

## Monitoring projecten 'duurzaam-veilig' III

*Verslag van de SWOV-ondersteuning vanaf mei 1997 tot en met december 1997*

# Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-98-30  
Titel: Monitoring projecten 'duurzaam-veilig' III  
Ondertitel: Verslag van de SWOV-ondersteuning vanaf mei 1997 tot en met december 1997  
Auteur(s): Ir. S.T.M.C. Janssen  
Onderzoeksmanager: Ir. S.T.M.C. Janssen  
Projectnummer SWOV: 55.275  
Projectcode opdrachtgever: HVVL 97.413.51  
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens die zijn verkregen in het kader van een rapport, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Continuous, surveillance, safety, behaviour, layout, road network, publicity, education, planning, communication, Netherlands.  
Projectinhoud: Dit rapport doet verslag van monitoring projecten 'duurzaam-veilig' in de periode mei 1997 t/m december 1998. Het is grotendeels gebaseerd op reacties op conceptrapporten die in de werkgroepen monitoring van de demonstratieprojecten zijn besproken.

Aantal pagina's: 17 blz.  
Prijs: f 15,-  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

# Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Doel van de monitoring</i>	5
3.	<i>Verslag van de bijeenkomsten werkgroepen monitoring</i>	6
3.1.	West-Zeeuwsch-Vlaanderen	6
3.2.	Oosterbeek	7
3.2.1.	Bespreking op 25 september 1997	7
3.2.2.	Besprekingen van 27 oktober en 14 november 1997	8
3.3.	Grubbenvorst	12
3.4.	Kop van Overijssel	12
3.4.1.	Bespreking van 16 oktober 1997	12
3.4.2.	Bespreking van 6 november 1997	14
3.4.3.	Bespreking van 19 december 1997	14
4.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	16
	<i>Literatuur</i>	18

# 1. Inleiding

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het initiatief genomen voor een breed opgezette demonstratie van de mogelijkheden van een duurzame aanpak van de verkeersonveiligheid. Voor 1996 en 1997 zijn de volgende vier demonstratieprojecten aangewezen:

- West-Zeeuwsch-Vlaanderen;
- Oosterbeek;
- Grubbenvorst;
- Kop van Overijssel.

Het demonstratieve karakter van de projecten zit voornamelijk in de ontwikkeling van kennis en de overdracht daarvan. Voor het vastleggen van de effecten en het volgen van het proces van uitvoering van de demonstratieprojecten is voor elk project een monitoring voorgesteld. De monitoring is of wordt aan één of meer adviesbureaus opgedragen.

De SWOV is door AVV gevraagd deze bureaus te ondersteunen bij de opzet en uitvoering van de eerste metingen (nulmetingen) van het monitoringproces in de vier demonstratieprojecten. Deze advisering is ook bedoeld om de evaluatie van de demonstratieprojecten als geheel mogelijk te maken.

In 1997 zijn de demonstratieprojecten uitgebreid met drie voorbeeldprojecten voor de implementatie van duurzaam-veilige maatregelen.

De voorbeeldprojecten zijn:

- Westland;
- West-Friesland;
- Oss.

In de tweede verslaglegging van de ondersteuning bij de monitoring van projecten 'duurzaam-veilig' zijn ook de voorbeeldprojecten genoemd. De vertegenwoordigers van de twee eerstgenoemde projecten zijn uitgenodigd voor de twee bijeenkomsten die in de eerste helft van 1997 voor de projecten 'duurzaam-veilig' waren georganiseerd. Deze bijeenkomsten waren bedoeld om van elkaars ervaringen bij de monitoring en evaluatie te leren. Het voorbeeldproject in de gemeente Oss is niet opgestart en vervalt als project.

Hierna volgt het derde verslag over de periode vanaf mei 1997 tot en met december 1997. De verslagen zijn veelal reacties op conceptrapporten die in de werkgroepen monitoring van de demonstratieprojecten ter discussie gesteld zijn. Zonder die concepten is de verslaglegging niet compleet. Gegeven het doel van de verslaglegging (verantwoording van de SWOV-ondersteuning) en de tijdelijke status van de diverse rapporten van de adviesbureaus, is hier niet gekozen voor een opname van de rapporten in een bijlage. De reacties op de conceptrapporten zijn destijds wel toegezonden aan de opstellers van de rapporten.

