eventueel vertaald in gemeentegrootte) zo representatief mogelijk moet zijn.

Uit de inventarisatie van de functies en rangen van de geïnterviewden blijkt dat het niet uitgesloten is dat - met name bij de politie - functionarissen die uit hoofde van hun taakstelling sterker bij het "verkeer" zijn betrokken oververtegenwoordigd zijn geweest. Hierdoor kan wat betreft het kennisniveau een te optimistisch beeld zijn gevormd. Vertegenwoordigers van het niveau van de korpsleiding ontbreken in de oriënterende interviewronde geheel. Het beleidsmatige aspect kan daardoor wellicht onderbelicht zijn gebleven. Hierdoor zou het signaleren van eventuele verschillen tussen "uitgesproken en beleden" beleid en "feitelijk uitgevoerd" beleid moeilijker te achterhalen zijn, terwijl ze wel een rol kunnen spelen in de dagelijkse praktijk. Bij de komende ondervragingsronde half 1992 zal aan de samenstelling van de steekproef te benaderen personen naar functie en niveau zeker aandacht moeten worden besteed. Daarbij dient wellicht rekening te worden gehouden met de mogelijkheid van een functie-afhankelijk kennisniveau (d.w.z. niet voor iedere betrokkene is dezelfde kennis even relevant).

Mogelijk dat de steekproef te interviewen personen per korps vooraf op basis van bijvoorbeeld een geactualiseerde formatielijst tot stand kan komen dit in tegenstelling tot de werkwijze bij de oriënterende interviewronde waar aan het korps zelf werd overgelaten personen uit diverse "gelegingen" aan te wijzen. Een persoonlijke benadering met bijvoorbeeld een brief namens de CPVC of wellicht het Ministerie zou overwogen kunnen worden.

Een probleem bij het realiseren van een voldoende grote steekproef personen uit de kring van wegbeheerders zou kunnen zijn dat per gemeente relatief een gering aantal personen als werkelijk betrokkenen bij de materie kunnen worden beschouwd. Als consequentie hiervan zou een groter aantal gemeenten benaderd moeten worden, of worden volstaan met een kleinere steekproefomvang.

Ten behoeve van de oriënterende interviewronde zijn na selectie van de steekproef gemeenten schriftelijke verzoeken tot medewerking verstuurd aan de respectievelijke korpschefs, hoofden van gemeentelijke verkeersafdelingen en rijschooleigenaren (uit het BOVAG-bestand). De response van zowel politie als gemeentelijke verkeersdiensten was voldoende (ca. 50%) en regionaal gespreid. Bij de aangeschreven rijscholen bleek soms zelfs na telefonisch rappel de interesse (te) gering. In verband met de tijdsdruk is voor de oriënterende interviewronde geen gebruik gemaakt van de aangeboden bemiddelingsrol van de betreffende vakorganisatie. Voor uitvoering

van de definitieve ondervraging half 1992 zou een beroep op die bemiddeling wel eens noodzakelijk kunnen zijn. Het gevaar bestaat dan wel dat niet-georganiseerden buiten het onderzoek blijven. Dit zou mogelijk te ondervangen zijn door via het "CBR-bestand" deze groep alsnog te benaderen. Wellicht dat bij benadering van rijscholen de mogelijkheid van financiële compensatie voor de interviewtijd explicieter aan de orde moet worden gesteld.

Na de primaire positieve reactie op de eerste aanschrijving zijn vervolgens met betrokkenen telefonisch afspraken voor de interviews gemaakt. Uit efficiency-overwegingen werd getracht interviews met alle benaderden in een gemeente op dezelfde dag vast te leggen. Coördinatieproblemen en bijkomende problemen door de zeer gevarieerde diensten bij de politie zijn redenen een ruime periode voor het plannen van de gesprekken uit te trekken (6 tot 8 weken).

6.2.2. Methodiek

Met de uitvoering van de pilot-interviewronde werd o.a. beoogd na te gaan hoe de definitieve ondervraging half 1992 het beste zal kunnen worden uitgevoerd. Het gaat daarbij niet alleen om de vorm en inhoud van de vragen, maar ook om de wijze waarop de informatie wordt verkregen. Op grond van ervaring moet het uitzetten van vragenlijsten die vervolgens na invulling moeten worden geretourneerd als een minder geschikte werkwijze voor deze ondervraging worden afgewezen. Bij de pilot-interviewronde is ervaring opgedaan met diepte-interviews, waarbij als leidraad voor de interviewer een "onderwerpenlijst" is aangehouden, maar de ondervraagden verder zoveel mogelijk de vrijheid werd gelaten spontaan en in eigen woorden te antwoorden. Daarbij bleek dat relatief veel van de te interviewen personen nog slechts over een beperkte "actieve" kennis over de materie beschikten. Voor een grootschaliger ondervragingsronde kunnen de problemen die zich bij categorisering en kwantificering van de gegeven antwoorden die zich bij een diepte-interview voordoen een bezwaar zijn. De voorkeur voor de ondervraging half 1992 gaat dan ook uit naar gebruik van een gestructureerde vragenlijst waarin hooguit een beperkt aantal open vragen wordt opgenomen. Als hulpmiddelen bij de formulering van de antwoorden worden zogenaamde gesprekskaarten aanbevolen. De naar verwachting meest voorkomende antwoordmogelijkheden en de relevante items zijn dan al aangegeven. De volledigste, betrouwbaarste en onafhankelijkste antwoorden zijn te

verwachten bij individuele interviews. In de oriënterende interviewronde zijn wel ervaringen opgedaan met interviews met kleine groepjes personen, maar uitsluitend omdat de betrokkenen daar zelf de voorkeur aan gaven. Voor de interviewer werd de situatie daar alleen maar gecompliceerd door, terwijl ook het probleem van onderlinge beïnvloeding kon ontstaan.

