

Kennisoverdracht naar wegbeheerders

Een onderzoek naar welke vormen van kennisoverdracht gewenst zijn bij gemeentelijke en provinciale wegbeheerders

R-95-62

Drs. D.M. Wijnolst

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-62
Titel: Kennisoverdracht naar wegbeheerders
Ondertitel: Een onderzoek naar welke vormen van kennisoverdracht gewenst zijn bij gemeentelijke en provinciale wegbeheerders
Auteur(s): Drs. D.M. Wijnolst
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij & drs. R.D. Wittink
Projectnummer SWOV: 56.247
Projectcode opdrachtgever: HVVL 95.121
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoorden: Comprehension, traffic regulations, administration, safety, Netherlands.

Projectinhoud: De rijksoverheid ziet het als haar taak om de verspreiding en het gebruik van kennis omtrent snelheidsbeperkende maatregelen op wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur of lager, te stimuleren. Dit rapport gaat in op de vraag wat de beste manier is om te bereiken dat de recente kennis terzake ook overgedragen wordt op de *uitvoerders* van het snelhedenbeleid: provinciale en gemeentelijke wegbeheerders, politiekorpsen en andere instanties. Verscheidene vormen van kennisoverdracht worden in kaart gebracht.

Aantal pagina's: 30 pp. + 20 pp.
Prijs: f 22,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Postbus 1090
Onderzoek 2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid Duindoorn 32
SWOV telefoon 070-3209323
 telefax 070-3201261

Samenvatting

Kennisoverdracht naar wegbeheerders

In 1992 is een overzicht van snelheidsmaatregelen uitgebracht voor 80 km/uur-wegen, ter ondersteuning van de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van verkeersveiligheidsbeleid. Na evaluatie bleek men niet of nauwelijks gebruik te maken van dit overzicht. De vraag rees dan ook bij de rijksoverheid op welke andere manier recente kennis overgedragen kan worden op de uitvoerders van het snelhedenbeleid, zodat deze kennis ook daadwerkelijk wordt benut.

Om erachter te komen aan welke kennis de uitvoerders van het verkeersveiligheidsbeleid behoefte hebben en op welke manier zij deze bij voorkeur gepresenteerd zien, zijn interviews gehouden met verschillende wegbeheerders en andere actoren die nauw betrokken zijn bij het nemen van verkeersveilige maatregelen. Hierbij is het proces van het nemen van maatregelen nader belicht. De stappen die in dit rapport worden onderscheiden zijn:

- prioriteitenstelling ten aanzien van verkeersveiligheid;
- aanpak en keuze van maatregelen;
- uitvoering van maatregelen;
- financiering;
- activering van anderen.

In alle stappen van het proces blijken er grote verschillen te bestaan tussen gemeenten, provincies, politieregio's en ROV's. Dit is afhankelijk van uiteenlopende zaken, zoals de mate waarin prioriteit gegeven wordt aan verkeersveiligheid, de persoonlijke belangstelling voor verkeersveiligheid en de mate waarin men elkaar motiveert in het nemen van maatregelen. Maatregelen blijken te kunnen worden onderscheiden in twee manieren van aanpak: curatief en preventief. Over het algemeen kan gesteld worden dat alle actoren het meest tevreden zijn over de preventieve methode. Men stoort zich aan 'ad hoc'-oplossingen, die vooral toegezegd worden bij buurtopstanden, maar doorgaans weinig of geen effect hebben.

Niet overal staat verkeersveiligheid hoog op de agenda. Er zijn vele initiatieven om dit te verbeteren: werkgroepen, projectgroepen, cursussen. De indruk bestaat dat er meer en effectievere maatregelen genomen worden in regio's waar dit soort activiteiten plaatsvinden. Ook de hoeveelheid tijd en menskracht die beschikbaar is voor verkeersveiligheid, is van invloed.

Bij de politie blijkt de inzet voor de verkeersveiligheid per regio te verschillen. Over het algemeen lijkt de politie door de reorganisatie minder plaatselijke bekendheid te hebben. De grootste belemmering is echter dat verkeersveiligheid het qua prioriteitenstelling vaak 'verliest' van criminaliteitsbestrijding. Alle actoren lijken het erover eens te zijn dat het structureel apart zetten van verkeersveiligheidstaken de meest afdoende oplossing hiervoor is. Dit zou dan in formatieplaatsen tot uitdrukking gebracht moeten worden.

Over het algemeen gaat voor het overdragen van kennis de voorkeur uit naar persoonlijke contacten. De *missionaris-rol* werd hierbij door verschillende actoren genoemd: iemand die persoonlijk 'de boer op gaat' om wegbeheerders of politie te activeren, stimuleren en te ondersteunen in het

verkeersveiligheidsbeleid. Vooral ter stimulering van gemeenten zou men graag tijd en menskracht beschikbaar hebben binnen de ROV's. In sommige provincies werkt men al langer met deze methode en daar zijn goede ervaringen mee.

Verder lijkt men behoefte te hebben aan meer onderlinge informatie-uitwisseling. Men denkt dit te bereiken door structurele samenwerkingsverbanden waarbij men meer met elkaar rond de tafel zit dan nu het geval is. Ook is behoefte aan een soort overzicht van alle experimenten die gedaan zijn, zodat men bij de keuze van maatregelen niet meer het wiel hoeft uit te vinden.

Summary

Transfer of knowledge to road maintenance authorities

In 1992, an overview of speeding measures was published for 80 km/h roads in support of the development, implementation and evaluation of road safety policy. Following evaluation, it was shown that this overview was not, or hardly used. The question therefore arose with the state government as to how recently acquired knowledge could be effectively transferred to the implementors of speeding policy to allow this knowledge to actually be put into practice.

In order to discover what knowledge the implementors of road safety policy require and what form of presentation they prefer, interviews were conducted with several road maintenance authorities and other bodies closely involved in the application of road safety measures, where the process of taking measures was more closely examined. The steps distinguished in this report are as follows:

- setting priorities with respect to road safety;
- approach and choice of measures;
- implementation of measures;
- financing;
- activation of other parties.

In all steps of the process, large differences appeared to exist between municipalities, provinces, police regions and Regional Organs for Road Safety (ROVs). These differences are due to various factors, such as the level of priority given to road safety, the personal interest in road safety and the degree to which parties motivate each other to take measures.

Measures can be instigated via two forms of approach: curative or preventative. In general, it can be said that all bodies involved are most satisfied with the preventative method.

The 'ad hoc' solutions are not described, as they are mainly granted in response to local protests, but generally have little or no long-term effect.

Not all bodies put road safety high on the agenda. Many initiatives have been instigated to improve this: working groups, project groups, courses. The impression is given that more, and more effective, measures are taken in regions where these types of activity are taking place. Also, the amount of time and manpower available to promote road safety has a bearing.

Amongst the police, the effort expended on road safety appears to differ per region. In general, the recent internal reorganisation seems to have led to a reduction in local police familiarity. However, the greatest obstacle is that, as regards prioritising, road safety often 'loses' from the offensive against crime. All bodies seem to agree that the structural setting aside of road safety tasks would be the most effective solution to this problem.

This would have to be expressed in terms of the allocation of permanent positions to perform this task.

The general opinion was that the transfer of knowledge should preferably be realised through personal contacts. The *missionary role* was named in this context by various groups: someone who personally goes 'on the road' to activate, stimulate and support road maintenance authorities or police with respect to road safety policy. Particularly to stimulate municipalities, more time and manpower should be made available within the

ROVs. In some provinces, this method has been applied for some time and good results have been achieved.

In addition, a need was expressed for the exchange of information between the various bodies. It is thought that this can be achieved through structural cooperation relationships, in which representatives meet more often than is the case at present. There is also a need for a kind of overview of all experiments that have been performed, so that when choosing road safety measures, it is not necessary to 'invent the wheel' all over again.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	8
2.	<i>Doel en opzet van het onderzoek</i>	9
2.1.	Steekproef	10
2.2.	Respons	11
3.	<i>Het proces in kaart gebracht</i>	12
3.1.	Prioriteitsstelling	12
3.2.	Aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek en de keuze van maatregelen	13
3.3.	Activeren van anderen	14
3.4.	Financiering	15
3.5.	Uitvoering	16
4.	<i>Belemmeringen in het proces en genoemde oplossingen</i>	17
4.1.	Stellen van prioriteiten ten aanzien van verkeersveiligheid.	17
4.2.	Aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek en keuze van maatregelen	18
4.3.	Activeren van andere actoren.	19
4.4.	Financiering	21
4.5.	Uitvoering	21
5.	<i>Vormen van kennisoverdracht</i>	23
5.1.	Cursussen en symposia	23
5.2.	Naslagwerken	24
5.3.	Persoonlijke contacten	24
5.4.	Elektronische systemen	24
5.5.	Periodieke uitgaven	25
5.6.	Excursies	25
6.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	26
6.1.	Gemeente	27
6.2.	ROV en Provincie	28
6.3.	Politie	28
6.4.	Aanbevelingen	29
	<i>Bijlage 1 t/m 4</i>	31

1. Inleiding

In de afgelopen jaren is veel kennis ontwikkeld en ervaring opgedaan met snelheidsbeperkende maatregelen op wegen van lagere orde (met een snelheidslimiet van 80 km/uur of lager). De rijksoverheid heeft maatregelen gestimuleerd, onder andere door experimenten te financieren en door onderzoek te laten verrichten.

De kennis over snelheidsbeperkende maatregelen op lagere-orde-wegen moet met name regionaal en lokaal worden toegepast. De rijksoverheid echter, ziet het stimuleren van de verspreiding en het gebruik van die kennis als *haar* taak. Wat de beste manier is om te bereiken dat recente kennis overgedragen wordt op de uitvoerders van het snelhedenbeleid, is niet duidelijk.

In het verleden is een maatregelenoverzicht ontwikkeld, dat is verspreid onder de relevante uitvoerders van maatregelen. Achteraf is gebleken dat het overzicht weinig is gebruikt; kennelijk werkt deze vorm van kennisoverdracht niet goed.

Tegen deze achtergrond heeft Rijkswaterstaat de SWOV verzocht onderzoek te verrichten naar de beste wijze van kennisoverdracht naar provinciale en gemeentelijke wegbeheerders, politiekorpsen en andere instanties die snelheidsbeperkende maatregelen in praktijk kunnen brengen.

In dit rapport worden verscheidene vormen van kennisoverdracht in kaart gebracht. Er wordt met name aandacht geschonken aan de vormen van kennisoverdracht waaraan wegbeheerders en andere uitvoerders in het snelhedenbeleid de voorkeur geven, zodat hierop ingespeeld kan worden. Tevens worden de belemmeringen die de wegbeheerders tegenkomen, besproken. Aldus wordt een beeld verkregen van de behoeften van wegbeheerders, waarop de rijksoverheid kan inspelen.

2. Doel en opzet van het onderzoek

Doel van het onderzoek waarvan dit rapport verslag doet, is na te gaan op welke wijze de kennis over snelheidsbeperkende maatregelen moet worden gepresenteerd en overgedragen, opdat het optimaal wordt toegepast.

De SWOV heeft eerder dit jaar vastgesteld welke rol de verschillende actoren hebben in het verkeersveiligheidsbeleid (zie *Bijlage 1*). In dat onderzoek is bekeken welke behoefte zij aan kennis over maatregelen hebben. Op basis van onder andere literatuuronderzoek is vastgesteld welke mogelijke vormen van kennisoverdracht er zijn.

Hieruit kwamen voor verschillende groepen actoren, verschillende behoeften aan kennis en verschillende voorkeuren voor vormen van kennisoverdracht naar voren. Daarom is in voorgaand onderzoek voor de strategiebepaling van kennisoverdracht aanbevolen om een selectie te maken van de belangrijkste doelgroepen voor kennisoverdracht. Per doelgroep kan dan nauwkeuriger geïnventariseerd worden welke behoefte aan kennis er bestaat en aan welke vormen van kennisoverdracht de voorkeur wordt gegeven.

In onderhavig rapport wordt onderzocht aan welke soort kennis behoefte is bij de uitvoerders van het snelhedenbeleid.

Onder uitvoerders vallen de gemeentelijke en provinciale wegbeheerders, de politie, vanwege haar rol in de handhaving, en de ROV's, vanwege hun centrale rol op het gebied van verkeersveiligheid. Dit onderzoek richt zich specifiek op de genoemde doelgroepen. Door middel van interviews wordt nagegaan wat de kennisbehoefte precies is en wat de beste wijze van kennisoverdracht is. Uit deze groepen zijn dan ook de mensen benaderd voor een interview.

Tijdens de interviews is door middel van vragen over maatregelen geïnventariseerd aan welke vormen van kennis de wegbeheerder zoal behoefte heeft.