Aan het eind van het verslag wordt een korte beoordeling gegeven over het verloop van de ondersteuning en wordt een aanbeveling gedaan voor het vervolg.

## 2. Doel van de monitoring

De monitoring beoogt de planning en uitvoering van maatregelen binnen de duurzaam-veilige projecten te volgen, met het uiteindelijke doel de effecten op de verkeersveiligheid van die maatregelen vast te kunnen leggen. Deze eindbeoordeling van de effecten betreft in ieder geval het totale maatregelenpakket per project. De gewenste effecten zijn bij voorkeur vooraf expliciet in doel- en taakstellingen geformuleerd.

Het vaststellen van de haalbaarheid van de geformuleerde taakstellingen vereist een voormeting (de waarde van de veiligheidsindicatoren voordat de maatregelen getroffen zijn) en een nameting (de waarde van de veiligheidsindicatoren na uitvoering van de maatregelen), maar ook een schatting van de bijdrage vooraf (de geschatte waarde van de veiligheidsindicatoren). De demonstratieve maatregelen zijn te onderscheiden in maatregelen die de verkeersinfrastructuur wijzigen, en maatregelen die direct op het veranderen van het verkeersgedrag gericht zijn. Het volgen van de ontwikkeling in de effecten van deze duurzaam-veilige maatregelen wordt aangeduid als 'produkt-monitoring'.

Voor het overdragen van de kennis en ervaring en voor het verkrijgen van het draagvlak voor de duurzaam-veilige aanpak, worden in elk project communicatie-activiteiten opgezet en uitgevoerd. Ook deze activiteiten zijn te monitoren en te beoordelen. Het volgen van de ontwikkeling van deze projectactiviteiten wordt aangeduid als 'proces-monitoring'.

### 3. Verslag van de bijeenkomsten werkgroepen monitoring

#### 3.1. West-Zeeuwsch-Vlaanderen

Er is in de verslagperiode slechts één bespreking geweest over 'monitoring duurzaam-veilig West-Zeeuwsch-Vlaanderen', te weten op 5 november 1997. De bespreking vond plaats op het bureau van VIA-Adviesring BV. Aanwezig waren de heren Donkers (VIA), Sanderse (Provincie Zeeland) en Janssen (SWOV). Onderwerp van bespreking is het 'duurzaam-veilig' informatiesysteem voor het demonstratieproject: DVIS.

De heer Sanderse geeft een toelichting en de stand van zaken. VIA krijgt opdracht een databank te bouwen. Deze databank krijgt invoer van andere databanken, waaronder WIS, het wegeninformatiesysteem van de provincie Zeeland. Ook gegevens die uit het meetprogramma voor het demonstratieproject komen, zullen ingevoerd moeten worden. De gegevens die bureau Beke ooit verzameld heeft, moeten nog op bruikbaarheid beoordeeld worden.

De heer Korbee heeft als medewerker van het adviesbureau AGV (inmiddels heeft hij een eigen bureau voor planning, communicatie en gedrag) een overkoepelende aanpak voor de monitoring van het demonstratieproject op papier gezet na een 'hei-sessie' met verschillende betrokken partijen, zoals AVV (de SWOV was hiervoor niet uitgenodigd). Het conceptvoorstel is gebaseerd op de definitiestudie voor de monitoring van het project West-Zeeuwsch-Vlaanderen van de SWOV en onderscheidt metingen voor infrastructurele maatregelen (voor- en nametingen) en metingen voor communicatie-activiteiten, inclusief draagvlakverwerving.

De informatie uit DVIS komt in de vorm van de *Veiligheidsmonitor* conform het prototype van VIA. De uitvoer wordt voor verschillende doelgroepen gedefinieerd, zoals bestuurders, projectverantwoordelijken, burgerij en dergelijke. Ook aan demonstratieve doeleinden wordt aandacht besteed. Het belangrijkste kenmerk bij de bouw van het databestand is de locatie-methodiek. Voorwaarde daarbij is dat het nieuwe VLN (Nationaal Wegen Bestand) gebruikt wordt.