6.3. Kennisniveau van, bekendheid met en opvattingen over het RVV 1990, het BABW en het flankerend beleid

6.3.1. Situatie bij de politie(korpsen)

Gezien de aard en de omvang van de steekproef politie-ambtenaren die in de oriënterende interviewronde werd benaderd, mogen de resultaten niet zonder meer als maatgevend voor het gehele politie-apparaat worden beschouwd. Ondanks deze beperking mogen ze (op een aantal punten) als indicatief voor de situatie bij de politie in uitvoerende diensten worden beschouwd. Een relatief groot deel van de politie-ambtenaren van de surveillance-diensten volgden - overigens volgens het voorgenomen instructieschema - interne cursussen vrij kort voor de invoeringsdatum. In een aantal gevallen zal er daarom beperkte gelegenheid zijn geweest om voor die datum gedetailleerde en parate kennis en inzicht op te bouwen. Daarnaast doet de zeer gevarieerde manier van getrapte kennisoverdracht die afhankelijk van de opvattingen en werkdruk binnen het betreffende korps varieerde van een enkel dagdeel tot de drie dagen zoals bij de PVI-cursus, vermoeden dat er niet van een uniform kennisniveau sprake zal zijn.

Ondanks deze bezwaren is waarschijnlijk iedere politie-ambtenaar in een uitvoerende functie op 1 november 1991 wel op de hoogte van de hoofdlijnen van het nieuwe RVV. Gezien bovengenoemde omstandigheden is het niet uit te sluiten dat het politie-optreden naar de weggebruikers toe direct na 1 november 1991 wat terughoudend is geweest.

Hoewel de meerderheid bij de politie de achtergrond gedachten van het RVV 1990 ijkt te onderschrijven, bestaan er tegen een aanzienlijk aantal aspecten bezwaren (systematische inventarisatie hiervan kan nuttig zijn). Zo lijkt met name het vertrouwen in de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker niet groot te zijn. Dat "rekening houden met elkaar" in het verkeer een essentieel aspect is voor veilig verkeersgedrag wordt door de politie onderschreven, maar dat het verkeersgedrag louter door de maatregel echt "socialer" zal worden verwacht men niet. Sterker nog, bij een

groot deel van de handhavers leeft de gedachte dat de weggebruikers nauwelijks weten hoe zij zich veilig in het verkeer kunnen gedragen.

Hiermee wordt dan ook onderschreven dat er behoefte bestaat aan voor weggebruikers begrijpelijke en hanteerbare gedragsaanbevelingen. Daarbij is het beschikbaar hebben niet voldoende, maar ook een goed verspreidingsplan.

Naast acceptatie van de filosofie achter het RVV 1990 speelt ook de te verwachten werkdruk een belangrijke rol. De rechtstreeks bij de handhaving betrokken politiemensen verwachten per saldo dat de nieuwe regelgeving tot een toename van de werklust zal leiden, zonder dat andere maatregelen dat compenseren.

Vrijwel tegelijkertijd met het RVV 1990 zijn voor bepaalde categorieën overtredingen gewijzigde (d.w.z. hogere) normbedragen voor boetetransacties ingevoerd. Sommige handhavers vinden dat de relatie tussen de hoogte van het bedrag en de ernst van de overtreding in een aantal gevallen geweld wordt aangedaan. Zij vermoeden dat in de gevallen waarin zij dat ook zo interpreteren geen verbaal zullen opmaken. Mocht deze opvatting in de praktijk op ruime schaal worden toegepast dan wordt daarmee het beleid doorkruist dat beoogt frequent plaatsvindende overtredingen die aanzienlijke hinder of verkeersgevaar opleveren door hogere normbedragen aan te pakken.

Tenslotte leeft bij veel politiemensen de mening dat "verkeer" slechts een lage prioriteit geniet binnen het takenpakket. Zij menen dit geïllustreerd te zien in inkrimpingen en dreigende opheffingen van "verkeersafdelingen".

Op grond van deze geïnventariseerde opvattingen over de werklust, toepassing van de aangescherpte normbedragen voor boetes en prioriteit van het verkeerstoezicht is een afname van het aantal PV 's niet uit te sluiten.

6.3.2. Situatie bij de (gemeentelijke) wegbeheerders

In overeenstemming met het evaluatieplan zijn wegbeheerders benaderd in dezelfde gemeenten waar ook de politie werd benaderd. Op dit moment blijken per gemeente nog maar een beperkt aantal functionarissen beroepshalve bij RVV-, BABW- en aanverwante zaken betrokken. Vooral op het uitvoerend niveau blijken nog weinig mensen betrokken, omdat de meeste gemeenten gezien het kostenaspect en de geboden uitwijkmogelijkheden nog nauwelijks aan werkelijke uitvoering zijn toegekomen. De resultaten uit de interviews

zijn dan ook gebaseerd op slechts 12 gesprekken en zijn dus zeker niet representatief voor alle gemeenten en hooguit als indicatief te beschouwen. Bovendien betreft de steekproef uitsluitend gemeentelijke wegbeheerders en dan nog voornamelijk van relatief grote. Het lijkt aannemelijk dat grote gemeenten wat meer mogelijkheden hebben dan kleinere, het totaal beeld is waarschijnlijk eerder minder gunstig dan andersom.