Aan de hand van belemmeringen die men in het verleden is tegengekomen naar aanleiding van maatregelen, wordt nagegaan aan welke informatie behoefte is. Ook zijn voorbeelden van goede en slechte ervaringen met elkaar vergeleken, opdat succesfactoren aan te geven zijn.

Vervolgens is aan verschillende actoren gevraagd hoe zij doorgaans aan hun kennis komen. Met deze informatie kan een vorm van kennisoverdracht gekozen worden die voor de betreffende actor de meest effectieve zal zijn.

In het algemeen blijkt dat mensen in werksituaties de meeste kennis vergaren door middel van persoonlijke contacten (zie ook 'kennisoverdracht op het gebied van snelheidsmaatregelen'). Veel vormen van kennisoverdracht zullen dan ook liggen in de samenwerkingsverbanden waarin men werkzaam is.

Ook is gevraagd wie ingeschakeld zou moeten worden om kennis over te dragen. De beleidsinstanties die primair doelgroep zijn voor dit onderzoek, hebben een aantal onderlinge werkrelaties. Provincie, gemeenten en de politie zijn vertegenwoordigd in het ROV. De politiekorpsen hebben overleg met wegbeheerders; provincies oefenen toezicht dan wel invloed

uit op gemeenten. De actoren kunnen elkaar dus onderling beïnvloeden. Voorts maken zij gebruik van andere instanties, zoals adviesbureaus op het gebied van verkeerskunde of communicatie en onderzoeksinstellingen. Onderzocht is wie het beste kan worden ingeschakeld voor kennisoverdracht en wat de beste methoden hiervoor zijn.

Tijdens de interviews verschoof het accent al gauw van het uitgangspunt 'snelheden' naar verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen. Dit is goed te begrijpen als we het takenpakket van de actoren nader bekijken. Zeker de gemeentelijke wegbeheerders hebben geen specifieke taak als 'snelheid' of 'bromfietzers', maar een taak 'verkeer en vervoer'. Sterker nog, vaak hebben ambtenaren behalve verkeer ook andere taken in hun pakket. Tijdens het onderzoek is er dan ook voor gekozen de problematiek van verkeersveiligheid en de bijbehorende vormen van kennisoverdracht meer in het algemeen te belichten, in plaats van te beperken tot snelhedenbeleid.

De geïnterviewden kwamen voornamelijk uit de ambtelijke hoek, hoewel ook de bestuurders geïnterviewd zijn. De meeste informatie over het te doorlopen traject komt van de ambtenaren. Hieronder vallen ook de momenten waarin kennisoverdracht de grootste rol speelt.

2.1. Steekproef

Bij elke ROV is een interview gehouden, waarbij alle actoren die in het onderzoek betrokken zijn, waren uitgenodigd. Dit hield in dat doorgaans een afgevaardigde van het ROV, van de provincie, van een gemeente uit die provincie en een afgevaardigde van de politie uit die regio aanwezig was. Als een waterschap een belangrijke rol in het verkeersveiligheidsbeleid van een bepaalde provincie speelde, werd een enkele keer een waterschap erbij betrokken.

De samenstelling van deze groep geïnterviewden varieerde per provincie. Dit bleek afhankelijk van verschillende zaken, zoals: de rol die het ROV speelde in het verkeersveiligheidsbeleid, de contacten met de regionale politiekorpsen, de betrokkenheid van gemeenten en bestaande onderlinge werkverhoudingen.

Behalve de gesprekken waarbij bovenstaande actoren aanwezig waren, zijn ook interviews gehouden met een aantal gemeenten apart. Bij de selectie van gemeenten is gelet op variatie in gemeentegrootte. In de gemeentebeschrijving zijn meer en minder actieve gemeenten vergeleken op het gebied van verkeersveiligheid, om een beeld te krijgen van de factoren die invloed hebben op succesvol verkeersveiligheidsbeleid.

Oorspronkelijk was het plan een gelijk aantal bestuurders en ambtenaren te betrekken in het onderzoek. Het bleek echter dat voor de onderwerpen van onderhavig onderzoek verwezen werd naar ambtenaren. Dit heeft

geresulteerd in een steekproef waarin voornamelijk ambtenaren vertegenwoordigd zijn.

2.2. Respons

Per provincie werden alle actoren van tevoren telefonisch benaderd voor een afspraak voor een gezamenlijke bijeenkomst; de meeste kwamen dan ook naar deze bijeenkomsten. De redenen voor annulering van de afspraak waren verschillend van aard. In sommige gevallen werd door de actor zelf telefonisch of schriftelijk alsnog ingegaan op de onderwerpen, omdat men door omstandigheden niet op de afspraak aanwezig kon zijn. In andere gevallen bleef men gewoonweg afwezig; dit was veelal kenmerkend voor de onderlinge werkverhouding die ter plekke bestond tussen de actoren. Uiteindelijk is 95% van de uitgenodigde respondenten geïnterviewd.

In onderstaande tabel is tabel aangegeven hoeveel mensen uiteindelijk voor dit onderzoek zijn geïnterviewd.

<i>Actor</i>	aantal
Gemeente	15
Politie	10
Provincie	10
ROV	12
Regionale Directie	2
Waterschap	1
VVN	1
Totaal	51

3. Het proces in kaart gebracht

Om beter inzicht te krijgen in het proces van besluitvorming is aan alle actoren gevraagd op welke manier verkeersveiligheidsmaatregelen genomen worden. Aan de hand van de volgende onderwerpen zijn gemeenten, ROV's, politie en provincie ondervraagd:

- het stellen van prioriteiten ten aanzien van verkeersveiligheid;
- de aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek en keuze van maatregelen;
- het activeren van andere actoren;
- de financiering;
- de uitvoering van maatregelen.

Indien van toepassing, worden bij de verschillende onderwerpen de actoren apart benoemd.

3.1. Prioriteitsstelling

3.1.1. *Gemeente*

De prioriteit die aan verkeersveiligheid wordt gegeven, verschilt per gemeente. Als oorzaak hiervoor wordt doorgaans de versnippering van het aantal ongevallen aangewezen, waardoor een enkele gemeente het niet als een urgent probleem ervaart.

De ene gemeente zorgt voor de ontwikkeling van een verkeersveiligheidsplan, dat continu bijgewerkt en bijgesteld wordt. Bij onderhoudswerkzaamheden wordt dat plan erbij gehaald om te zien wat er qua verkeersveiligheid 'mee kan liften'. In dit rapport wordt gesproken van de preventieve methode: het uitwerken van een verkeersveiligheidsplan. Doorgaans gebeurt dit op basis van de principes van het concept 'duurzaam-veilig'.

In andere gevallen werken verkeerskundigen maatregelen uit op basis van ongevallengegevens, om de zogenaamde 'black spots' weg te werken.

In dit rapport wordt dan gesproken van een curatieve methode.

Weer andere gemeenten werken op ad hoc basis: bij klachten van de burgers of een ernstig ongeval wordt actie ondernomen om dat stuk weg veiliger te maken. Dit kan als een vorm van een curatieve methode gezien worden. Deze actie kan uiteenlopen van onderzoek doen naar welke maatregel in dat geval genomen moet worden tot een directe toezegging voor bijvoorbeeld een drempel waar de bewoners om vragen.

3.1.2. *ROV*

Elk ROV stelt haar eigen prioriteiten. De een geeft prioriteit aan het activeren van gemeenten in het verkeersveiligheidsbeleid, de ander aan educatie en voorlichting en weer een ander aan het opstarten van samenwerkingsverbanden ter ontwikkeling van verkeersveiligheidsplannen.

3.1.3. Provincie

Provincies verschillen ook in de prioriteiten die ze stellen. Zo zijn er provincies die een meer regionale instelling hebben vergeleken met enkele jaren geleden. In deze provincies komt het voor dat gemeentelijke maatregelen ondersteund worden met provinciale middelen. Andere provincies geven meer prioriteit aan grotere projecten buiten de bebouwde kom, dat onder het 'eigen' wegennet valt.

3.1.4. Politie

In het driehoeksoverleg (korpsbeheerder, hoofdofficier van Justitie en korpschef) worden per regio de prioriteiten vastgesteld, dat wordt verwoord in beleids- en activiteitenplannen. Hierdoor bestaan er verschillen tussen de regio's: de ene regio geeft meer prioriteit aan verkeersveiligheid dan de ander. Ook binnen verkeersveiligheid kan de handhaving een verschillende invulling krijgen: in de ene regio ligt de nadruk op alcoholcontroles, in de ander op snelheidsbeheersing of andere zaken.

3.2. Aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek en de keuze van maatregelen

Vooraf gemeentelijke en provinciale wegbeheerders hebben te maken met dit stadium in het proces. Onderstaand wordt vooral de gemeentelijke aanpak belicht. Voor de provinciale aanpak geldt doorgaans hetzelfde. Er blijken grote verschillen te bestaan tussen de gemeenten in hun aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek. Er lijkt geen direct verband te bestaan tussen de grootte van de gemeente en de manier waarop men verkeersveiligheid aanpakt.

In sommige gemeenten is verkeersveiligheid een fulltime taak, in andere gemeenten een deeltaak binnen een groter takenpakket. Ook zijn er gemeenten waar verscheidene verkeersveiligheidsmensen werkzaam zijn. Weer andere gemeenten werken interdisciplinair aan verkeersveiligheid.

De manier van werken binnen gemeenten is ook uiteenlopend. In de ene gemeente wordt een verkeersveiligheidsplan of maatregel compleet uitgewerkt door één of meer verantwoordelijke(n) waarna het op inspraakavonden voorgelegd wordt aan de bevolking en belangengroeperingen. Andere gemeenten werken in samenwerking met (vertegenwoordigers van) de bevolking een oplossing uit voor een bepaalde maatregel.

Ook zijn er gemeenten waar geen verkeersveiligheidsplan uitgewerkt is of wordt. Deze gemeenten werken vaak ad hoc: zodra er klachten vanuit de bevolking komen of een ernstig ongeval vindt plaats, worden maatregelen genomen. Binnen gemeenten waar een verkeersveiligheidsplan wel helemaal uitgewerkt is, komt het ook wel voor dat bij de andere disciplines van de gemeente dit verkeersveiligheidsplan niet goed bekend is.

De keuze van maatregelen wordt bij de ene gemeente door één of meer personen gemaakt en uitgewerkt. Vaak bestaat hier een wisselwerking met de bestuurlijke kant van de gemeente over de hoeveelheid geld die beschikbaar is. Soms laten ambtenaren van verkeersveiligheid hier hun keuze vanaf hangen.

Andere gemeenten maken de keuze voor maatregelen interdisciplinair: met ROV, adviesbureaus, andere gemeenten. Sommige gemeenten betrekken reeds in een vroeg stadium de bevolking in de keuze van de maatregel.

Ook is er een gemeente die de uiteindelijke keuze voor een maatregel uitstelt tot de daadwerkelijke uitvoering. De maatregel wordt provisorisch vormgegeven en aangepast aan de ontwikkeling van het verkeer, totdat een veilige oplossing is bereikt. Pas dan wordt de keuze gemaakt en de maatregel definitief vormgegeven.

Informatie om tot een keuze te komen halen gemeenten uit verschillende bronnen. Bij de ene gemeente worden vakliteratuur en andere brochures nageslagen, bij andere gemeenten wordt contact opgenomen met ROV, andere gemeenten of politie. Ook worden verschillende informatiebronnen gecombineerd.

3.3. Activeren van anderen

3.3.1. *Gemeente en provincie*

Voor de verkeerskundigen binnen gemeenten en provincies blijken bestuurders de belangrijkste actoren te zijn om te activeren. Dit is van belang om daadwerkelijk geld beschikbaar te krijgen voor de plannen. Tussen de ambtenaren blijken grote verschillen in aanpak te zijn. De één laat de ontwikkeling van een verkeersplan afhangen van de beschikbare hoeveelheid geld, de ander probeert interesse voor verkeersveiligheid bij bestuurders te vergroten.

Een andere actor die voor de gemeente een grote rol speelt op verkeersveiligheidsvlak, is de politie. De activering gebeurt ook wederzijds, waarbij de politie meer een adviserende functie heeft dan de gemeente. Activering vanuit de gemeente naar de politie vindt doorgaans plaats op het moment dat de handhaving er aan te pas komt en wordt bewerkstelligd door regelmatig overleg en samenwerking. Regelmatig kwam in de interviews naar voren dat men de politie op het gebied van snelheids-handhaving in zou willen zetten op de manier zoals dat gebeurt met de parkeerwacht - het inhuren van tijd en menskracht.