Overigens verloopt de uitvoering van de 'duurzaam-veilig' maatregelen in West Zeeuwsch-Vlaanderen moeizaam, doordat het draagvlak afneemt en de (onteigenings)procedures veel tijd vragen. Op dit moment zijn er drie werkgroepen binnen het project:

- monitoring; deze werkgroep houdt de 'vinger aan de pols';
- infrastructurele maatregelen; deze werkgroep maakt de plannen voor maatregelen;
- communicatie; deze werkgroep voert overleg met alle betrokkenen en vult de plannen aan met doelen en sub-doelen.

Verder is de mogelijke relatie tussen DVIS en BIS-V besproken. Informatie uit het SWOV-informatiesysteem (BIS-V) kan in DVIS ingebracht worden. Op deze wijze krijgt het demonstratiegebied een referentie met de provincie Zeeland, andere provincies en Nederland in totaal. De gegevens voor de ongevallen in het demonstratiegebied kunnen in ieder geval op dezelfde kenmerken onderscheiden worden als in BIS-V

gebeurt. Dit geldt ook voor de gegevens van metingen; snelheid, alcohol, gordels enzovoort.

Voorgesteld wordt de advisering van de SWOV over de vulling van DVIS en de gedetailleerde uitvoer als activiteit onder te brengen in het project 55.275, *Ondersteuning bij DV-demonstratieprojecten*. Als tegenprestatie kan vanuit de ervaring met DVIS geadviseerd worden over het uitbreiden van BIS-V met locatiegebonden en op kaart gepresenteerde informatie.

Ten slotte kan programmatuur ontwikkeld worden om enerzijds DVIS om te bouwen als BIS-V-regionaal en anderzijds BIS-V aan te vullen met een GIS-applicatie.

*Deze suggestie voor complementaire systemen, zal voorgelegd worden aan AVV, met als doel ruimte voor een project met budget te krijgen binnen OJP-98.*

#### *Demonstratie VIA*

Het bureau VIA kan met zijn GIS-applicaties gebruik maken van bestanden met informatie in diverse 'lagen' over 'vlakken' en 'lijnen':

- ANDES: Gegevens over het bodemgebruik zijn direct zichtbaar. Wegen dragen bijvoorbeeld informatie over rijrichting.
- Top-10: een zeer gedetailleerd vector-bestand van de Topografische Dienst. Rijkswaterstaat heeft het complete bestand voor 7,5 ton per jaar aangeschaft. Dit wordt aan opdrachtnemers ter beschikking gesteld (in principe gedurende de opdracht).
- Nationaal Wegen Bestand (NWB): wegen met onderverdelingen. Dit 'wegennet' is afgeleid van de hartlijn van wegen in de Top-kaarten. AVV/BG gebruikt dit wegennet en heeft straatnamen toegevoegd. Het net sluit goed aan op de ANDES-kaart.

### 3.2. Oosterbeek

Er zijn in de verslagperiode drie besprekingen geweest over monitoring 'duurzaam-veilig' in Oosterbeek: op 25 september, 27 oktober en 14 november 1997.

#### 3.2.1. *Bespreking op 25 september 1997*

Onderwerp van bespreking is de *Nulmeting Monitoring Duurzaam Veilig Oosterbeek* van Goudappel Coffeng. De basis voor de nulmeting is te vinden in *Monitoring Duurzaam Veilig Oosterbeek, de definitiestudie* (Goudappel en Coffeng, 1997) en in de offerte van de datum 19 maart 1997. Op de bespreking van 25 september wordt de stand van zaken gegeven en het *Visualisatieprogramma* toegelicht en gepresenteerd.

Stand van zaken nulmeting:

- enquêtes zijn uitgevoerd onder de bewoners;
- interviews zijn gehouden met vertegenwoordigers van de betrokken overheden en met de panelleden;
- het archief van de gemeente over het demonstratieproject is doorgenomen;
- het Visualisatieprogramma is als prototype beschikbaar.

Het Visualisatieprogramma is bedoeld als monitoringinstrument, dat beschikbaar kan worden gesteld aan de bestuurders en anderen die geïnteresseerd zijn in de voortgang van het project (procesmonitoring) en de resultaten van het moment (produktmonitoring). Het moet bovendien

'draagvlak verwervend' zijn! In een later stadium zou het programma ook voor het publiek als informatiebron kunnen bieden. Gedacht wordt aan plaatsing in het gemeentehuis.