Men mag aannemen dat alle betrokken gemeentelijke wegbeheerders op 1 november 1991 - met uitzondering van (gedetailleerde) uitvoeringsvoorschriften - op de hoogte waren met de nieuwe regelgeving en de consequenties die hier voor hun werk uit zullen voortkomen. Evenals bij de politie voorzagen ook de wegbeheerders een toename van de werklast. Tijdsdruk en financiën zijn vermoedelijk bij een aanzienlijk deel van de wegbeheerders remmingen op toepassing van de uitgangspunten van het BABW op wat grotere schaal en op korte termijn in de praktijk. Verwacht mag worden dat de meeste wegbeheerders geleidelijk zullen overgaan tot vervanging van oude borden en tekens en tot uitvoering van vormgevingsmaatregelen in plaats van borden. Zoals de situatie nu is moet ervan worden uitgegaan dat bij uitblijven van extra financiële injecties de meeste wegbeheerders de toegestane vervangingstermijnen maximaal zullen benutten (zoals bijvoorbeeld de regeling met de doorgetrokken en onderbroken gele strepen, die pas per 1 januari 1995 wordt ingevoerd). Aangezien er ook nog vele vragen bestaan over de uitvoeringsvoorschriften (en op 1 november 1991 ook nog niet bij alle wegbeheerders beschikbaar) zullen het komende halfjaar waarschijnlijk niet veel ingrijpende veranderingen tegemoet kunnen worden gezien.

Het verdient dan ook heroverweging of en in welke vorm het onderzoek onder wegbeheerders medio 1992 moet plaatsvinden. In ieder geval dient bij de komende ondervragingsronde expliciet aandacht te worden besteed aan knelpunten waartoe de nieuwe regelgeving aanleiding heeft gegeven en aan suggesties voor vereenvoudigingen, respectievelijk verbeteringen.

6.4. Indrukken op basis van bijgewoonde informatiebijeenkomsten, cursussen en overige reacties

Uit tal van beschouwingen en commentaren is gebleken dat vrij algemeen de opvatting wordt onderschreven dat invoering van het RVV 1990 en het BABW zonder meer niet voldoende is, maar ondersteuning behoeft van flankerend beleid.

Een belangrijk aspect daarin is dat iedereen op een adequate manier,

d.w.z. aangepast aan de informatiebehoefte, interesse en belangen van de diverse doelgroepen wordt geïnformeerd over de achtergronden, bedoelingen en inhoud van de nieuwe regelgeving.

De weg die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat daarbij voor ogen heeft gestaan is o.a. weergegeven in de "Brochure" (V&W, 1991).

Ondanks alle daarin voorgenomen en beschreven voorlichtende en informatieve activiteiten lijken velen uit diverse - ook rechtstreeks bij de invoering betrokken - doelgroepen rond de invoeringsdatum onvoldoende op de hoogte te zijn geweest. Deze conclusie zou te trekken zijn op grond van diverse reacties van organisaties en groepen uit de samenleving. Enige steun voor deze conclusie zou ook te vinden zijn in de resultaten van de oriënterende interviewronde, waaruit naar voren kwam dat de meerderheid van de ondervraagden het flankerend beleid, met name wat betreft de publieksvoorlichting, als onvoldoende omschreef.

Als een "objectieve" illustratie van deze laatste indruk is te beschouwen de omstandigheid dat inderdaad bij de meeste politiebureaus en een aantal postkantoren in de gemeenten die tijdens de oriënterende interviewronde werden bezocht de informatiefolders voor het publiek niet beschikbaar waren, terwijl dit via de tv-spot van Postbus 51 juist frequent werd verkondigd. Vooral de politie, die zoals uit de enquête onder weggebruikers bleek, door het publiek als een van de belangrijkste informatiekanalen wordt beschouwd, betreurde dit.

Uit de hier beschreven meningen en reacties over het voorlichtende aspect ontstaat de eindindruk dat de start van diverse activiteiten te laat zou zijn geweest, voorlichtingsmateriaal op verkeerde plaatsen zou zijn terecht gekomen, de oplage van sommige folders te beperkt zou zijn geweest en de inhoud op bepaalde punten te summier.

Veel "betrokkenen in het veld" vinden dat naast voorlichting over de veranderde regelgeving zelf behoefte bestaat aan hanteerbare en publieksvriendelijke gedragsaanbevelingen voor verkeersdeelnemers.

Nadere beschouwing van het flankerend beleid zou te ver buiten het kader van deze rapportage van de oriënterende interviewronde vallen, maar als slotopmerking valt te maken dat, gezien het belang dat aan het voorlichtingsaspect in het flankerend beleid is toegekend, een afzonderlijke evaluatie van de "voorlichting" zinvol is.

LITERATUUR

V&W (1991). Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens: Een brochure over het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Rotterdam.

Noordzij, P.C. (1990). Een evaluatieplan voor het herziene RVV en het nieuwe BABW. R-90-51. SWOV, Leidschendam.

Besluit van 26 juli 1990, houdende vaststelling van een nieuw Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 1990 nr. 459. SDU Uitgeverij, Den Haag.

Besluit van 26 juli 1990, houdende vaststelling van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) (BABW). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, Jaargang 1990 nr. 460. SDU Uitgeverij, Den Haag.

Enkelaar, P.P. & Graaf, G.J. de (1991). Kerninstructeur RVV 1990. Politieverkeersinstituut.

BOVAG (1991). Rijprocedures 1991. Stuurgroep Rijprocedures.

BIJLAGEN 1 T/M 6

Bijlage 1. Uitvoering onderdeel I: Politie

Bijlage 2. Uitvoering onderdeel II: Wegbeheerders

Bijlage 3. Uitvoering onderdeel III: Rijscholen

Bijlage 4. Vragenlijst RVV 1990, BABW en flankerend beleid. Oriënterende interviewronde bij politiekorpsen, najaar 1991.

Bijlage 5. Vragenlijst RVV 1990, BABW en flankerend beleid. Oriënterende interviewronde bij wegbeheerders, najaar 1991.

Bijlage 6. Vragenlijst RVV 1990, BABW en flankerend beleid. Oriënterende interviewronde bij rijscholen, najaar 1991.