3.3.2. *ROV*

Een van de voornaamste taken bij de meeste ROV's is het activeren van actoren in het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen. De manier waarop, evenals de intensiteit waarmee dit gebeurt, verschilt per ROV. In enkele provincies zijn er weinig of geen contacten met de gemeenten. Ook blijkt dat niet iedere gemeente behoefte heeft aan ondersteuning van het ROV; hier liggen verschillende motieven aan ten grondslag. Er zijn gemeenten waarbinnen voldoende verkeerskundige kennis in huis is en die actief zijn in het nemen van verkeersveilige maatregelen. Ook zijn er gemeenten die het niet nodig vinden om binnen hun gemeente verkeersveilige maatregelen te nemen. Dit laatste is vooral het geval in kleine plattelandsgemeenten waar weinig ongevallen plaatsvinden binnen de bebouwde kom.

Het activeren van de gemeenten wordt op verschillende manieren gedaan. In Groningen, Friesland, Drenthe en Limburg worden er cursussen gegeven om de zogeheten PODO-aanpak te promoten. Toelichting over de

inhoud van deze aanpak is te vinden in hoofdstuk 5, waarin vormen van kennisoverdracht worden besproken.

Behalve cursussen worden er ook samenwerkingsstructuren opgezet. In Noord-Holland en Gelderland is de provincie opgedeeld in subregio's. Binnen deze subregio's komen verkeersveiligheidscoördinatoren van gemeenten en politie bij elkaar om een verkeersveiligheidsplan op te zetten. Tussen de provincies verschilt de betrokkenheid van andere actoren.

Ook in Overijssel is de provincie opgedeeld in districten. Per district is door de provincie een districtshoofd aangesteld als aanspreekpunt voor de gemeenten. Twee keer per jaar komen de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatoren bij elkaar, om te vertellen over de afgelopen 'bloopers' en successen.

Behalve deze vormen van activering, zijn ROV's ook bezig met het ontwikkelen van brochures, opzetten van projecten en inhoudelijke ondersteuning naar gemeenten toe.

3.3.3. Politie

De politie geeft doorgaans adviezen aan gemeentelijke en provinciale wegbeheerders. Dit is een wettelijke verplichting bij maatregelen welke een verkeersbesluit behoeven. Het verschilt per regio en per gemeente hoe actief men hierin is en in hoeverre deze adviezen meegenomen worden in de keuze van een maatregel.

3.4. Financiering

Vooraf gemeenten en provincies hebben met het aspect 'financiering' in het proces te maken. Ook ROV's hebben met financiering van doen als het gaat om bijvoorbeeld projecten. In dit onderzoek wordt dit minder belicht, evenals de financiering binnen het politie-apparaat.

De hoeveelheid geld die beschikbaar is voor verkeersveiligheid verschilt per gemeente. Uit de interviews kwam naar voren waar dit afhankelijk van is:

- ernst van het probleem;
- interesse binnen het gemeentelijk apparaat voor verkeersveiligheid;
- interesse van de betreffende bestuurder voor verkeersveiligheid.

In sommige gemeenten laten verkeerskundigen hun plannen afhangen van het budget dat beschikbaar is gesteld. Andere gemeenten werken eerst een ideaalplaatje uit, waarvan dan delen kunnen worden uitgevoerd. Ook wordt op basis van zulke plannen structureel geld opzij gezet voor uitvoering ervan op een later tijdstip. Gemeenten die deze laatste werkwijze hanteren, zijn over het algemeen positiever over het verkeersveiligheidsbeleid; deze aanpak lijkt tevens succesvoller.

Bij gemeente-overstijgende projecten komt de provincie in beeld. Ook zijn er provincies die provinciale middelen steken in gemeentelijke projecten. Niet iedere gemeente ervaart verkeersonveiligheid als een (ernstig) probleem. De hoeveelheid geld die beschikbaar wordt gesteld lijkt sterk afhankelijk van de prioriteit die men binnen de gemeente aan verkeersveiligheid geeft.

Over het algemeen lijkt men goed op de hoogte van mogelijke subsidies voor verkeersveiligheidsprojecten. Doorgaans neemt men hierover contact op met personen binnen het ROV of regionale directie. Wel lijken gemeenten die meer contacten onderhouden met ROV, provincie of regionale directie, ook meer kennis te hebben over financieringsmogelijkheden dan gemeenten die weinig of geen contacten onderhouden met deze instanties.

3.5. Uitvoering

ROV's hebben doorgaans niet te maken met de daadwerkelijke uitvoering van een maatregel. Wel komt het voor dat zij hierin een stimulerende of informerende rol spelen. Voor de uitvoering van maatregelen worden alleen gemeenten, provincie en politie belicht.

3.5.1. *Gemeente en provincie*

Uitvoering van fysieke maatregelen wordt veelal uitbesteed. In sommige gemeenten worden niet alleen de uitvoering, maar ook andere stappen in het proces uitbesteed. Hierbij kan gedacht worden aan onderzoek of keuze van maatregelen. Afhankelijk van de hoeveelheid menskracht binnen de gemeente voert de gemeente aspecten van het proces binnenshuis uit.

Uitvoering van de maatregel gaat doorgaans van start op het moment waarop burgers met de nieuwe maatregel te maken krijgen. Op dat moment kunnen er problemen van allerlei aard de kop opsteken. Het kunnen klachten van de omwonenden zijn, de uitvoering blijkt niet volgens richtlijnen te zijn gebeurd waardoor politie geen medewerking verleent, of het verkeer blijkt zich anders te ontwikkelen dan voorzien. Dit laatste aspect lijkt moeilijk te voorkomen; het is dan ook vaak de reden dat men meer wil weten over de effecten van experimenten.

De wijze waarop gemeente en provincie met klachten van bewoners omgaat, is zeer uiteenlopend. In de ene gemeente ligt het proces van het nemen van een maatregel stil door allerlei bezwaarprocedures die door een burger in gang zijn gezet, terwijl in andere gemeenten dit soort zaken nauwelijks voorkomen. Niet altijd ligt dit aan de mate waarin burgers betrokken worden in het nemen van maatregelen. Het lijkt van vele factoren afhankelijk hoe de burgers tegen de eigen gemeente aankijken en in hoeverre verkeersmaatregelen geaccepteerd worden door de bewoners.

3.5.2. *Politie*

Uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen ligt voor de politie doorgaans op handhavingsgebied. Gezien het feit dat regiokorpsen hun eigen prioriteiten kunnen stellen, verschillen regio's in de hoeveelheid handhaving die plaatsvindt. Ook komt het voor dat de politie geen medewerking verleent op handhavingsgebied als naar hun idee niet is voldaan aan de infrastructurele randvoorwaarden.

4. Belemmeringen in het proces en genoemde oplossingen

In voorgaand stuk is aangegeven welke verschillen er zoal bestaan tussen gemeenten met betrekking tot het doorlopen van bovenstaand proces. Deze verschillen zeggen echter nog niets over het succes van een maatregel of juist het uitblijven van de gewenste effecten. Door de geïnterviewden zelf werd vaak aangegeven welke factoren een cruciale rol spelen bij een succesvol verkeersveiligheidsbeleid.

Onderstaand worden nogmaals de stappen doorlopen van het proces met de daarbijbehorende belemmeringen. Ook worden mogelijke oplossingen aangegeven die door de geïnterviewden worden genoemd.

4.1. Stellen van prioriteiten ten aanzien van verkeersveiligheid.

Een van de belemmeringen die door alle actoren genoemd werd, is dat de politie veelal geen prioriteit geeft aan verkeersveiligheid. In de afweging tussen criminaliteit en verkeersveiligheid 'verliest' de laatste het structureel. De politie geeft zelf aan in te spelen op de wensen die vanuit de bevolking komen; criminaliteitsbestrijding wordt daarbij belangrijker gevonden. Ook lijkt er binnen het politieapparaat meer 'gescoord' te kunnen worden op bestrijding van criminaliteit dan op verkeersveiligheid. Om deze afweging te vermijden wordt regelmatig geopperd een vast aantal manuren in te zetten op verkeersveiligheid. In sommige regio's is dit al het geval en zijn goede ervaringen bereikt.

In gemeenten waar weinig prioriteit wordt gegeven aan verkeersveiligheid, lijkt het moeilijk om verandering te realiseren. Deze houding lijkt te veranderen als er samen met een aantal gemeenten een regionale aanpak begonnen wordt. Wanneer men met anderen over verkeersveiligheid praat en zoekt naar een structurele oplossing, wordt het enthousiasme over en weer vergroot. Regelmatig werd over dit soort samenwerkingsverbanden waardering uitgesproken en als goed voorbeeld genoemd om kennis over te dragen. Bovendien vindt men het een goed middel om het draagvlak voor verkeersveiligheid bij de gemeenten te vergroten.

4.1.1. *Curatief versus preventief verkeersveiligheidsbeleid*

In het vorige hoofdstuk kwam al naar voren dat gemeenten verschillende strategieën hanteren in hun verkeersveiligheidsbeleid. In gemeenten waar verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt, worden ad hoc maatregelen zeer negatief beoordeeld.

Ten eerste, vindt men, kan met een ad hoc-beleid geen duurzaam-veilig verkeer worden bewerkstelligd.

Ten tweede komt het voor dat wethouders of gedeputeerden toezeggingen doen voor een ad hoc-oplossing bij buurtopstanden. Dit is een doorn in het oog bij verkeerskundigen als zij bezig zijn met de ontwikkeling van een verkeersveiligheidsplan. Een dergelijke oplossing heeft vaak weinig effect en verkeerskundigen moeten het plan weer aanpassen.

De oorzaak van dergelijke ad hoc-oplossingen, wat een vorm is van curatief beleid, ligt vaak in het toegeven aan klachten van burgers die zijn

uitgemond in buurtopstanden. Deze buurtopstanden komen doorgaans voor in twee gevallen:

- a. er heeft een ernstig ongeval plaatsgevonden;
- b. lange tijd zijn de klachten van burgers genegeerd.

In beide gevallen zijn buurtopstanden te voorkomen, volgens ervaringen van enkele verkeerskundigen bij gemeenten en provincies.

"Doordat er van tevoren al geluiden uit de buurt gekomen waren dat men het niet met de maatregel eens was, hebben we een extra informatie-avond ingelast om te laten zien hoe het ongeluk had plaatsgevonden, met getuigenverklaringen en alles erbij. Op die manier hebben we buurtopstanden kunnen voorkomen en hoefden we geen toezeggingen te doen om de maatregel te veranderen. Dat laatste was in een ander geval wel gebeurd en dat waren aanpassingen waar we eigenlijk niet achter stonden. Het was ons toen echt afgedwongen en dat wilden we in dit geval voorkomen."

"Elke maand behandelen we (verkeerskundige, politie, onderhoudsman) alle binnengekomen klachten van de burgers. Dan bepalen we voor welke klachten we direct iets kunnen doen en welke klachten grotere maatregelen impliceren. We laten de mensen altijd weten wat we doen, ook als we besluiten dat de maatregel wat langer op zich laat wachten. Onze ervaring is dat burgers best begrip hebben voor het feit dat er niet direct geld beschikbaar is voor een grotere maatregel en dat er zoiets als een wachtlijst bestaat. Als men maar weet dát er iets gebeurt. Op die manier kunnen we het ook beter inpassen in ons verkeersveiligheidsplan."

4.2. **Aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek en keuze van maatregelen**

Doorgaans wordt de keuze voor maatregelen binnen de gemeente genomen. Toch lijkt er een andere methode in populariteit toe te nemen: veel ambtenaren vertelden over het betrekken van de bevolking vóórdat een verkeersplan wordt uitgewerkt. Hierdoor kunnen hun ideeën in de plannen worden verwerkt. Ter illustratie hiervan zegt een provinciale wegbeheerder:

"Vroeger werkte de verkeerskundige hier achter zijn bureau een heel plan uit, wat dan vervolgens op een inspraakavond getorpedeerd kon worden door de bewoners. Daarna werd zo'n plan enigszins aangepast, net zolang totdat iedereen zijn goedkeuring eraan gegeven had. Dat aanpassen kon nog heel wat voeten in de aarde hebben en lang duren. Bovendien konden allerlei bezwaarprocedures, in gang gezet door bewoners die het er niet mee eens waren, de boel behoorlijk vertragen."

"Nu doen we dat anders. Bij een traverse hebben we een enquête uitgezet onder de bevolking van die gemeente, om de bewoners de voornaamste knelpunten aan te laten wijzen met de daarbijbehorende oorzaken. Vervolgens hebben we een avond georganiseerd om deze geïnventariseerde knelpunten te presenteren en de mensen oplossingen te laten genereren."

"Hoewel dit voortraject heel wat organisatie vergt en tijd in beslag neemt, wonden we dat later ruimschoots terug. Want met de uitvoering van de gevonden oplossing kon vrijwel direct begonnen worden: niet alleen stond de hele bevolking achter de gekozen oplossingen, ook de politiek had geld beschikbaar gesteld. Er kon immers gescoord worden, ook op politiek vlak. Binnen een ambtstermijn kon de maatregel volledig uitgevoerd worden, dus ook zo'n wethouder is daarbij gebaat."