De basis voor het programma wordt gevormd door een selectie van gegevens uit de nulmeting (die worden opgeslagen in een database). Het programma staat in principe los van de database: het is geen GIS-systeem, maar het is wel te koppelen met ARCVIEW. Het argument is dat met een GIS-systeem niet goed te monitoren valt, omdat reeksen over jaren moeilijk te presenteren zijn.

Er worden drie onderzoeksgebieden op kaart zichtbaar gemaakt. De wens wordt geuit om de veiligheidsindicatoren (aantal slachtoffers en ongevallen) ook per wegcategorie zichtbaar te maken. Verder zullen de plannen voor maatregelen en de reeds uitgevoerde maatregelen ook weergegeven moeten worden. Het programma wordt op CD-Rom (Windows 95) geleverd en regelmatig aangevuld met nieuwe gegevens.

Overige mededelingen:

- Goudappel en Coffeng doet een voorstel voor een logboek dat per werkgroep bijgehouden kan worden en waarin de uit te voeren en uitgevoerde acties opgenomen worden.
- Er is sprake van een nieuw te bouwen brug over de Rijn voor een extra ontsluiting van de nieuwe wijken van Arnhem. Dit kan een verstoring geven bij de effectmetingen van de demonstratieve maatregelen.
- Ook moet bij de effectmetingen rekening gehouden worden met capaciteitsuitbreiding van de A12 met spitsstroken voor lokaal verkeer.

### 3.2.2. *Besprekingen van 27 oktober en 14 november 1997*

Besproken zijn het eerste en tweede concept van de rapportage *Nulmeting Monitoring Duurzaam Veilig Oosterbeek* en de tweede versie van het *Visualisatieprogramma*, allen afkomstig van Goudappel en Coffeng (1997).

*Algemene reactie:*

- De gegevens uit de nulmeting moeten duidelijk gekoppeld kunnen worden aan de doelen van de procesmonitoring. Zo moeten op tijd signalen uitgezonden kunnen worden, wanneer de ontwikkelingen in een ongewenste richting gaan.
- De effectmeting (produktmonitoring) zal meer verband (door middel van indicatoren) moeten hebben met de negen taakstellingen van het project.
- Bij verklaringen van (ongewenste) effecten zal teruggevallen moeten worden op gemeten indicatoren. Deze verklarende indicatoren kunnen ingedeeld worden volgens de taakstellingen.
- In de nulmeting is niet voorzien in de vraagstellingen: zijn de maatregelen wel 'duurzaam-veilig' en zijn de duurzaam-veilige weg-categorieën gerealiseerd? Overigens heeft het Platform Verkeersveiligheid van Oosterbeek in een notitie al aangedrongen op een 'duurzaam-veilig'-toetsing van de maatregelen.
- Ook is niet voorzien in een effectschatting van de (infrastructurele) maatregelen voor het jaar 2005 of 2010.



## *Hoofdstuksgewijze reacties/aanvullingen*

### *Inleiding:*

- Het monitoren is ook bedoeld om kennis op landelijk niveau te verkrijgen over effecten van duurzaam-veilige maatregelen en over het hele proces van implementatie van maatregelen.

### *Achtergrond:*

- De intentieverklaring is getekend, maar een bindend convenant schijnt er niet te komen (blz. 5).
- De Regionale Verkeersmilieukaart is gebaseerd op het verkeersmodel dat Goudappel Coffeng heeft afgeleid van het Verkeersmodel van Arnhem (blz. 6). Is dat verkeersmodel voldoende gedetailleerd voor prognoses van intensiteiten in het studiegebied per wegtype?
- Is de herinrichting van de Utrechtseweg conform scenario 7 al op papier uitgewerkt en beschikbaar (blz. 7)?
- Zijn de infrastructurele projecten met geplande uitvoering in 1996/1997 merendeels vertraagd (blz. 8)?
- Op blz. 11 worden eigenlijk vier doelstellingen genoemd:
  - a. ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid;
  - b. verklaring van de ontwikkelingen;
  - c1. het bijhouden van het proces;
  - c2. het zonodig bijsturen.Slechts twee van de vier doelen worden op blz. 10 beschreven, samen met een vijfde doel, het uitdragen van kennis door RWS. Op dit laatste doel komt men later niet terug.