BIJLAGE 1:

UITVOERING ONDERDEEL I: POLITIE

Verbetering van de handhaafbaarheid vormt één van de doelstellingen van het RVV 1990. Het politie-apparaat is daar rechtstreeks bij betrokken. Ook bij het tot stand komen van verkeersbesluiten speelt de politie een rol, die door de invoering van het RVV 1990 en het BABW zou kunnen veranderen. Voor de ondervraging komen de volgende onderwerpen in aanmerking:

- de rol bij het tot stand komen van het RVV 1990, het BABW en het flankerend beleid;
- de bekendheid met genoemde aspecten;
- de opvattingen daarover;
- de ontwikkelde activiteiten bij de voorbereiding, de invoering en daarna;
- de ervaringen ten aanzien van handhaving;
- eventuele consequenties voor de wijze van toezicht;
- de waargenomen effecten op gedrag weggebruikers;
- de consequenties in samenhang met andere veranderingen zoals bijvoorbeeld de Wet Mulder en herverdelingsoperatie etc.;
- de participatie in de voorbereiding en de uitvoering van verkeersbesluiten (meer of minder en tijdsbeslag);
- de mening over eventuele consequenties ten aanzien van de weginrichting.

BIJLAGE 2:

UITVOERING ONDERDEEL II: WEGBEHEERDERS

Met invoering van het RVV 1990 en het BABW wordt onder meer beoogd een reglement met minder borden en tekens, grotere duidelijkheid, eenvoud en herkenbaarheid en een wegbeeld, dat in gelijksoortige situaties zo uniform mogelijk is.

Uitgangspunt daarbij is dat vormgevingsmaatregelen aan de weg het plaatsen van tekens en borden zoveel mogelijk overbodig moet maken.

Gegeven bepaalde uitvoeringsmaatregelen ligt de bevoegdheid voor het nemen van verkeersbesluiten, het plaatsen van borden en tekens en het treffen van vormgevingsmaatregelen bij de wegbeheerders. Voor deze laatste kan de "1 november-operatie" ingrijpende veranderingen met zich meebrengen. Teneinde hier een inzicht in te krijgen komen de volgende onderwerpen in aanmerking voor ondervraging:

- de bekendheid met het RVV 1990, het BABW en het flankerend beleid;
- de wijze waarop en het stadium waarin (wanneer) betrokkenen zijn geïnformeerd;
- het bestaan van instemming met het RVV 1990, het BABW en het flankerend beleid;
- heeft de nieuwe situatie (na 1 november) tot praktische problemen geleid, met name bij het nemen van verkeersbesluiten?
- het effect voor de werkdruk en op de termijn waarop verkeersbesluiten tot stand komen;
- wie initieert tot besluiten, wie of welke instanties zijn erbij betrokken (bijv. politie en burgerij) en heeft dat bepaalde consequenties?
- wat is het (lokale) beleid (ten aanzien van verkeersmaatregelen)?
- beperkt dat beleid zich tot incidentele besluiten of wordt het hele onder beheer staande wegennet volgens de nieuwe richtlijnen (in casu volgens de bedoelingen van het RVV 1990, het BABW en het flankerend beleid) min of meer "doorgelicht"?
- zijn er voldoende middelen beschikbaar om tot besluiten te komen en deze (op korte termijn) uit te voeren?
- hoeveel (verkeers)besluiten worden er genomen; is dat meer of minder dan voor 1 november 1991?

- wordt er op gereageerd of in beroep gegaan; frequenter dan voor 1 november 1991?
- spelen milieu-aspecten een rol bij de besluiten; frequenter dan voor 1 november 1991?
- spelen de uitvoeringsvoorschriften en aanbevelingen een rol bij de voorbereiding en de uitvoering van besluiten en zo ja op welke wijze gehanteerd?
- vormen het BABW en het flankerend beleid een steun bij uitvoering van (lokaal) beleid?
- in welk tempo vindt vervanging, resp. verwijdering van oude borden plaats: gaat dat in één keer of geleidelijk en wanneer naar verwachting voltooid?
- worden bepaalde borden of tekens minder vaak toegepast en zo ja, welke zijn dat?
- neemt over het geheel gezien het aantal borden en/of tekens af?
- op welke schaal worden vormgevingsoplossingen verkozen boven toepassing van tekens en borden; om welke gaat dit dan voornamelijk?
- worden voor (vrijwel) gelijksoortige verkeers- of wegsituaties meer en vaker dezelfde tekens of vormoplossingen gekozen, met andere woorden, is de uniformiteit toegenomen of niet?
- bestaan er relaties (of conflicten) tussen de uitvoeringsvoorschriften en aanbevelingen samenhangend met het BABW en het flankerend beleid en de reeds bestaande richtlijnen, zoals ASVV, AVOC, etc.

BIJLAGE 3:

UITVOERING ONDERDEEL III: RIJSCHOLEN

Alleen met de invoering van het RVV 1990 en het BABW per 1 november 1991 zou er voor de rijopleiding al het één en ander veranderen. Op die datum echter wordt tegelijkertijd de gehele structuur van het rijexamen gewijzigd, zo is het voornemen.

De rijexameneisen veranderen, de rijprocedure wordt aangepast, het theoriegedeelte wordt herzien en het examenuitslagformulier wordt vernieuwd. Deze wijzigingen hebben tot doel tot een betere integrale beoordeling te kunnen komen.

Het is duidelijk dat al deze veranderingen nogal wat consequenties hebben voor de rijopleiding, zowel voor de rij scholen, als voor hun instructeurs.