Dit is slechts één van de vele voorbeelden die door de geïnterviewden werden genoemd om het betrekken van de bevolking te illustreren. Hoewel men over het algemeen enthousiast is over die manier van werken, zijn er ook personen die kritische kanttekeningen plaatsen. In een gemeente had men de bewoners de eigen wijk 'veilig' laten inrichten. Het uiteindelijke resultaat was dat elke wijk op een andere manier was ingericht, wat de uniformiteit niet ten goede kwam. Dit kan echter ondervangen worden door op tijd de plannen op elkaar af te laten stemmen.

Bij de keuze van maatregelen is het van belang dat men over alle nodige informatie beschikt. Momenteel heeft men de meeste behoefte aan gegevens over de effecten van bepaalde maatregelen (experimenten, en dergelijke) en wil men een soort verzamelwerk waarin alle gedane experimenten op een rijtje zijn gezet. Ook is bij verschillende actoren niet altijd duidelijk of een bepaalde maatregel wel 'duurzaam-veilig' is.

4.3. Activeren van andere actoren

Hieronder worden van verschillende actoren belemmeringen besproken die in het proces van het nemen van maatregelen kunnen voorkomen. Ook worden mogelijke oplossingen benoemd.

4.3.1. ROV

Zoals in het vorige hoofdstuk al naar voren kwam, hebben de meeste ROV's als taak de gemeenten te activeren in hun verkeersveiligheidsbeleid. Niet in elke provincie is dit het geval en niet overal is het gewenst door de gemeenten.

Vooraf gemeenten waarbij verkeersveiligheid geen hoge prioriteit heeft, zijn moeilijk te motiveren. ROV's zoeken al langer naar mogelijkheden ook deze gemeenten te activeren, waarbij men het meeste ziet in persoonlijke contacten. Ook zijn financiële impulsen goede middelen om deze gemeenten 'over de streep te trekken'.

Door overheveling van ROV-taken naar de provincie zijn in sommige provincies activeringsplannen stilgezet. Er zijn maar weinig actoren te spreken over deze overdracht van taken en hier wordt dan ook op verschillende manieren invulling aan gegeven. Zo zijn er provincies waar het ROV nog als vanouds werkt, omdat de ervaringen in het verleden hiermee goed zijn. Ook komt het voor dat de provincie geen tijd- of menskracht beschikbaar heeft voor verkeersveiligheid om de taken over te nemen.

In het geval dat de provincie de ROV-taken wel overneemt, zijn verschillende actoren het erover eens dat een belangrijk aspect van advisering verloren gaat: de onafhankelijkheid. Het kan gesteld worden dat gemeenten een wantrouwende houding hebben naar de provincie toe. Gemeenten zijn afhankelijk van de middelen die de provincie beschikbaar stelt voor ontwikkelde plannen en ook kunnen andere belangen dan verkeersveiligheid een grote rol spelen in het advies dat de provincie geeft.

Een ander belangrijk verschil met de oude situatie waarbij gemeenten geadviseerd worden door ROV, is dat men met het ROV als gelijkwaardige gesprekspartner rond de tafel zit. Ook dit noemen politie, gemeente en ROV een belangrijke voorwaarde, als men wil bereiken dat gemeenten werkelijk gemotiveerd worden en actief zijn in hun verkeersveiligheidsbeleid. Vooral gemeenten ervaren advisering vanuit de provincie in het verkeersveiligheidsbeleid als een ongelijkwaardige werksituatie.

4.3.2. Gemeenten

In vele gemeenten voelen de ambtenaren zich belemmerd in het uitvoeren van hun verkeersveiligheidsstaak. Het onderwerp leeft niet bij de bestuurder en er wordt dan ook geen of te weinig geld beschikbaar gesteld. In andere gemeenten probeert men de interesse in verkeersveiligheid bij de bestuurders te vergroten, waarbij men verschillende strategieën gebruikt. Voorbeelden hiervan zijn de volgende:

Bij een traverse door een gemeente was het in eerste instantie de bedoeling om door middel van een enquête de burgers bij verkeersveiligheidsplannen te betrekken, zodat latere bezwaarprocedures voorkomen konden worden. In een later stadium bleek voor de gekozen maatregelen, die mede de keuze van de burgers waren, relatief gemakkelijk geld beschikbaar te zijn, omdat hiermee ook gescoord kon worden op politiek vlak.

Door een andere ambtenaar werden excursies aangewezen als overtuigingsmiddel bij de politiek. "Neem die bestuurder mee naar zo'n maatregel, confronteer ze met de mogelijkheden die er op dat gebied zijn". Men blijkt over het algemeen wel in te zijn voor een dergelijk uitstapje en concrete, levende voorbeelden blijken meer te zeggen dan 'vage' tekeningen.

4.3.3. Provincie

Ook vanuit de provincie probeert men bestuurders te activeren voor verkeersveiligheid. Voorbeelden hiervan zijn de volgende:

In Utrecht is de provincie expliciet bezig de wethouders te benaderen omtrent verkeersveiligheid en hiervan werkgroepen te formeren. Juist hier wijst men op het belang diegenen te benaderen die werkelijk 'een vinger in de pap' hebben. Ter illustratie werd een voorval genoemd dat toen een wethouder op dat tijdstip niet aanwezig kon zijn, ter vervanging de burgemeester van betreffende gemeente naar de werkgroep kwam.

In Noord-Holland is een stuurgroep geformeerd die naar de mogelijkheden zoekt om bestuurders te betrekken in verkeersveiligheid. Deze stuurgroep wil elke ROV spreken om hierover ideeën op te doen.

Een van de belemmeringen die ambtenaren ondervinden is het overtuigen van de politiek om geld vrij te maken voor verkeersveiligheid. Sommige provinciale wegbeheerders motiveren gemeentelijke wegbeheerders dan ook om snelheidsmetingen te blijven doen, vooral wanneer een snelheidsbeperkende maatregel is genomen. Ook kunnen snelheidsmetingen gebruikt worden om aan te tonen dat er op een (stuk) weg een maatregel genomen moet worden, omdat niet altijd uit ongevallencijfers blijkt of een weg gevaarlijk is of niet. Verschillende initiatieven worden genomen om de bestuurders in verkeersveiligheid te betrekken, uiteenlopend van excursies tot werkgroepen.

4.3.4. *Politie*

In Limburg lijkt men het dichtst bij een structurele oplossing te zijn: dankzij de structurele inzet van verschillende regiokorpsen van de politie en samenwerking met het ROV voor de nodige voorlichting, ontstaat er een vergroot pakkans-gevoel bij de weggebruiker en dus beheersbaarheid van de snelheid. Dit succes wordt toegeschreven aan de inzet van een politie-districtshoofd die persoonlijk op de werkvloer een stimulerende rol heeft vervuld, waardoor ook de motivatie bij de regiokorpsen is vergroot.

4.4. **Financiering**

Over het algemeen kan gesteld worden dat hoe meer de bestuurder zich betrokken voelt bij dit onderwerp, des te meer geld er beschikbaar wordt gesteld voor verkeersveilige plannen.

Een oplossing die vele ambtenaren in gemeenten opperen, is een vast budget voor verkeersveiligheid voor gemeenten te creëren. Op die manier is er geen sprake meer van het afwegen van verkeersveiligheid tegen andere zaken. Hieraan vastgekoppeld zou volgens hen een verantwoording moeten zijn over de besteding van dit budget. Op die manier kunnen gemeenten meer eigen verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid nemen en is meer activiteit op dat gebied te verwachten.

Ook ziet men graag mogelijkheden om tijd en menskracht in te huren van de politie op het gebied van handhaving (bijvoorbeeld snelheidscontroles). Een dergelijke gang van zaken bestaat al voor de parkeerpolitie maar voor snelheidscontroles liggen bevoegdheden anders.

Verder bestaat momenteel de indruk bij gemeenten dat budgetten voor verkeersveiligheid teruglopen. Op grond van het feit dat provincies kunnen bepalen waar geld voor verkeersveiligheid aan wordt besteed, voorspellen velen dat in de praktijk voor gemeenten minder te besteden zal zijn dan nu het geval is.

4.5. **Uitvoering**

Uitvoering van maatregelen ligt vooral bij gemeenten en politie. Onderstaand worden beide actoren apart behandeld.

4.5.1. *Gemeente*

De uitvoering van de maatregel wordt doorgaans uitbesteed. In hoeverre de andere stappen van het gehele proces worden uitbesteed, is afhankelijk van de hoeveelheid tijd en menskracht de gemeente zelf in huis heeft. Bij de uitvoering van een maatregel kunnen ook verschillende zaken mislopen.

In het geval dat de uitvoering wordt uitbesteed, kan het voorkomen dat de uitvoering niet verloopt zoals bedoeld was. Regelmatig overleg tussen verkeersveiligheidscoördinator en uitvoerder kan dit voorkomen.

Na uitvoering kan blijken dat de maatregel storende bijwerkingen heeft (bijvoorbeeld geluidsoverlast bij drempels) of dat het verkeer anders op de maatregel reageert dan de bedoeling was. Dit lijkt moeilijk te voorkomen. Behalve dat ervaring een belangrijke rol speelt, is er een gemeente die de volgende oplossing hanteert:

Als we een kruispunt gaan herinrichten en we denken een goede oplossing te hebben, richten we dat eerst provisorisch in. Dan kunnen we zien hoe het verkeer zich daaromheen ontwikkelt. Op basis van observaties kunnen we dan aanpassingen doen in het ontwerp, net zolang totdat een veilige situatie is ontstaan. Pas dan geven we de maatregel structureel vorm.

Niet in alle gevallen is een dergelijke methode haalbaar, maar dit lijkt een kostenbesparende oplossing.

4.5.2. *Politie*

De politie is ook niet altijd tevreden over de uitvoering van maatregelen. Het komt voor dat maatregelen niet volgens de richtlijnen zijn uitgevoerd, of dat een wijk tot 30 km/uur-gebied wordt benoemd terwijl de bijbehorende infrastructurele aanpassingen niet worden toegepast. In die gevallen is dan ook weinig medewerking van de politie te verwachten op het gebied van handhaving.

Men is het er in het algemeen over eens dat handhaving als een sluitstuk gezien moet worden van een maatregel. In de praktijk blijkt echter dat, zeker op provinciale wegen, continue controle de enige oplossing lijkt voor snelheidshandhaving. Vooral de aanpak die doorgaans gevolgd wordt in de zogeheten GVT-projecten blijkt het meest effectief. Veel vraag is er dan ook naar een structurele inzet van de politie op snelheidsbeheersing, gepaard met de nodige voorlichting. Men is van mening dat deze inzet ook geleverd kan worden indien wordt voldaan aan de andere aanbevelingen in hoofdstuk 6. In de meeste provincies zou men hier graag structureel geld voor beschikbaar hebben, in plaats van de vele experimenten die hun effect verliezen zodra het (GVT-)project ten einde loopt.

5. Vormen van kennisoverdracht

In dit hoofdstuk worden verschillende vormen van kennisoverdracht beschreven. Ook wordt bij verschillende actoren aangegeven waar de voorkeur naar uitgaat. Vormen van kennisoverdracht die besproken worden zijn:

- cursussen en symposia;
- naslagwerken;
- persoonlijke contacten;
- elektronische systemen;
- periodieke uitgaven;
- excursies.

5.1. Cursussen en symposia

Op het gebied van verkeersveiligheid vinden verschillende cursussen plaats. Vanuit de ANWB cursussen worden cursussen gegeven op verkeerstechnisch gebied. Ook worden door verschillende ROV's cursussen gegeven om de zogeheten PODO-aanpak te verspreiden.

PODO staat voor Probleem, Oorzaak, Doelstelling, Oplossing. Doorgaans heeft men direct een Oplossing in gedachten als zich een verkeersprobleem voordoet, waarmee men (onbewust) twee tussenstappen overslaat. De bedoeling van deze aanpak is om gezamenlijk om de tafel te zitten en deze stappen stuk voor stuk te doorlopen. Men definieert eerst het probleem, vervolgens wijst men de oorzaak (oorzaken) aan die hieraan ten grondslag liggen, men formuleert een doelstelling van wat men in die situatie zou willen bereiken en vervolgens kan men op basis daarvan oplossingen genereren.

In Drenthe voegt men daaraan nog de E van Evaluatie toe.

De ervaring leert dat wanneer men het eens is over de eerste drie stappen, het vinden van een oplossing minder conflicten oproept. Een nadeel van deze aanpak is dat het op het eerste gezicht zó voor de hand liggend eruit ziet, dat men meestal in de veronderstelling is dat men allang op die manier te werk gaat.