### *Methode:*

- Bij de studiegebieden moeten ook de referentiegebieden 'provincie Gelderland' en 'Nederland' worden genoemd en de reden waarom deze nodig zijn (blz. 12). De gegevens van de referentiegebieden kunnen uit BIS-V gehaald worden. De Regionale Directie Gelderland beschikt hierover.
- Het verkeer dat naar de relatief veilige A12 en A50 wordt omgeleid (meer kilometers) veroorzaakt daar meer ongevallen. Alhoewel dit extra aantal ongevallen gering is ten opzichte van de totale aantallen op die wegen, is het niet te verwaarlozen ten opzichte van de aantallen ongevallen op de wegen binnen het studiegebied waar dat verkeer van weggehaald is (voetnoot blz. 12). In een effectschatting moet daar wel rekening mee gehouden worden.
- In de *Tabel 3.1* zouden de volgende indicatoren toegevoegd kunnen worden: het aantal ongevallen met slachtoffers (letselongevallen), het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade en het aantal letselongevallen per miljoen motorvoertuigkilometers.
- Het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers zou direct uit de ongevallenregistratie van AVV-BG moeten komen en wel zo dat alle kenmerken bij die ongevallen gelijk meegenomen worden. Een ander belangrijk voordeel is dat de ongevallen en slachtoffers vrij nauwkeurig gelokaliseerd kunnen worden (toch een GIS-systeem, NWB?). Een en ander is van belang bij verklaringen van effecten van snelheidsmaatregelen, alcoholacties, gordel draagcampagnes, auto-, fiets- en voetgangersvoorzieningen, enzovoort. Kortom, een directe koppeling van metingen (verklarende indicatoren) aan doel- en taakstellingen is dan mogelijk (blz. 14).

- De wegen in het studiegebied zijn onderscheiden naar vijf wegtypen: stroomweg en ontsluitingsweg 1 en 2, zowel binnen als buiten de kom. Niet beschreven is het verschil in de ontsluitingswegen en of ze voldoen aan de eisen voor de 'duurzaam-veilig'-wegcategorieën. De weg-categorieën zouden gedefinieerd kunnen worden in termen van maatregelen met een bepaald 'duurzaam-veilig'-gehalte. Hierop zou ook een effectschatting van de maatregelen, gegroepeerd naar wegcategorie, gebaseerd kunnen worden. De erftoegangswegen worden niet genoemd. Aangenomen wordt dat de overige wegen binnen en buiten de kom in die categorie vallen. De omvang in wegkilometers is evenwel niet bekend (blz. 15).
- Onduidelijk is of de verkeersintensiteiten nog omgerekend worden in verkeersprestaties per studiegebied en onderscheiden worden naar wegtypen. Deze gegevens zijn wel nodig voor het bepalen van de indicator 'letselongevallen per motorvoertuigkilometer' (blz. 15).
- Er gaan geruchten dat het OVG voortaan andere (minder gedetailleerde?) gegevens gaat leveren (blz. 16).
- In beginsel moeten alle meetgegevens onderscheiden kunnen worden naar studiegebied en naar wegtype. Dat geldt zeker voor intensiteiten (blz. 16) en snelheden (blz. 17). Gemiddelden over alle metingen zijn niet zinvol.
- Welke definitie voor vrachtverkeer wordt bij de snelheids- en intensiteitsmetingen gehanteerd (blz. 17)?
- Wie bewaakt het proces van het project; is dat de taak van de project-leider? Is hij/zij ook beheerder van het projectplan (blz. 19 en blz. 21)?