In het kader van het besproken evaluatie-onderzoek komen de volgende onderwerpen voor ondervraging in aanmerking:

- op welke wijze hebben de rij scholen en -instructeurs de informatie over de invoering, de bedoelingen en de inhoud van het RVV 1990, het BABW en eventueel van het flankerend beleid ontvangen?
- bestaat er in het algemeen in de rij schoolwereld instemming met de veranderingen of zijn er ook aanzienlijke bezwaren?
- op welke wijze werd de informatie omtrent de andere genoemde wijzigingen verkregen?
- zijn er (voldoende) landelijke en/of regionale informatie-, resp. bijscholingsfaciliteiten voor rij schoolhouders en -instructeurs?
- zijn die bijeenkomsten of cursussen vrijblijvend of verplicht?
- in welke mate wordt van deze mogelijkheden gebruik gemaakt (met andere woorden, heeft de meerderheid kennis kunnen nemen of niet)?
- zijn de bijscholings-, resp. voorlichtingsbijeenkomsten en overige (schriftelijke) informatie over de wijzigingen tijdig beschikbaar geweest?
- is of lijkt de lesstof eenvoudiger en gemakkelijker geworden of juist ingewikkelder en moeilijker?
- hoe reageren de leerlingen op de aangepaste stof (lijken gemakkelijker of moeilijker op te nemen)?
- blijken de leerlingen beter voorbereid op zelfstandig autorijden en nemen van beslissingen?

- heeft één en ander tot een andere wijze van lesgeven geleid?
- zijn theorielessen en praktijklessen beiden of slechts een van beide veranderd en in welke mate?

VRAGENLIJST RVV 1990, BABW EN FLANKEREND BELEID.
ORIENTERENDE INTERVIEWRONDE BIJ POLITIEKORPSEN, NAJAAR 1991.

nummer :	
datum :	
tijdstip :	
naam :	
adres :	
gemeente :	
functie :	
tel.nr. :	

POLITIEKORPSEN

1. Onderwerp: Bekendheid herzien RVV, nieuw BABW en flankerend beleid

Bent u bekend met de inhoud van RVV, BABW en/of flankerend beleid?

- nee
- matig
- globaal
- goed bekend
- geen mening

Kunt u een korte karakteristieke schets geven van de achtergronden en motivering?

- ja (aangeven of ongeveer juist is)
- nee
- geen mening

2. Onderwerp: Rol van politie (organisatie) bij het tot stand komen van het RVV, BABW en flankerend beleid

Heeft u een indruk over de rol die de politie (organisatie) heeft gespeeld bij het tot stand komen van de nieuwe regelgeving?

- geen rol van betekenis
- een bescheiden rol
- een belangrijke rol (welke aangeven)
- te kleine rol
- geen mening

3. Onderwerp: Wijze waarop geïnformeerd

Op welke wijze of via welk "kanaal" raakte u op de hoogte?

- via korps (cursus)
- via vakliteratuur
- via voorlichtingsbijeenkomsten
- via media
- via collega's
- via publicatie staatsblad
- eigen initiatieven
- weet niet (meer)
- geen informatie ontvangen

4. Onderwerp: Moment en datum van informatie

Wanneer werd u geïnformeerd?

- in ontwerp fase (datum; - -)
- bij tot stand komen def. RVV in '90 (datum; - -)
- kort voor of omstreeks invoering (ca. 1-10-91)
- bij invoering (1-11-91)
- nog steeds niet geïnformeerd
- andere datum of moment
- weet niet

5. Onderwerp: Instemming met RVV, BABW en flankerend beleid

(Als bij 1 blijkt is gegeven van een redelijke kennis van de achtergrond en motivering volgende vraag stellen, anders eerst globaal vertellen op basis van toegestuurde informatie)

Kunt u grote lijnen instemmen met RVV, BABW en/of flankerend beleid?

- eens met de achtergrond
- eens met de motivering
- eens met de vorm
- eens met de inhoud
- oneens met een aantal aspecten
- totaal oneens
- flankerend beleid ontoereikend (in welk opzicht)
- geen mening

6. Onderwerp: Ontwikkelde activiteiten bij politie in voorbereidings- resp. invoeringsperiode

Welke activiteiten zijn er binnen het Korps ontwikkeld voorafgaande aan invoering van het nieuwe RVV etc.?

- cursussen
- discussies
- voorgenomen beleidsaanpassingen
- herziening handhavingsprocedures
- geen
- weet niet

7. Onderwerp: Praktische problemen in het algemeen en met name bij het nemen van verkeersbesluiten

Verwacht u in de praktijk van alle dag problemen ten aanzien van uw rol bij het tot stand komen van Verkeersbesluiten in nieuwe stijl?

- ja
- nee
- toename werklast door participatie (aangeven overige reacties)
- nauwelijks een rol weggelegd
- weet niet

8. Onderwerp: Praktijk problemen na invoering op het gebied van handhaving

Wat voor consequenties ziet u na invoering van het nieuwe RVV ten aanzien van de handhaving?

geen wijzigingen van betekenis
gecompliceerder
minder werkdruk
eenvoudiger
meer letten op veiligheidsaspecten (en dus minder op regels)
meer verbalen
minder verbalen
verkeersdeelnemers gaan zich socialer gedragen
geen idee

9. Onderwerp: Consequenties voor de totale werklust

Als u het geheel van veranderingen die rond 1-11-91 worden doorgevoerd eens de revue laat passeren (dus RVV, BABW en het daar omheen gevoerde "flankerende beleid", alsmede zaken zoals de wet Mulder en andere organisatorische veranderingen) wat denkt u dan wat de invloed zal zijn op de werklust?

meer werk
minder werk
eenvoudiger afhandeling
kan relatief meer aan handhaving doen
komt tijd vrij voor andere activiteiten
geen merkbaar effect
wat aan een kant wordt verdient, wordt op andere plaats weer ingeleverd
snellere afhandeling per geval
weet niet

10. Onderwerp: Effecten op gedrag weggebruikers

In welke zin denkt u dat het gedrag van de (gemiddelde) weggebruiker zal veranderen?

blijft gelijk
zal zich socialer gaan gedragen
zal zich beter aan de regels houden
ontwikkelt meer inzicht
zal kwetsbare verkeersdeelnemers meer ontzien
geen mening

11. Onderwerp: Samenhang met andere veranderingen binnen de politie/
justitie organisatie

Ziet u bepaalde consequenties in samenhang met andere wijzigingen binnen uw eigen organisatie?