Een tweede, onderliggend, doel van deze aanpak is om gezamenlijk met andere disciplines en ook burgers deze stappen te doorlopen. Het draagvlak wordt dan automatisch onder de betrokkenen vergroot waardoor er meer van de grond komt.

Deze cursussen worden over het algemeen goed gewaardeerd. Behalve de aangeboden kennis binnen de cursussen kan men andere voordelen van cursussen noemen. Als belangrijkste voordeel wordt genoemd dat men te maken krijgt met andere verkeerskundigen of andere actoren op het gebied van verkeersveiligheid. Men vindt het prettig met anderen te kunnen praten over ideeën en bevindingen en men houdt er doorgaans enkele contacten aan over die waardevol kunnen zijn in het verkeersveiligheidsbeleid. Men kent de gezichten bij de namen en men houdt er doorgaans enkele waardevolle contacten aan over.

Symposia worden regelmatig gehouden. Ook hier wordt als belangrijkste bij-effect genoemd dat men met vakgenoten in aanraking komt en daar goede contacten aan overhoudt. Brochures die door middel van een symposium zijn aangeboden worden doorgaans beter gebruikt dan de brochures die gewoonweg zijn toegezonden.

5.2. Naslagwerken

Naslagwerken zoals het maatregelenoverzicht zijn naar mening van de ambtenaren bij gemeente, provincie en ROV, ruimschoots aanwezig. Het gebruik ervan wisselt. Nog steeds is de handleiding ASVV zeer populair en ook de maatregelencatalogus *Duurzaam Veilig* wordt regelmatig als goed voorbeeld gegeven. Zo zien gemeenten graag een naslagwerk: praktische voorbeelden weergegeven met foto's, bijbehorende geschatte kosten en contactpersonen om meer over een bepaalde maatregel te weten te komen. Men doet hier vooral ideeën uit op. Een belangrijk nadeel is het gevaar dat men het als een soort receptenboek gebruikt. Door verschillende actoren wordt dan ook aangegeven dat een dergelijk naslagwerk alleen op een goede manier gebruikt kan worden als men niet zonder meer een maatregel kopieert zonder de eigen omstandigheden in ogenschouw te nemen. Dit soort 'gebruiksaanwijzingen' kunnen goed overgebracht worden in een symposium ter introductie van het naslagwerk.

5.3. Persoonlijke contacten

Zonder uitzondering werd door alle actoren aangegeven dat persoonlijke contacten de cruciale rol spelen in het wel of niet actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid. Als voorbeeld noemt men contacten die zijn opgedaan via cursussen, excursies en symposia of contacten die bestaan tussen gemeenten en ROV.

Eén vorm van persoonlijk contact werd regelmatig genoemd als middel om verkeersveiligheid levend te maken en te houden: de missionaris-rol. Men zou graag iemand zien die 'de boer opgaat', verkeerskundigen of verantwoordelijken hiervoor binnen de gemeente stimuleert en ondersteunt en die weet waar de juiste informatie te vinden is.

Ook uit de praktijk blijkt dat deze methode van kennisoverdracht goed werkt. Daar waar deze rol door het ROV is opgepakt, zijn gemeenten actiever in hun verkeersveiligheidsbeleid dan in regio's waar niet een dergelijke vorm van kennisoverdracht aanwezig is.

De missionaris-rol blijkt ook bij de politie zijn vruchten af te werpen. In een van de provincies is een politie districtshoofd de werkvloer opgegaan om na te gaan welke mogelijkheden er waren om meer op handhavingsgebied te doen. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een structurele aanpak van snelheidsbeheersing op provinciale wegen: iets waar in andere provincies veel vraag naar is.

5.4. Elektronische systemen

Elektronische vormen van kennisoverdracht zijn veel genoemd wanneer het erom ging een inventarisatie van alle (snelheidsbeheersings)projecten te maken. Verschillende provincies noemden de databank-methode waarmee op trefwoord gezocht kon worden naar verschillende soorten maatregelen. Als belangrijk voordeel werd hierbij genoemd dat de informatie

beschikbaar is op het moment dat men dat nodig heeft, zonder dat gezocht moet worden tussen de stapels brochures en artikelen over verkeersveiligheid.

Er heerst geen onverdeeld enthousiasme over dit idee. Als nadeel wordt de enorme tijd- en geldinvestering genoemd. Ook bestaat er twijfel over of het beheer van zo'n databank wel zorgvuldig gedaan zal worden. Bovendien ziet men moeilijkheden in het actueel houden van zo'n databank. Van het tijdschrift *Verkeerskunde* van de ANWB is al een dergelijk opzoeksysteem beschikbaar op flop. Op trefwoord kan men zoeken naar artikelen die ongeveer in de afgelopen vijf jaar in dat tijdschrift zijn gepubliceerd. Door een verkeerskundige werd dit als een gemakkelijk hulpmiddel genoemd bij de keuze van maatregelen.

5.5. Periodieke uitgaven

Als belangrijke en veel gelezen periodieke uitgave wordt regelmatig verwezen naar de *Actie -25%*, waarmee de gemeenten op de hoogte worden gehouden van wat er zoal gaande is op het gebied van verkeersveiligheid. Ook regionale vormen van nieuwsbrieven slaan goed aan wanneer verschillende gemeenten aan één project werken.

5.6. Excursies

Regelmatig is verwezen naar excursies als vorm van kennisoverdracht die aanspreekt, als overtuigingsmiddel en als medium waar men in contact komt met vakgenoten. Zowel gemeentelijke als provinciale verkeerskundigen zijn hierover goed te spreken. Ook wordt het gebruikt door verkeerskundigen om de politiek ermee te overtuigen en geld beschikbaar te krijgen voor een maatregel. Als belangrijke voordelen noemt men het concrete voorbeeld te kunnen zien en het verhaal achter de genomen maatregel te horen.

6. Conclusies en aanbevelingen

In onderstaande tabel is globaal aangegeven welke vormen van kennisoverdracht een rol kunnen spelen in de ondersteuning van actoren in hun verkeersveiligheidsbeleid. Provincie en ROV zijn daarin samengenomen, omdat in sommige provincies ROV en provincie nauw samen zijn gegaan. Daar waar belangrijke verschillen zijn, worden ROV en provincie apart besproken.

Er staan vormen van kennisoverdracht die tijdens de interviews door actoren zelf zijn genoemd en vormen die uit de interviews kunnen worden afgeleid. Onderstaand wordt per actor uitgebreider toegelicht welke vormen van kennisoverdracht de voorkeur hebben in de verschillende stadia van het proces in het nemen van maatregelen.

Over het algemeen kan gesteld worden dat prioriteitenstelling in het veld de meeste aandacht verdient. Indien verkeersveiligheid niet hoog op de agenda staat, wordt immers niet aan de andere stadia in het proces toegekomen.

Er lijkt voorts een verband te bestaan tussen de mate waarin ROV's contacten met gemeenten onderhouden en de kennisbehoefte van gemeenten. Daar waar men intensieve contacten heeft, is over het algemeen minder behoefte aan verschillende soorten kennis. Indien men vragen heeft, stapt men immers makkelijk naar het ROV.

Actoren	Gemeente	ROV/Provincie	Politie
Stadia in het proces			
Prioriteitenstelling	Missionaris-rol vanuit ROV naar gemeente	Onderlinge uitwisseling, opzetten communicatiestructuur gemeenten	Missionaris-rol
Aanpak en keuze van maatregelen	Elektronische datasystemen, overzicht van maatregelen, PODO-cursussen, excursies	Verzamelwerk gedane experimenten met resultaten, excursies	
Activeren van anderen	Excursies	Werkgroepen of samenwerkingsverbanden opzetten (PODO), Advies en ondersteuning	
Financiering			
Uitvoering	Samenwerkingsstructuur met RO en Stedebouw		

6.1. Gemeente

Om de *prioriteitenstelling* van gemeenten te beïnvloeden zijn de actoren het erover eens dat van de missionaris-rol gebruik gemaakt kan worden. Dit is bij voorkeur iemand van het ROV, die persoonlijk contacten opzet en onderhoudt met de gemeenten. Zowel ambtenaren als bestuurders kunnen hierin benaderd worden. Om een idee te krijgen van welke aanpak de meest succesvolle kan zijn, kan gekeken worden naar provincies waar deze rol als 'missionaris' door het ROV al is opgepakt.

Ter ondersteuning van de *keuze van maatregelen* ziet men graag een inventarisatie van (experimenten van) maatregelen met de bijbehorende effecten. Qua vormgeving kan een voorbeeld genomen worden aan de maatregelencatalogus *Duurzaam Veilig*, omdat dit de gemeente-functionarissen het meeste aanspreekt. Vooral aspecten als concrete voorbeelden, een financieel plaatje en contactpersonen ter nadere informatie worden belangrijk gevonden. Ook dient gebruik gemaakt te worden van een symposium ter introductie, wil men bereiken dat daadwerkelijk gebruik van gemaakt wordt van gemaakte inventarisatie.

In plaats van een inventarisatie in boekvorm kan gedacht worden aan elektronische systemen. Een goed voorbeeld hiervan is het opzoeksysteem wat bij het tijdschrift *Verkeerskunde* hoort, uitgegeven door de ANWB.

Een andere methode voor het maken van de keuze van maatregelen is het maken van excursies: concrete voorbeelden met bijbehorende achtergronden spreken verschillende actoren in het verkeersveiligheidsbeleid goed aan.

In de *aanpak van maatregelen* kan gedacht worden aan het promoten van de PODO-aanpak door het ROV, waarbij verschillende disciplines rond de tafel zitten. Vrijwel alle actoren waren het eens over de positieve effecten van deze methode. Daarnaast verdient het opzetten van communicatiestructuren tussen gemeenten de nodige aandacht. Ook kan hierbij het betrekken van burgers aan de orde komen. Als voorbeeld van deze aanpak kan het project op 80 km/uur-wegen in Drenthe genomen worden, wat vrijwel overal in het land bekendheid heeft.

Bij het *activeren van anderen* wordt in gemeenten vooral gedacht aan het activeren van de bestuurders door ambtenaren. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van excursies: concrete voorbeelden blijken een enthousiasmerend effect te hebben. Ook is de politiek te beïnvloeden via de mening van burgers.

Kennis over *financieringsmogelijkheden* lijkt voor de meeste gemeenten geen probleem. Wanneer men vragen heeft over subsidies, weet men waar deze kennis te halen is. Veelal zijn dit contactpersonen bij ROV of Regionale Directie. Wel zou men graag een vastgesteld eigen budget zien voor verkeersveiligheid. Niet alleen voelen gemeenten zich dan meer verantwoordelijk voor een verkeersveiligheidsbeleid, ook hoeft de afweging van verkeersveiligheid tegen andere zaken niet meer altijd gemaakt te worden.

De *uitvoering van maatregelen* kan een stuk vlotter als er in een vroeg stadium afstemming plaatsvindt met andere afdelingen binnen het gemeentelijk apparaat. Op dit moment lijkt dat het meest gewenst met deskundigen van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening. Het opzetten van structurele samenwerking is hierbij een noodzakelijke voorwaarde. Hoe meer bekendheid een verkeersveiligheidsplan heeft bij andere afdelingen in de gemeente, des te beter en sneller kan dit geïntegreerd worden met andere projecten.

6.2. ROV en Provincie

De *prioriteitenstelling in ROV's* is verschillend. Ook blijkt dat in sommige provincies de prioriteit niet bij de ondersteuning van gemeenten ligt, terwijl dit door de gemeenten wel gewenst is. Het verdient aanbeveling om in die provincies een betere communicatiestructuur op te zetten tussen ROV en gemeenten, zodat aan de behoefte van gemeenten tegemoet gekomen kan worden.

Ook kan er meer onderlinge uitwisseling plaatsvinden tussen ROV's wanneer er regelmatig overleg plaatsvindt tussen deskundigen op een bepaald vakgebied. Zoals nu uitwisseling plaatsvindt tussen educatie- en voorlichtingsdeskundigen, zo zou dat ook voor andere disciplines binnen het ROV zinvol zijn. Op die manier hoeven ROV's apart niet meer opnieuw het wiel uit te vinden.

De *prioriteitenstelling bij provincies* heeft een duidelijk ander karakter. Verkeersveiligheid wordt hierbij afgewogen tegen andere zaken. Hoe hiermee omgegaan wordt is vergelijkbaar met gemeenten.

Ook ROV's en provincies zien graag ter ondersteuning in de *keuze van maatregelen* een verzamelwerk van alle recent gedane experimenten met resultaten, ook als dit slechte resultaten zijn. Men wil graag weten welke soort maatregelen wel of geen effect hebben om te voorkomen dat verschillende ROV's dezelfde experimenten doen. Vóór het starten van een experiment kan een enquête uitgezet worden onder de ROV's ter informatie over de al lopende experimenten en initiatieven.