#### *Resultaten:*

- Veel opmerkingen die bij *Methode* zijn gemaakt, hebben ook betrekking op de resultaten. Ze worden hier daarom niet herhaald.
- Het is logischer het visualisatieprogramma aan te laten sluiten op de resultaten, dan omgekeerd (blz. 22).
- De gegevens over de jaren 1984-1986 zullen aangevuld moeten worden. Immers, het peiljaar voor de taakstelling is 1986 (blz. 23, *Tabel 4.1*).
- Gebruikelijk is het om onder 'letselongevallen' alle ongevallen met slachtoffers (doden en gewonden) te verstaan (*Tabel 4.2*).
- Doordat klachten bij gemeenten in het (recente) verleden niet geregistreerd zijn, kan hiervan geen nulmeting worden uitgevoerd. Hopelijk biedt de politie meer kans (blz. 27).
- De gegeven gemiddelde aanrijtijden van hulpdiensten in minuten, kunnen verkeerd geïnterpreteerd worden als de gemiddelde gereden afstanden over de jaren sterk verschillen (*Tabel 4.11*).
- De tabellen met intensiteiten (zeer hoge waarden) en aandeel doorgaand verkeer (zeer lage waarden) moeten gecontroleerd worden. Als de waarden toch juist zijn, krijgt men problemen met de taakstelling '50% minder verkeer' (blz. 31).
- De proces-monitoring verdient wellicht een behandeling in een apart hoofdstuk. Tot nu toe zijn slechts twee indicatoren genoemd (% bevolking voor infra-maatregelen en % bevolking dat wordt bereikt door gedragsmaatregelen, in dit geval educatie). Het 'commitment' van de bestuurders is belangrijk gebleken. Daarom wordt voorgesteld ten minste een indicator mee te nemen die dit commitment meet, mede gezien de reacties bij de interviews (blz. 34).
- De uitgebreide verslaglegging van de interviews is niet evenredig met het belang ervan voor de procesmonitoring. De signalen die tot wijziging van

de procesgang zouden kunnen leiden worden nu ‘verstomd’ door de ‘ruis’ van 80% van alle citaten (blz. 35 t/m 54).

#### *Conclusies en aanbevelingen:*

- De aspecten waarop het proces beoordeeld wordt, kunnen deels vertaald worden in nieuwe indicatoren voor de procesmonitoring (blz. 56).
- De negatieve ervaringen met de voortgang in het project, zoals weergegeven met de elf punten op blz. 57, pleiten voor een *convenant* waarin de partijen meer gebonden worden aan afspraken, dan blijkt bij een *intentieverklaring*.
- Behalve negatieve ervaringen, zijn er ook positieve leerfactoren aan te wijzen. Misschien kan een tabel worden gemaakt met een overzicht van de ervaringen? Hierna volgt een aantal voorbeelden die uit de tekst naar voren komen (blz. 57 t/m 63):
  - *Positief*: workshops, inspraak per maatregel, gemeente leert van kritiek (middels voorlichting), Verkeerskrant per kwartaal, beïnvloeding besluitvorming van buitenaf (?), werkgroepen spelen voortrekkersrol, inspraakavonden, inbreng belanghebbende groeperingen, draagvlak voor ondersteuning ouders bij verkeersles, idem voor campagnes alcohol en snelheid en voor rijopleiding bromfietzers, mobiliteit ouderen en opleiding motorrijders.
  - *Negatief*: status van ‘de plannen’, alleen Utrechtseweg in belangstelling, project te complex voor kleine gemeente, verantwoordelijkheden van partijen niet duidelijk, probleem van draagvlak op bestuurlijk niveau, voorbereiding betrokken overheden is gebrekkig, beperkte totaalvisie, weinig creativiteit, busmaatschappijen verwachten langere reistijden, burgers brengen teveel individueel belang naar voren, onvoldoende draagvlak voor het totaal aan infrastructurele maatregelen, onduidelijk draagvlak voor educatieve acties, vertraging implementatie maatregelen door beperking ambtelijke capaciteit en ontbreken bestuurlijk draagvlak, zijn er op educatief vlak alleen voorbereidende activiteiten.
- De taakstelling is gemeten ten opzichte van 1986. Het aantal slachtoffers voor dat jaar moet dus het uitgangspunt zijn voor de monitoring van de ontwikkeling van het aantal slachtoffers tot 2005 of 2010 (blz. 63). De eerder genoemde effectschatting per gebied en wegtype kan een toetssteen voor de ontwikkeling worden.
- Het verkeersmodel voor het studiegebied dient voor het jaar 2005 of 2010 een schatting te geven voor de intensiteiten en, in verband met de effectschatting voor de veiligheid, met een onderverdeling naar gebied en wegtype (blz. 63).
- In principe zou voor elke taakstelling uit de nulmeting een ‘nulwaarde’ gedestilleerd moeten worden. In de loop van het project wordt de verandering van de nulwaarde gemonitord en vergeleken met de ‘taakwaarde’ (blz. 63 en 64).
- De aanbevelingen (lees: signalen) uit de monitoring kunnen afgeleid worden uit de positieve (versterken) en negatieve (verzwakken) aspecten van de eerste meting. De huidige opsomming kan gecontroleerd worden met de hierboven aangehaalde ervaringen en worden aangevuld met de ingevulde PM's van de effectmetingen (blz. 64 en 65).