(eventueel voorbeelden noemen: Wet Mulder, reorganisatie, herverdelingsoperatie, quoteringsbeleid)

samenhang
ondersteunen elkaar
vullen elkaar aan
geen relatie
compenseren elkaar
geen mening
(noteren: Mulder al ingevoerd)

12. Onderwerp: Opvattingen t.a.v. weginrichting en vormgevingsmaatregelen

Eerst uitleggen filosofie: Streven naar minder borden en tekens, gewenst verkeersgedrag in de toekomst meer trachten te bereiken door structurele maatregelen (zgn. vormgevingsmaatregelen) zoals herinrichting, aanbrengen van snelheidremmers e.d.)

Volgens de nieuwe procedure is de rol van de politie bij voorbereiden en nemen van verkeersbesluiten vastgelegd.

a. Vindt u dat voortaan meer vormgevingsmaatregelen moeten worden genomen?

- ja
- nee
- geen mening

b. Denkt u dat dit in de praktijk gerealiseerd zal worden?

- ja
- nee
- geen mening

c. Wat heeft dat volgens u voor consequenties voor het verkeersgedrag?

- verhoogt verkeersinzicht
- leidt tot socialer verkeersgedrag
- betere naleving van overgeleveren verkeersregels
- geen consequenties
- geen mening

d. Wat denkt u dat de consequenties zijn voor uw wijze van werken bij de handhaving?

- geen consequenties van betekenis
- meer letten op gevaarlijk gedrag
- minder letten op naleving regeltjes
- verkeersgedrag meer afwegen t.a.v. verantwoord gedrag
- geen mening

13. Onderwerp: Verkeersveilig of verantwoord rijgedrag

Inleiding: Een vrij zware wissel wordt getrokken op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruikers, een sterker appél wordt gedaan op z'n sociale verkeersgedrag, minder nadruk wellicht op het precies opvolgen van gedetailleerde regeltjes (waarvan een aantal dan ook in het nieuwe RVV niet meer terug komt).

Belangrijk is dan ook dat gedragsregels worden ontwikkeld en uitgedragen die moeten leiden tot wat wordt verondersteld een "Veilig Verkeersgedrag" te zijn.

a. Heeft u een idee over wat nu feitelijk een verkeersveilig gedrag is?

b. Vertonen volgens u huidige verkeersdeelnemers al in belangrijke mate dit gedrag of moet dit nog ontwikkeld worden?

c. Heeft u het idee dat verkeersdeelnemers in voldoende mate weten wat nu feitelijk verkeersveilig gedrag inhoudt?

VRAGENLIJST RVV 1990, BABW EN FLANKEREND BELEID.
ORIENTERENDE INTERVIEWRONDE BIJ WEGBEHEERDERS, NAJAAR 1991.

nummer	:
datum	:
tijdstip	:
naam	:
adres	:
gemeente	:
functie	:
tel.nr.	:

WEGBEHEERDERS/
VERKEERSAFD. van GEMEENTEN

1. Onderwerp: Bekendheid herzien RVV, nieuw BABW en flankerend beleid

Bent u bekend met de inhoud van RVV, BABW en/of flankerend beleid?

nee
matig
globaal
goed bekend
geen mening

Kunt u een korte karakteristieke schets geven van de achtergronden en motivering?

ja (aangeven of ongeveer juist is)
nee
geen mening

2. Onderwerp: Wijze waarop geïnformeerd

Op welke manier of via welk "kanaal" raakte u op de hoogte?

via bedrijfs (management of cursus)
via vakliteratuur
via voorlichtingsbijeenkomsten
via media
via collega's
via staatsbladpublicatie
op eigen initiatief
weet niet (meer)
geen informatie ontvangen

3. Onderwerp: moment en datum van informatie

Wanneer of in welk stadium raakte u geïnformeerd?

in ontwerp fase (datum; - -)
bij tot stand komen def. RVV in '90 (datum; - -)
kort voor of omstreeks invoering (ca. 1-10-91)
bij invoering (1-11-91)
nog steeds niet geïnformeerd
andere datum of moment
weet niet

4. Onderwerp: Instemming met RVV, BABW en/of flankerend beleid

(Als bij 1 blijkt is gegeven van een redelijke kennis van de achtergrond en motivering volgende vraag stellen, anders eerst globaal vertellen op basis van toegestuurde informatie)

Kunt u grote lijnen instemmen met RVV, BABW en/of flankerend beleid?

eens met de achtergrond

eens met de motivering

eens met de vorm

eens met de inhoud

oneens met een aantal aspecten

totaal oneens

flankerend beleid ontoereikend (in welk opzicht)

geen mening

5. Onderwerp: Praktische problemen in het algemeen en met name bij het nemen van verkeersbesluiten

Verwacht u in de nieuwe situatie (dus na 1-11-91) in het algemeen praktische problemen, met name bij het voorbereiden en nemen van verkeersbesluiten?

onduidelijkheden

te grote werklust

coördinatieproblemen

vertragingen bij het tot stand komen

overige (invullen welke)

geen mening

6. Onderwerp: Effect voor werkdruk bij tot stand komen verkeersbesluiten

Wat voor effect verwacht u voor de werkdruk van de nieuwe manier van tot stand komen van verkeersbesluiten?

meer werk

gecompliceerder

minder werk

eenvoudiger

werkdruk verdeling

geen effect

geen mening

7. Onderwerp: Effect op termijn waarbinnen verkeersbesluiten tot stand komen

Denkt u dat de nieuwe methode om tot verkeersbesluiten te komen sneller of langzamer werkt?

sneller

vertragend

geen mening

8. Onderwerp: Initiatie tot (verkeers)maatregelen

Wie of welke instantie(s) initiëren tot het voorbereiden en tot uitvoering brengen van verkeersmaatregelen?