Een manier om hier zelf achter te komen zijn excursies. Ook door provinciale wegbeheerders bestaat hier enthousiasme over en men oppert zelfs het idee hier iets structureels van te maken zodat er een ondersteuningsstructuur ontstaat waarin nieuwelingen snel ingewerkt kunnen worden. ROV's en provincies hanteren in het *activeren van anderen* uiteenlopende strategieën. Belangrijk is om bij het activeren en ondersteunen van gemeenten gebruik te maken van het opzetten van werkgroepen of samenwerkingsverbanden als dit nog niet het geval is. Het promoten van de PODO-aanpak (zie toelichting in hoofdstuk 5) kan hier een onderdeel van zijn. De ervaring in provincies waar dit al gebeurt, leert dat dit een effectieve methode is. Ook verdient het de voorkeur volgens politie, gemeenten en ROV dat de daadwerkelijke advisering aan gemeenten een taak van het ROV blijft vanwege hun onafhankelijke karakter.

6.3. Politie

Om de *prioriteitenstelling* te beïnvloeden ziet men ook bij de politie de missionaris-rol als een goede methode. De ervaring van een provincie waar dit daadwerkelijk is gedaan door een districtshoofd van de politie

wijst uit dat het een effectieve methode is. Er vindt continue controle plaats op de werkvloer en in samenwerking met het ROV voor de nodige voorlichting resulteert dit in een structurele daling van de snelheid op wegen buiten de bebouwde kom.

Een andere weg om de keuze tussen verkeersveiligheid en andere zaken te omzeilen, is het apart zetten van tijd en menskracht voor verkeersveiligheid in de vorm van formatieplaatsen. Dit is een oplossing die door alle actoren werd genoemd.

In de *uitvoering van maatregelen*, in dit geval de handhaving, zou men graag mogelijkheden zien dat tijd en menskracht van de politie ingehuurd kan worden door bijvoorbeeld de gemeente.

6.4. Aanbevelingen

Wil men een actiever beleid bereiken op alle niveaus op het gebied van verkeersveiligheid, dan doet men er verstandig aan verschillende zaken tegelijk aan te pakken. De meeste prioriteit dient gegeven te worden aan het tot stand komen van contacten tussen gemeenten en ROV's in provincies waar dit nog niet het geval is. De rijksoverheid kan hier een stimulerende rol in vervullen. De meest geliefde methode is de missionaris-rol. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van de ervaringen die in andere provincies zijn opgedaan.

Ook is het van belang een structurele communicatiestructuur op te zetten tussen de verschillende ROV's. Momenteel vindt er wel overleg plaats tussen de secretarissen, maar men zou meer met elkaar te maken willen hebben zodat er meer onderlinge informatieoverdracht plaatsvindt. In het veld ziet men daar een belangrijke procesbegeleidende rol voor de rijksoverheid in.

Er kan bijvoorbeeld een 'missionaris' vanuit de overheid aangewezen of in het leven geroepen worden die een structureel samenwerkingsverband tussen de ROV's opzet en werkgroepen formeert. Op educatief gebied bestaat al een vorm van overleg tussen de ROV's. Daarnaast is er behoefte aan een werkgroep op infrastructureel gebied en wellicht ook andere aspecten van verkeersveiligheid.

Tegelijk met het opzetten van contacten tussen ROV en gemeenten kan de rijksoverheid een stimulerende rol vervullen om een regionale aanpak van verkeersveiligheid te bevorderen. Binnen provincies dienen, voorzover dit nog niet aanwezig is, samenwerkingsstructuren opgezet te worden tussen verkeerscoördinatoren. De PODO-aanpak (of andere methodes die hierop lijken) is een goed voorbeeld van een interdisciplinaire aanpak waarbij het draagvlak vergroot wordt. Ook het opstellen van een verkeersveiligheidsplan is een positieve stimulans.

Speciale aandacht dient uit te gaan naar de mogelijkheid middelen beschikbaar te stellen in combinatie met de advisering naar gemeenten toe door de ROV's. Vaak is het voor gemeenten makkelijker op plannen gerealiseerd te krijgen als subsidie verkregen wordt. Hiermee wordt de boodschap vanuit de centrale overheid duidelijker om verkeersveiligheid hoger op de agenda te plaatsen.

Bovendien is veel vraag naar een inventarisatie van (experimenten van) maatregelen, zij het in boekvorm dan wel in een elektronische databankvorm. Er zijn al initiatieven op dit vlak genomen door het PVI, de ANWB en ROV's. Integratie van deze initiatieven zal sneller bewerkstelligd worden als er een intensievere onderlinge uitwisseling van kennis plaatsvindt in de vorm van interdisciplinaire werkgroepen.

Behalve deze kennisoverdrachtsvormen dient ook aandacht geschonken te worden aan regelingen die het verkeersveiligheidsbeleid kunnen vergemakkelijken. Overleg met politie/justitie over het structureel apart zetten van tijd en menskracht voor handhaving en het beschikbaar stellen van een eigen budget voor verkeersveiligheid met de daarbijbehorende verantwoording voor gemeenten zijn zaken die volgens de actoren in het veld de nodige aandacht verdienen.

Bijlage 1 t/m 4

1. *Overzicht van actoren.*
2. *Lijst van geïnterviewden.*
3. *Brief aan geïnterviewden, ter bevestiging van de afspraak, tevens ondersteunende vragenlijst bij de interviews.*
4. *Samenvatting interviews per provincie.*

beleidsorganen

Directoraat Generaal Rijkswaterstaat
" " Verkeersveiligheid (HWV)
meerjarenplan, waaronder 'snelheden'

Regionale Directies
Beheer van rijkswegen

Provinciale Waterstaten
Beheer van lagere orde wegen bubeko

Waterschappen
Beheer van o.a. polders/landwegen

Gemeenten
Beheer van lagere orde wegen bibeko

Openbaar Ministerie
Stuurt regio-politiediensten aan,
afhandeling overtreeders

Regiokorpsen politie
Hierbinnen bevinden zich verkeersco-
ördinatoren

ondersteuning

AVV
Adviesdienst Verkeer en Vervoer

SWOV
Stichting Wetenschappelijk
Onderzoek Verkeersveiligheid

Politie Verkeersdiensten
Houden zich zelfstandig bezig met
Verkeersveiligheid, besteden ook on-
derzoek uit.

ANS
Aktiecentrum Naleving Snelheidslimie-
ten

PVI
Opleidingsinstituut voor politie over
verkeer en -toezicht.

overlegorganen (formeel)

ROV/POV/etc.
Beleidsmakers. Verschillende vertegen-
woordigers. Advisering en voorlichting
voor wegbeheerders.

POC
overleg regionale VerkeersConsulenten

IPO
samenwerkingsverband provincies

UVW
samenwerkingsverband waterschappen

VNG
samenwerkingsverband gemeenten

overlegorganen (informeel)

Overleg Secretarissen ROV's
(landelijk)

CROW
Samenwerkingsverband verkeerskundi-
gen, publikaties over verkeersveiligheid
e.d.

IVO
Intergemeentelijk Verkeerskundig Ove-
rleg

<u>IVW</u>	<u>SSV</u>
Intergemeentelijk	Stuurgroep
Verkeerstechnische	Stedelijke
Werkgroep	Verkeersveiligheid

Bijlage 2

Lijst van geïnterviewden

Leo Boeren	RD Noord
<i>Groningen:</i>	
dhr. Griffioen	ROV Groningen
Dirk de Vries	Politie Groningen
Luuk Schumer	Gemeente Loppersum
<i>Friesland:</i>	
Sipke van der Meulen	ROV Friesland
Henk Veenstra	Gemeente Oosterwolde
<i>Drenthe:</i>	
Adri de Vries	ROV Drenthe
Foppe Koen	Provincie Drenthe
dhr. Altena	Politie Drenthe
Dhr. de Vries,	Gemeente Assen
Bouke Mulder,	Gemeente Meppel
<i>Overijssel:</i>	
Peter Buter	ROV Overijssel
Bob Muller	Provincie Overijssel, verkeersveil.insp.
Ton Kruizinga	Provincie Overijssel, districtshoofd.
Hans Hanssen	Gemeente Hellendoorn
Hans de Vente	Gemeente Zwolle
Mark de Smit	VVN
<i>Flevoland:</i>	
Dhr. vd Laan	ROV Flevoland
Dhr. Boks	ROV Flevoland
Jaap Ree	Provincie Flevoland
Dhr. Vroegop	Politie Dronten
Dhr. van Someren	Gemeente Dronten
<i>Gelderland:</i>	
dhr. Bouwmeister	ROV Gelderland
Ton Wonders	Provincie Gelderland
Harm Scheper	Politie Gelderland
Veronique de Wit	Gemeente Ede
<i>Utrecht:</i>	
Peter Snoeren	Provincie/ROV Utrecht
Dhr. Smorenburg	Politie IJsselstein
Harrie Jansen	Gemeente Maarssen

Noord Holland:

Barbera Kersbergen
André van Diepen
Dhr. Wolters
Otte de Wildt

ROV Noord Holland
Politie Kennemerland
Gemeente Amsterdam
RD Noord Holland

Zuid Holland:

Dhr. E. Kaiser
Bertus Fortuijn
Hans Vergeer
Wim Serné
Frank Aalbers

ROV Zuid Holland
Provincie Zuid Holland
Politie Hollands Midden
Gemeente Zoetermeer
Gemeente Gouda

Zeeland:

Dhr. Lodder
Wim Houmes
John Brinkhuis
Dhr. Bastiaansen
Ko vd Parel
Dhr. Slabbekoren

ROV Zeeland
Provincie Zeeland
Politie Middelburg
Gemeente Terneuzen
Gemeente Reimerswaal
Waterschap Zeeuwse Eilanden

Noord Brabant:

Dhr. W. Boudewijns
Dhr. de Bok
Dhr. A.L.M. Broers

ROV Noord Brabant
Provincie Brabant
Politie Bladel

Limburg:

Dhr. H. Peeters
Dhr. R. Fasen
Dhr. P.G.S.M. Geurts
Dhr. J. Stellingwerff

ROV Limburg
Provincie Limburg
Politie (opl.cent.)
Gemeente Tegelen

Bijlage 3

Brief aan geïnterviewden, ter bevestiging van de afspraak, tevens ondersteunende vragenlijst bij de interviews

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer voert de SWOV een onderzoek uit om te achterhalen hoe de *uitvoerders* van het snelhedenbeleid op lagere orde-wegen gestimuleerd kunnen worden in het nemen van (snelheidsbeperkende) maatregelen.

Het gaat hierbij vooral om gemeente, politie en provincie. Aandachtspunten in het gesprek zullen zijn:

- welke belemmeringen ervaart men in het nemen en uitvoeren van (snelheidsbeperkende) maatregelen? In de breedste zin van het woord, dus belemmeringen kunnen voorkomen op het gebied van infrastructuur, beleid, organisatie, financieën, etc.
- welke informatie mist men in relatie tot (snelheidsbeperkende) maatregelen?
- hoe ziet men de eigen rol bij de uitvoering van (snelheidsbeperkende) maatregelen?
- hoe zou men de rol van de hogere overheid graag ingevuld zien worden zodat men beter in staat is om (snelheidsbeperkende) maatregelen te nemen? m.a.w. Hoe kan de hogere overheid de lagere overheden stimuleren?
- indien men bepaalde kennis mist, aan welke vormen van kennisoverdracht geeft men de voorkeur?

voorbeelden van kennisoverdrachtsvormen:

- boekwerken (zoals het maatregelenoverzicht 80 km/uur-wegen)
- elektronische systemen (zoals BIS)
- cursussen en symposia, excursies
- persoonlijke contacten, werkgroepen
- nieuwsbrieven

Groningen

Door het ROV worden wel excursies en dergelijke georganiseerd, maar daar komt weinig reactie op, omdat niemand zich echt verantwoordelijk voelt voor de verkeerstaak. Bovendien, zegt men, is er weinig tijd voor. Een goede vorm van kennisoverdracht ziet men via het ROV, die bij de verkeerscommissie aanwezig is. Deze verkeerscommissie van gemeenten komt één keer in de zes weken bijelkaar. Of een soort nieuwsbrief die door het ROV wordt uitgegeven.

Bij een project in Groningen tussen verschillende steden is gebruik gemaakt van de nieuwsbrief. Op deze manier blijft iedereen geïnformeerd en geëncmitteerd. Bestuurders kunnen naderhand niet meer onder gemaakte afspraken uit. Bovendien is er meer begrip voor elkaar onder de gemeenten. Tot nu toe werkt dit goed. Tussen de gemeenten ziet men graag meer overleg.