#### *Bijlagen*

- De tijdsplanning moet aangepast worden aan de werkelijke stand van zaken (bijlage 1).

### 3.3. Grubbenvorst

Op 1 juli 1997 is er in de verslagperiode een bespreking geweest over monitoring 'duurzaam-veilig' Grubbenvorst.

Naar aanleiding van het concept van bureau Kragten *Monitoring Duurzaam Veilig Grubbenvorst; Procesmonitoring* (1997) is de volgende reactie gegeven:

- Blz. 1: onder de term 'effect-monitoring' moet 'produkt-monitoring' worden verstaan.
- Blz. 2: bij de 'belanghebbenden' moeten ook de ontwerpers en de uitvoerders van de maatregelen gerekend worden. De term 'bestuurderen' bevat ook de gemeentelijke ambtenaren die met ontwerp en uitvoering belast zijn. De verwachte effecten bij de procesmonitoring worden in de planning van de procesgang zichtbaar gemaakt; de bijbehorende indicatoren zullen dan ook betrekking moeten hebben op de procesgang.
- Blz. 3: wanneer er afwijkingen van start- en einddatum optreden bij de uitvoering van de infrastructurele deelprojecten, zal de monitoring niet alleen de consequenties, maar ook de oorzaken aan moeten geven; de 'correctieve sturing' moet als algemeen doel van de proces-monitoring worden gezien.
- Blz. 4: in plaats van 'verwacht effect' liever spreken van verwacht resultaat en behalve een beschrijving van knelpunten ook het oplossen daarvan als onderdeel zien van de procesmonitoring.
- Blz. 5: als indicatoren van de proces-monitoring moeten niet alleen beoordelingen over de uitvoering van de plannen worden gevraagd, maar ook over het proces.
- Blz. 6: het oorspronkelijk geplande handavingsinspanning kan ook getoetst worden.
- Blz. 9: er wordt weliswaar voorgesteld om een GIS met het VOR-lokatiernetwerk te koppelen, maar tot nu toe is daar geen actie op ondernomen.

Reacties op het onderdeel 'Voorbeeld enquêtes proces-monitoring':

- Algemeen: antwoorden op vragen moeten een oordeel mogelijk maken over het proces. Zo moet vastgesteld kunnen worden of de doelgroepen inderdaad bereikt worden met de communicatie-activiteiten, in welke mate dit gebeurt en of het volgens plan plaats vindt.
- In detail was al eerder (april 1997) commentaar gegeven op de concept-enquête.

### 3.4. Kop van Overijssel

Er zijn in de verslagperiode twee besprekingen geweest over monitoring 'duurzaam-veilig' project Kop van Overijssel: op 16 oktober, 6 november en 19 december 1997.

#### 3.4.1. Bespreking van 16 oktober 1997

Onderwerp van bespreking is de *Nulmeting DV-project KOVO; Verantwoordingsrapportage (versie 01)* van Via Verkeersadvisering. De basis voor de nulmeting is te vinden in *Definitiestudie Monitorsysteem Duurzaam Veilig in de Kop van Overijssel* (AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer, 1997).