- gemeente (bestuur)
- provinciaal bestuur
- politiek (lokaal, bv. gemeenteraad/wethouder)
- landelijke politiek
- belangen groepen
- politie
- inspraak organen
- actiegroepen
- belangen of consumenten organisaties (bv ANWB etc.)
- individuele burger(s)
- ingenieursbureau's
- overigen (invullen wie)
- geen idee

9. Onderwerp: Bij besluitvorming betrokken instanties

Welke instanties worden bij de feitelijke besluitvorming betrokken?

- gemeentelijke (verkeersafd.)
- (verkeers) politie
- inspraak en/of actiegroepen
- belangen en/of consumenten organisaties
- ingenieursbureau's
- regionale bestuursorganen
- overige instanties (noemen)
- weet niet

10. Onderwerp: Consequenties van de betrokkenheid van diverse instanties bij de besluitvorming

Wat vermoedt u dat de consequenties zijn van de betrokkenheid van de eerder genoemde instanties t.a.v. de tot stand gekomen besluiten?

- beter resultaat
- breder draagvlak
- minder weerstand bij effectuering
- snellere beslissingen
- omslachtiger
- meer structurele oplossingen
- grotere kans op verwerking in planvorming
- geen idee

11. Onderwerp: Lokaal beleid

Wat houdt volgens u het lokale beleid in wat betreft verkeersmaatregelen/verkeersbesluiten?

- volgens landelijk beleid (trendvolgend)
- volgt eigen prioriteiten
- in de geest van het nieuwe RVV
- juist meer behoudend
- afwachtend (tot 1-11-91)
- geen, of geen consistent beleid
- geen mening

12. Onderwerp: Aard van het beleid: incidentele besluiten of "doorlichting" gehele wegennet volgens bedoelingen nieuwe richtlijnen (uit RVV en BABW)

Denkt u dat het te voeren (lokale) beleid zich beperkt tot incidentele besluiten of zal het hele beheerde wegennet volgens de bedoelingen van het nieuwe RVV, BABW en flankerend beleid in z'n geheel worden "doorgelicht" en aangepast?

incidentele besluiten
aanpassingen als bepaalde straat "aan de beurt is"
gefaseerde aanpassing (afh. van o.a. begrotingsruimte)
systematische aanpassing totale wegennet
geen mening

13. Onderwerp: Omvang verkeersbesluiten volgens nieuwe "formule" of procedure

Worden er nu al in afwachting van het RVV besluiten in de geest van de nieuwe procedure uitgevoerd?

Met andere woorden stagneert besluitvorming tot in werking treden van RVV op 1-11-91 of wordt al op de nieuwe situatie ingespeeld?

stagneert of wordt opgeschort
geen invloed op besluitvorming
wordt reeds volgens nieuwe procedure gewerkt
geen mening

14. Onderwerp: Rol van milieu aspecten bij nemen besluiten

Spelen in de huidige situatie milieu aspecten een rol bij het nemen van verkeersbesluiten en verandert die rol na 1-11-91?

nooit
zelden
soms
meestal
vaker na 1-11-91
geen mening

15. Onderwerp: Rol van de voorschriften en aanbevelingen bij voorbereidingen en uitvoering van besluiten

Denkt u dat de uitvoeringsvoorschriften een wezenlijke rol zullen spelen bij de voorbereidingen en tot uitvoering brengen van besluiten?

ja
soms
nee
geen mening

Op welke wijze denkt u dat ze zullen worden gehanteerd?

letterlijk
"in de geest van"
als globale leidraad
geen idee

Beschouwt u het nieuwe BABW en het flankerend beleid als een steun bij de uitvoering van (lokaal) beleid? (ev. toelichting).

- ja
- soms
- nee
- geen mening

16. Onderwerp: Vervangingstempo resp. verwijderingstempo oude (vervallen) borden en tekens

In welk tempo denkt u dat borden zullen worden vervangen door nieuwe of door vormgevingsmaatregelen?

- geleidelijk
- afhankelijk begroting
- over bepaald aantal jaren (aangeven schatting)
- voltooid in
- geen mening

17. Onderwerp: Frequentie van toepassing borden en tekens in relatie tot toepassing en vormgevingsmaatregelen

Verwacht u dat bepaalde borden of tekens minder zullen worden toegepast en welke zijn dat naar uw mening?

- ja (voorbeelden)
- nee
- geen mening

18. Onderwerp: Vermindering van het aantal borden en tekens in totaliteit

Deelt u de overtuiging dat over het geheel genomen het aantal borden en/of tekens zal afnemen?

- ja
- nee
- geen mening

19. Onderwerp: Vormgevingsmaatregelen in plaats van borden/tekens

Op welke schaal verwacht u dat vormgevings oplossingen (eventueel toelichten) in de plaats zullen komen van borden en tekens?

- grote schaal
- af en toe
- zelden
- afhankelijk van omstandigheden
- geen mening

Om welke borden en tekens zal dit dan voornamelijk gaan?
voorbeelden

20. Onderwerp: Relaties of conflicten tussen uitvoeringsvoorschriften en aanbevelingen gebaseerd op de bedoelingen van herzien RVV, nieuw BABW en het flankerend beleid en reeds bestaande richtlijnen zoals ASVV, AVOC etc.