Een mogelijke manier van werken waarmee èn de burger tevreden gesteld kan worden, èn de verkeersveiligheid op langere termijn gewaarborgd wordt, is het fasegewijs toepassen van de wensen van de burgers. Op die manier kunnen gemeenten ook beter werken naar een toekomstig 'duurzaam-veilige' gemeente.

Ten opzichte van de politie zou het ROV graag zien dat informatie over ernstige ongevallen zo snel mogelijk teruggekoppeld wordt naar de wegbeheerder van het stuk waar het ongeval heeft plaatsgevonden.

Het ROV is van mening dat er meer bevoegdheden naar de onderste lagen van de overheid moeten, zodat zij zich ook meer verantwoordelijk voelen voor de uitvoering van maatregelen. In de ogen van het ROV werkt dit laatste erg demotiverend.

De politie zou graag zien dat zij eerder betrokken wordt, of eerder geïnformeerd wordt als er (snelheids)maatregelen genomen worden. De politie zit met de naweeën van de laatste reorganisatie. Er zijn veel mensen herplaatst. Hierom, maar ook door te weinig menskracht zien zij vaak problemen om de verkeerstaak goed uit te voeren. De handhaving heeft geen prioriteit. Het ROV is van mening dat het wel goedkoper en met minder uren mogelijk is (verwijzing naar Noord-Holland), maar de politie zelf ziet dit niet zo positief in. Zelf worden zij ook aan banden gelegd door het OM. In GVT-verband is daarentegen een zeer goede samenwerking met de politie.

Netwerken ziet men als zeer belangrijk: het aanwijzen van tussenpersonen die bepaalde 'openingen' hebben lijkt de sleutel tot succes en spreekt de mensen ook aan.

Friesland

Binnen het ROV zijn twee verkeerskundigen aanwezig, die contacten onderhouden met de gemeenten. Zeker 75% van hun werkzaamheden bestaat uit deze contacten. De indruk bestaat dat voordat 'duurzaam-veilig' in zicht kwam, men in Friesland allang op die toer bezig was. Men wijst de contacten met het ROV als belangrijke oorzaak aan en gemeenten geven aan niet meer zonder het ROV te kunnen.

Verder worden er excursies georganiseerd. Dit stimuleert de onderlinge contacten van ambtenaren, bestuurders en anderen die met verkeersveiligheid te maken hebben. Ook zet het ROV proefprojecten op. Het ROV heeft een belangrijke adviesrol bij bespreking van aanpak van problemen. Gemeenten reageren weleens primair op klachten van de burgers, de verkeerskundigen zien erop toe dat de klacht in een groter kader geplaatst wordt, in het kader van 'duurzaam-veilig'. Op die manier komen maatregelen tot stand, probeert men een visie over te brengen. Men stimuleert mensen om structureel te kijken naar verkeer en vervoer.

Politiemensen met wie de gemeenten (goede) contacten onderhielden, zijn herplaatst in andere regio's. Menselijk contact blijkt de cruciale factor, wat zich uit in het feit dat men dezelfde mensen weer opzoekt, erachter probeert te komen waar men terecht is gekomen zodat men weer bepaalde projecten op poten kan zetten.

Waar men in Friesland naartoe wil werken, is ervoor te zorgen het sluiptverkeer uit de dorpen weg te halen en naar de provinciale wegen over te hevelen. De bedoeling is om met minimale maatregelen de snelheid omlaag te brengen. Intensief overleg tussen gemeenten, provincie en rijks-overheid is daarbij noodzakelijk.

Tussen de gemeenten onderling zijn ook veel contacten. Die ontstaan vaak door gezamenlijke projecten, waardoor je met elkaar rond de tafel gaat zitten. Op die manier vindt er ook veel kennisoverdracht plaats.

Drenthe

In Drenthe gaat men uit van de PODO-aanpak - eigenlijk zegt men hier liever PODOE, omdat de Evaluatie er ook bij hoort. Op die manier zijn er minder onderlinge weerstanden en ook kan er geld beschikbaar gesteld worden.

Er worden op het gebied van verkeersveiligheid ook cursussen door het ROV georganiseerd en er worden brede overleggroepen gevormd. Ook organiseert het ROV excursies om de mensen eens naar verschillende soorten maatregelen te laten kijken. De reden dat dit aanslaat ziet men in het feit dat mensen enthousiast worden als ze iets daadwerkelijk zien en men komt met elkaar in gesprek.

Eind jaren zeventig zijn die contacten met gemeenten opgezet. In die tijd bleken de gemeenten behoefte te hebben aan ondersteuning. Toen waren die contacten intensiever dan nu: had het ROV toen een adviserende functie, nu is het meer een klankbord. Toch zijn er nog steeds gemeenten die een meer tweezijdige vorm van contact wensen.

Men probeert zoveel mogelijk gemeenten snelheidsmetingen te laten doen. Wanneer er een klacht komt van de burgers, kan er dan eerst onderzocht worden wat er eigenlijk aan de hand is (door middel van snelheidsmetingen en dergelijke) zodat men ook meer onderbouwing in cijfers heeft naar de politiek toe.

De provincie heeft meestal alleen contacten met de gemeenten wanneer de provinciale belangen mee gaan tellen. Ook zij werken anders dan voorheen. Men denkt nu meer op regionale schaal. Wanneer binnen een gemeente een belangrijke maatregel genomen moet worden, worden daar -indien nodig- ook provinciale middelen ingestoken.

De provincie wil een publikatielijstje aanleggen, zodat daar in gekeken kan worden waar men bepaalde informatie vandaan kan halen. Men ervaart het als een probleem dat men overspoeld wordt met brochures, nieuwsbrieven, boekjes en allerlei soorten informatie. De publikatielijst zou hier aan tegemoet kunnen komen.

Men is van mening dat de plannen niet bij voorbaat bepaald moeten worden door de financiën die op dat moment beschikbaar zijn. Men stimuleert gemeenten eerst maar het plan uit te werken zoals het idealiter zou moeten en als het dan teveel geld kost, kunnen er keuzes gemaakt worden.

Overijssel

In elke gemeente zit nu een verkeersveiligheidscoördinator, wat in vergelijking met de tijd dat er niet één persoon aanspreekbaar was op verkeer en vervoer, een stuk beter werkt. Deze gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinator is voor het ROV het aanspreekpunt en het postadres. Het ROV is vooral bezig met het opbouwen van netwerken voor de gemeenten. Vier keer per jaar wordt vergaderd in VSN verband. Hierin zijn de directies gemeentewerken en chefs Weg en Waterbouw van de meeste gemeenten vertegenwoordigd. Deze vergaderingen zijn voor het ROV bij uitstek geschikt om infrastructurele informatie uit te wisselen.

Men probeert ook Ruimtelijke Ordening bij Verkeersveiligheid te betrekken door middel van werkgroepen en themadagen. Twee keer per jaar komen de verkeersveiligheidscoördinatoren bijelkaar om elkaar te vertellen over de bloepers en successen. Ook is er één keer per jaar een bestuurlijk overleg, waarbij de portefeuillehouders verkeer met het ROV bij elkaar komen.

Binnen de gemeenten is overleg binnen verkeerscommissies die regelmatig bij elkaar komen. Overijssel heeft tien districten, waarbinnen de gemeenten en politie met elkaar rond de tafel zit. Men kent elkaar, weet elkaars naam, zodat men makkelijk de telefoon pakt als er een gezamenlijk probleem komt. Op die manier kan het onderling beleid beter op elkaar afgestemd worden.

Men heeft minder goede ervaringen met het landelijk opzetten van brochures. Zo is een inventarisatie van uitritten stilgelegd nadat bekend werd dat anderen dezelfde initiatieven namen.

De gemeenten hebben regelmatig contact met de districtshoofden van de provincie. Tussentijds neemt men ook contact met elkaar op in het geval dat er problemen ontstaan, waarover de gemeenten ruggespraak nodig hebben.

Sinds de laatste reorganisatie is de betrokkenheid van de politie sterk verminderd. Politie hoort bij verschillende vergaderingen aanwezig te zijn (ook in verband met BABW), maar er komt in de praktijk weinig van terecht door tekort aan tijd. Regelmatig blijkt dat verkeer en vervoer bij de politie geen hoge prioriteit heeft. Ook is er een sterke vermindering in controles. Verder blijkt dat de politie geen plaatselijke bekendheid meer heeft.

Men vindt de boodschap vanuit het Rijk tegenstrijdig dat men in de gemeenten merkt dat de slachtofferaantallen stijgen, terwijl de gelden vanuit het Rijk om dit tegen te gaan juist verminderen. Men kan dit niet anders interpreteren dan dat een bepaald aantal verkeersslachtoffers acceptabel wordt geacht.

N.B. Bij de bijeenkomst was geen politie aanwezig.

Flevoland

In het ROV ligt het accent op educatie en advies. Daarnaast bestaat er ook een coördinerende en initiërende functie. Het advies is niet speciaal gericht naar de gemeente, men geeft advies aan iedere instantie die dat wil. Men wil wel zorgen voor enige uniformiteit bij de verschillende gemeenten. De twee hoofdtaken omvatten vooral de educatie en handhaving. De handhaving heeft in Flevoland veel meer nadruk door de hoge snelheden waar men mee te maken heeft.

In Flevoland zit men met een zogenaamd 'gemaakt' gebied. Het nadeel hiervan is dat de wegen die er zijn, duidelijk van het papier af komen: allemaal zeer rechthoekig, rechtaan. Men ziet het als een probleem dat, men ook weinig geld beschikbaar heeft voor verkeer en vervoer. Het gros gaat naar exploitatie en onderhoud van bestaande wegen.

Bij een black spot of iets dergelijks, lost de provincie dat intern op. Is het probleem minder eenvoudig, dan schakelt men een adviesbureau in. Het ROV wordt alleen ingelicht over wat men doet, ze worden verder niet inhoudelijk betrokken bij de maatregelen.

In verband met duurzaam-veilig laat de provincie een studie uitvoeren naar de mogelijkheden van een duurzaam-veilig wegennet in Flevoland. Betrokken bij de begeleiding van dit onderzoek zijn alle gemeenten, de provincie en het rijk. Een belangrijk onderdeel van het onderzoek is de onderlinge communicatie, waaronder die met de bewoners.

Contacten van gemeenten met de politie zijn erg goed. Alleen op het gebied van inzetbaarheid is het moeilijk. Met de structuur van het wegennet in Flevoland is infrastructurele aanpassing bijna geen doen. Men is dan ook van mening dat handhaving voorlopig de enige oplossing is.

Toen het ROV zo'n zes jaar geleden in het leven geroepen werd, dachten de gemeenten dat zij daarvan de nodige ondersteuning zouden krijgen in het verkeersveiligheidsbeleid. In het begin kreeg men die wel, maar wel minder dan men gehoopt had. Bovendien is die ondersteuning nu ook veel minder geworden. Men vindt dat jammer omdat men nog steeds veel behoefte aan ondersteuning heeft.

Men zou graag binnen ROV-verband met elkaar willen praten over de verkeersveiligheidsproblemen die men tegenkomt. Er wordt tussen de gemeenten op dit moment niet naar elkaar toegegaan. Men zou gewoon die telefoon willen kunnen pakken en vragen naar hoe anderen een dergelijk probleem hebben opgelost.

Gelderland

Gelderland is opgedeeld in acht subregio's, waarin gemeenten met politie en provincie met elkaar communiceren in werkgroepen die zo'n vijf, zes keer per jaar bijelkaar komen. Daarin wordt het verkeersveiligheidsplan van die regio ontwikkeld, wat dan ingepast kan worden in het verkeersveiligheidsplan van de provincie. Er is dan ook veel overleg tussen provincie en gemeente. De gemeenten geven een vertaling van dit verkeersveiligheidsplan naar de gemeentelijke aspecten.

Het is op provinciaal niveau moeilijk de politiek mee te krijgen als het gaat om projecten die gedragsverandering beogen. Men wil alleen iets financieren wat echt zichtbaar is, een brug of iets dergelijks. Maar als het gaat om zoiets omvangrijks als gedragsverandering, waar het in feite om gaat in snelheidsbeheersing, dan trekt men er zó weinig geld voor uit dat het logisch is dat er geen effect te meten is. Binnen aanwezige gemeente blijkt de politiek juist wel positief tegenover dit soort maatregelen te staan.

Verkeerskundigen worden doorgaans veel te laat betrokken bij stedenbouwkundige plannen. Stedenbouwkundigen zien verkeersveiligheid als een technisch probleem, terwijl men het juist meer als een doelstelling zou moeten zien bij de ontwikkeling van zo'n plan. Men ziet graag dat het een automatisme is om de verkeersveiligheidsdeskundige er op tijd bij te betrekken.