Voorziet u problemen of tegenstrijdigheden tussen de nieuwe regelingen en de essenties van het daarop te baseren beleid en andere reeds ten dienste staande regels en richtlijnen zoals AVOC, ASVV etc.?

nee

ja (aangeven welke problemen)

geen mening

VRAGENLIJST RVV 1990, BABW EN FLANKEREND BELEID.
ORIENTERENDE INTERVIEWRONDE BIJ RIJSCHOLEN, NAJAAR 1991.

nummer	:
datum	:
tijdstip	:
naam	:
adres	:
gemeente	:
functie	:
tel.nr.	:

1. Onderwerp: Bekendheid herzien RVV, nieuw BABW en flankerend beleid, gewijzigde rijprocedure, aangepaste theorie examen en gewijzigde examenstructuur

Bent u bekend met de inhoud van RVV, BABW, flankerend beleid, gewijzigde rijprocedure, aangepast rijexamen en nieuwe examenstructuur?

- nee
- matig
- globaal
- goed bekend
- geen mening

Kunt u een korte karakteristieke schets geven van de achtergronden en motivering?

- ja (aangeven of ongeveer juist is)
- nee
- geen mening

2. Onderwerp: Wijze waarop informatie ontvangen

Hoe vernam u de informatie over de eerder genoemde onderwerpen?

- via bedrijfs (management) of cursus
- via vakliteratuur
- via beroepsorganisatie
- via voorlichtingsbijeenkomsten
- via media
- via collega's
- via divers voorlichtingsmateriaal
- op eigen initiatief
- weet niet (meer)
- geen informatie ontvangen

3. Onderwerp: Moment en datum van informatie

Wanneer raakte u op de hoogte of kwam u in bezit van informatie?

datum: - -

4. Onderwerp: Instemming met RVV, BABW en flankerend beleid,
gewijzigde rijprocedure, aangepaste theorie examen en
gewijzigde examenstructuur

Kunt u zich vinden in de nieuwe regelgeving?

- globaal wel
- enkele bezwaren (noemen)
- grote bezwaren (noemen)
- volkomen onnodig

Hoe wordt er volgens u in de rijsschoolwereld in het algemeen over gedacht,
d.w.z. wordt uw mening gedeeld?

- ja
- nee
- gemengd
- weet niet

5. Onderwerp: Bijscholingsfaciliteiten

Vindt u dat u voldoende mogelijkheden en kansen tot bijscholing heeft
gehad?

- onvoldoende (toelichten)
- voldoende
- te weinig regionaal verspreid
- te veel tijdsbeslag
- te duur (kosten barriere)
- geen mening

6. Onderwerp: Karakter cursussen en voorlichtingsbijeenkomsten

Zijn de cursussen of bijeenkomsten voor u vrijblijvend geweest, of voelde
u zich verplicht of (in geval in loondienst) stelde uw werkgever u in
staat om er gebruik van te maken?

- vrijblijvend
- voelt zich verplicht
- verplicht door werkgever
- geen mening

7. Onderwerp: Gebruik van cursussen

Heeft u één of meerdere cursussen of bijeenkomsten bijgewoond?

- geen
- een
- meerdere
- was verhinderd
- weet niet (meer)

8. Onderwerp: Tijdige beschikbaarheid aangepast materiaal

Was volgens u het nieuwe lesmateriaal en overige informatie over de nieuwe situatie tijdig beschikbaar?

- ja
- nee zeker niet
- geen mening

9. Onderwerp: Volledigheid en kwaliteit cursussen en voorlichtings materiaal

Was de instructie of voorlichtingsbijeenkomst die u heeft bijgewoond voldoende?

- ja
- onvolledig (wat ontbrak)
- te uitgebreid
- niet aan praktijk aangepast
- te ingewikkeld
- geen mening

10. Onderwerp: Karakter van de (nieuwe) lesstof

Is of lijkt de lesstof voor u eenvoudiger of juist ingewikkelder en moeilijker geworden? (toelichten)

- gelijk gebleven
- moeilijker
- gemakkelijker
- deels moeilijker/deels makkelijker
- geen mening

Heeft u de indruk dat de lesstof voor de leerlingen eenvoudiger en gemakkelijker is geworden of juist niet? (toelichten)

- gelijk gebleven
- moeilijker
- gemakkelijker
- deels moeilijker/deels makkelijker
- geen mening

11. Onderwerp: Essentiële veranderingen in lesgeven

In hoeverre is het karakter van de les feitelijk veranderd in de geest van de nieuwe regelgeving en procedures?

- laat leerlingen méér zelfstandig rijden
- let meer op "inzicht"
- gebruikt minder "vaste" examenroutes
- geeft meer ruimte aan verantwoordelijkheid (toelichten hoe!)
- geeft (gemiddeld) groter aantal lessen
- programma legt minder accent op kennis van vaste regeltjes
- geen veranderingen van betekenis
- geen mening

12. Onderwerp: Geschiktheid voor zelfstandig autorijden

Blijken de leerlingen in uw ogen beter voorbereid op zelfstandig autorijden en het nemen van beslissingen in het verkeer?

- beter voorbereid
- geen verschil
- eerder in staat zelf te rijden
- vertonen sterker verantwoordelijkheidsbesef
- houden meer rekening met anderen
- tonen meer inzicht
- gedragen zich socialer op de weg
- hebben minder lessen nodig
- hebben meer lessen nodig
- geen mening

13. Onderwerp: Veranderingen zowel in theorie- als in praktijk lessen

Zijn naar uw mening zowel theorie- als praktijklessen veranderd en in welke mate?

- beide veranderd
- uitsluitend praktijklessen (ingrijpend?)
- uitsluitend theorielessen (ingrijpend?)
- geen mening