Momenteel nemen de gemeenten wel contact op met het ROV, maar dat is meer eenzijdig. Binnenkort wordt iemand aangesteld die speciaal aange-trokken is voor meer actieve contacten met de gemeenten. Daarnaast zijn er contacten met de gemeenten in verband met subsidieaanvragen, die lopen via het ROV.

Bij betrokken gemeente is weinig veranderd met de reorganisatie van de politie. Men heeft nog steeds dezelfde contactpersoon, maar zijn functie is meer ondersteunend van aard geworden. De binding van gemeenten met de politie is er door de reorganisatie op achteruit gegaan, doordat er nu een regio is. Dat betekent dat veel gemeenten het nu met één politieman moet doen als het over verkeersveiligheid gaat.

De politie geeft vaak adviezen over hoe iets aangepakt worden, maar de klacht is dat dat door wegbeheerders soms wordt genegeerd. Men ziet dat richtlijnen niet worden nageleefd en wijst als oorzaak hiervan aan dat andere belangen vaak een grote rol spelen.

Utrecht

Het ROV en de provincie in Utrecht werken zeer nauw samen, zowel op het gebied van snelheden als bij het ondersteunen van gemeenten bij verkeersveiligheidsvraagstukken. Bij het ROV ligt het accent meer op het stimuleren van gemeenten om verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen. Een werkwijze die door de provincie wordt gehanteerd bij de aanpak van infrastructuur op het provinciaal wegennet is de 'infralab'-methode. Voordat begonnen wordt met een plan, laat men de bewoners de knelpunten aanwijzen. Ook allerlei belangenverenigingen zijn daarin betrokken. Daarna zijn twee avonden georganiseerd, waarin gevraagd is naar welke oplossingen men in gedachten heeft. Een heel belangrijk voordeel is dat hierdoor wederzijds begrip ontstaat. Acceptatie van andermans belangen en draagvlak wordt hiermee gecreëerd. Er zijn niet twee partijen, maar één grote groep die een gezamenlijk probleem aanpakt.

Ook bestuurders worden op deze manier gecommitteerd. Want als de bevolking achter zo'n maatregel staat, dan wordt het ook belangrijk voor de bestuurder. Bovendien heeft het voor de bestuurders het bijkomende voordeel dat er binnen een ambtstermijn plannen ook uitgevoerd kunnen worden, en daar is elke wethouder bij gebaat.

Een belangrijke belemmering blijkt dat men vaak wegens economische motieven geen snelheidsmaatregelen neemt. De gemeente beziet altijd meerdere aspecten en wil aantrekkelijk blijven voor bedrijven, waardoor bereikbaarheid een grote rol speelt. Hierin komt wel een kentering doordat zeker de grote steden merken dat de doorstroming stopt binnen de bebouwde kom. Hierdoor schenkt men steeds meer aandacht aan het openbaar vervoer en de fiets.

Binnen het politie-apparaat is men bezig om het verloren terrein wat verkeer had, weer terug te winnen. Het moeilijke is om mensen echt deelgenoot te maken wanneer men met veel verschillende mensen moet werken die wisselende functies hebben. De structuur binnen de politie is heel erg veranderd. Over het algemeen leeft verkeer bij de bevolking niet zo en dus vindt zo'n korpschef verkeer ook minder belangrijk. De nadruk komt wat dat betreft toch bij criminaliteit te liggen.

Noord-Holland

Provincie is opgedeeld in acht subregio's. In elke subregio is er vier keer per jaar een bijeenkomst tussen de verkeerscoördinatoren van gemeenten en politie. Daarnaast is er veel overleg tussen gemeenten en politie, de contacten zijn hersteld na de reorganisatie bij de politie.

Verkeerscoördinatoren geven ook adviezen op infrastructureel gebied. Wel is het zo dat er na de reorganisatie (door plaatsing in andere gebieden) minder voeling met het eigen gebied is.

Het is afhankelijk per regio hoe actief de mensen van de gemeenten zijn. Rol van het ROV is op deze bijeenkomsten voor informatieoverdracht te zorgen. In de werkgroep infrastructuur worden adviezen gegeven. Ook legt men de nadruk op het belang van het onafhankelijke karakter van adviezen vanuit het ROV. Hiermee kan een bepaalde visie worden uitgedragen.

Het voorstel is om in de bijeenkomsten van de subgroepen steeds één verkeersprobleem uit te diepen. Bij het ROV en de Regionale Directie komen regelmatig telefoontjes over inhoudelijke vragen. Men zou deze functie dan ook graag versterkt zien worden door meer tijd en menskracht.

Na veel vragen over snelheidsremmers is een brochure gemaakt. In de suborganen is vervolgens nagevraagd wat men eraan had, waarbij de reactie was dat men liever 'echte' naslagwerken gebruikt. Een positief effect was wel dat men meer is gaan nadenken over het nemen van maatregelen.

Het ROV ziet dat er uitwisseling tussen de ROV's plaatsvindt op educatief gebied en men zou dit ook graag zien op infrastructureel gebied. Nadruk krijgt het bij-effect dat men elkaar informeel dan ook kent, wat de onderlinge communicatie bevordert.

Regionale directie is van mening dat de bottleneck de politiek is. Eigen ideeën van de bestuurders lijken doorslaggevend voor het beschikbaar stellen van geld voor maatregelen. Men is dan ook bezig de bestuurders meer te betrekken in verkeersveiligheid.

Zuid-Holland

Het ROV is bezig met de ontwikkeling van een meerjarenvisie. Ook betreft men de waterschappen meer dan voorheen in het verkeersveiligheidsbeleid. Men wil draagvlak creëren door het initiëren, coördineren en stimuleren van de verkeersveiligheidsgedachte.

Men is ook bezig met het maken van mini-ROV'tjes: samenwerkingsverbanden opzetten tussen wegbeherende instanties, belangengroeperingen en politie.

Er lijken niet veel structurele contacten tussen ROV en gemeenten te zijn, maar niet altijd ervaart men dit als een groot gemis. Met het ROV hebben sommige gemeenten bijna geen contacten, doorgaans alleen in verband met subsidies. De indruk bestaat dan ook dat het ROV onbereikbaar is, waardoor door enkele gemeenten niks gezien wordt in informatie-overdracht via het ROV. In dat geval geeft men de voorkeur aan direct contact met bureaus als de SWOV. Onderlinge contacten tussen gemeenten zijn er ook. Men neemt gemakkelijk contact met elkaar op als men met een zeker verkeerskundig probleem zit.

In sommige gemeenten bestaat er al een organisatiestructuur waarin verkeerskundigen, stedenbouwkundigen en mensen van ruimtelijke ordening samen werken per wijk. Afhankelijk van de grootte van het project, wordt een projectgroep geformeerd om een verkeersveiligheidsprobleem op te lossen. Dit leidt niet altijd tot de beste verkeersveilige oplossingen, maar het feit dat er bewust over nagedacht wordt en keuzes gemaakt worden ziet men als een positief punt.

De gemeenten zien de rol van de overheid in het stimuleren van contacten tussen gemeenten met de SWOV en het CROW en dergelijke onderzoeksbureaus. Men hecht veel waarde aan informatie over onderzoeken die gedaan zijn en worden.

Zeeland

Door de vorming van het ROV Zeeland wordt er veel meer nagedacht en gedaan met verkeersveiligheid. Op basis van gelijkwaardigheid is er overleg, wat een bindende werking heeft. Het is geen éénrichtingsverkeer.

Het creëren van draagvlak is van groot belang. Op bestuurlijk niveau is dit er wel. Ook kunnen excursies gebruikt worden als middel ter overtuiging van de politiek. Door middel van een evaluatie de bevolking naar hun mening gevraagd. Tegenstanders van snelheidsbeheersing blijken nog fellere tegenstanders te zijn geworden. Zaak is om nadrukkelijker aan te geven wat de effecten zijn van snelheid op het aantal slachtoffers, en daarbij terug te grijpen op onderzoek uit het buitenland. Dergelijke monitoring van de bevolking is belangrijk.

Bij de inrichting van 30 km/uur-gebieden in bepaalde kernen van een gemeente was een ingenieursbureau ingeschakeld, die de plannen heeft gemaakt. Zonder overleg met de bewoners leverde dat problemen op. Bij de aanpak van nog zo'n kern is een andere aanpak gekozen. Op een algemene informatie-avond zijn de wijkcomité's uitgenodigd. Nu bereiden vijf à zes mensen per wijk de plannen voor.

Bij gemeenten waar nog te weinig prioriteit wordt gegeven aan verkeersveiligheid, is de tactiek van het ROV om op het moment dat er een dringende vraag is, er op ad hoc basis op in te spelen. Praktijkervaring kan de wegbeheerder een andere kijk op verkeersveiligheid geven.

De politie probeert in Walcheren door constante controle en door projectmatig werken de snelheid te beheersen. Dit heeft een uitstralende werking op de bevolking. Verder valt het de politie op dat men zich niet altijd aan de voorschriften houdt bij de uitvoering van infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld uitritten).

Noord-Brabant

Het ROV is vier jaar geleden begonnen met het opzetten van contacten met gemeenten. Gezien het grote aantal gemeenten binnen deze provincie (130) heeft dit nogal wat voeten in de aarde gehad. In elke gemeente is een verkeersveiligheidscoördinator benoemd, om een aanspreekpunt/contactpersoon op dit gebied te hebben. Veel verkeersveiligheidscoördinatoren weten echter nog niet hoe ze goed invulling moeten geven aan hun functie. Daartoe zijn destijds overlegstructuren opgezet, maar dit staat door de decentralisatie op een laag pitje.

Men zou het liefst zien dat mensen aangesteld worden bij het ROV speciaal ter stimulering van gemeenten, met de bijbehorende middelen. Op die manier heeft men een handvat om gemeenten te benaderen en aan te spreken op hun verkeersveiligheidsbeleid. Zodoende kan ook het draagvlak worden vergroot.

Momenteel is er tussen gemeente en politie regelmatig overleg waarin verkeersveiligheid samen met zaken als openbare orde en criminaliteit worden besproken. De politie verleent ook haar medewerking aan de GVT-projecten, maar men zou graag hier op een structurele manier invulling aan geven. Wanneer een project ten einde loopt, loopt ook de motivatie bij de politie terug.

N.B. Op de bijeenkomst was geen gemeente vertegenwoordigd.

Limburg

Er bestaat binnen de gemeente een driehoeksoverleg tussen politie, burgemeester en het Openbaar Ministerie, waarbinnen alle verkeersvraagstukken worden behandeld. Gemeente is van mening dat het ROV de cruciale rol moet blijven vervullen om tot een uniforme aanpak te komen. Het liefst zou er een convenant gesloten moeten worden. Dat men niet meer handelt vanuit een wetje, maar vanuit overtuiging.

De structurele benadering van gemeenten werpt duidelijk zijn vruchten af. Stimuleringsregelingen worden alleen gebruikt als de gemeente een verkeersveiligheidsplan heeft. Door deze structurele benadering voelen de verkeersveiligheidscoördinatoren zich aangesproken, en dat werkt committerend. Wel bestaat de indruk dat de deur, die open is gemaakt bij gemeenten, dicht gaat zodra er geen middelen meer zijn ter ondersteuning van adviezen.

Er is meer aandacht voor het betrekken van bestuurders. De schakel tussen ambtenaren en bestuurders loopt wel eens mis, maar in veel gemeenten staan de overleggen hiertussen inmiddels wel op de agenda. Ook wordt de gemeentelijke organisatie rond verkeersveiligheid doorgelicht. Dit komt voort uit de leidraad voor het opzetten van een verkeersveiligheidsplan. Stedebouwkundigen zou men moeten bereiken via hun vakgebied. Men is van mening dat daar veel winst uit valt te halen.

Bij gemeenten is het binnen de bebouwde kom wel duidelijk welke maatregelen genomen kunnen worden. Buiten de bebouwde kom worden verkeerskundige problemen wel eens op elkaar afgeschoven, doordat er meerdere wegbeheerders voor verantwoordelijk zijn.

Men heeft bij gemeenten geen gebrek aan kennis, maar men is eerder van mening dat op 80 km/uur-wegen men alleen wat kan doen in de trant van GVT-projecten, op structurele basis.

Bij de politie is de verkeersprioriteit gezakt. Vroeger werd er veel zelfstandig (en ongecontroleerd door bovenaf) gewerkt, nu bepaalt de politiek wat de politie doet. Een centrale persoon binnen de politie heeft bezoeken afgelegd bij de basisdiensten, om te kijken of en hoeveel tijd men zou hebben voor (snelheids-)controle. Het gevolg is dat nu structureel gecontroleerd wordt op wegen buiten de bebouwde kom. Ook worden bij staandhoudingen standaard alcoholcontroles gehouden. Politie wordt zodoende effectiever ingezet.