#### Stand van zaken nulmeting:

- Het datamodel 'Kop van Overijssel gegevensinwinning voor monitoring' (opgesteld door Carto bv) is uitgereikt. Het geeft een schematisch overzicht van de gegevensbehoefte. Daarbij worden indicatoren voorgesteld voor de volgende onderwerpen: expositie, effectmeting op ongevalskenmerken, snelheid en intensiteit, kwalitatieve effectmeting op draagvlak, proces-monitoring op de voortgang van deelprojecten, bij burgers, bij de eigen organisatie, bij projectomgeving en bij wijdere omgeving, communicatieplan, uitvoering infrastructurele maatregelen, verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom, aanpak gevaarlijke wegvakken, beheer en onderhoud, permanente advisering, mobiliteitsbeleid, cursus defensief verkeersgedrag, cursus voor recidivisten, toepassing artikel 130 wvw, vergroten sociale controle, bromfietscursussen en handhaving, snelheidsbeheersing, aanpak speerpunten, draagvlak en bewustwording, verkeersouders en kenniscentrum verkeersveiligheid. Dit datamodel is in de vergadering niet in detail besproken.
- De verantwoordingsrapportage versie 01 is beschikbaar voor commentaar.

#### *Commentaar SWOV*

##### *Algemeen:*

- De AGV-studie dient meer als basis te worden genomen; de projecten daaruit zijn niet altijd goed geïnterpreteerd.
- Bij elk project (activiteit of maatregel) moet een duidelijke doelstelling worden genoemd, zodanig dat een meetbare (effect)indicator er direct uit af te leiden valt.
- De taakstelling per project dient gebaseerd te worden op effectschatting voor 2010 ten opzichte van 1986;
- Verklarende indicatoren dienen afwijkingen van de effectschatting c.q. taakstelling te verklaren.
- Standaard evaluatiemethoden dienen zoveel mogelijk gebruikt te worden, bijvoorbeeld bij het evalueren van cursussen.
- Het meetprogramma en het gegevensbeheer zijn nog vaag beschreven.

##### *Per project:*

- 5.1. Kwantitatieve effectmeting: de belangrijkste verklarende indicatoren zijn de risicomat en de verkeersintensiteit. Deze kunnen per wegtype geschat en gemonitord worden en eventueel uitgesplitst worden naar voertuigsoort en slachtofferkenmerken.
- 5.2. Kwalitatieve effectmeting draagvlak: de taakstelling zal over het draagvlak moeten gaan. Bij de verklarende indicatoren zal verwezen kunnen worden naar de projecten 7.1. t/m 7.5. Deze projecten zijn als één project te zien met een effectmeting in termen van bekendheid, waardering en betrokkenheid van actoren binnen het project.
- 7.1. Proces-monitoring op de voortgang van de deelprojecten. Er dient eigenlijk een project 7.0. projectorganisatie (projectbureau) boven gezet te worden met indicatoren als 'volgens plan', 'mijlpalen gehaald'; dus vooraf definiëren van de voortgang. De planning van het projectbureau wordt bewaakt op tijd, budget en levertijd en zonodig bijgesteld.
- 7.5. Procesmonitoring bij wijdere omgeving; hieronder kunnen storende processen van buiten op het project, in de gaten gehouden worden, evenals processen van binnen naar buiten.

- 8.1. Communicatieplan; de doelstelling kan afhankelijk gemaakt worden van de uitkomsten van de nulmeting. De publicatiestroom is als verklarende indicator te zien.
- 8.1.2. Bevorderen uniformiteit en coördinatie bij uitvoering infrastructurele maatregelen; hieronder kan een beoordeling van de 'duurzaam-veilig'-wegcategorisering worden opgenomen aan de hand van het CROW-Handboek (publicatie 116) op de functionele en operationele eisen. De vormgeving kan beoordeeld worden door bijvoorbeeld een panel van experts.
- 8.2.2. Verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom; dit kan in samenhang worden gebracht met het *Startprogramma Duurzaam Veilig*, fase 1.

#### 3.4.2. *Bespreking van 6 november 1997*

De SWOV was helaas verhinderd.

#### 3.4.3. *Bespreking van 19 december 1997*

Onderwerp van bespreking is de *Nulmeting DV-project KOVO; Verantwoordingsrapportage, versie 03* van Via Verkeersadvisering.

*Commentaar SWOV:*

*Algemeen:*

- Er is behoefte aan een geactualiseerde lijst van deelprojecten (maatregelen en activiteiten).

*Per bladzijde:*

- Blz. 3: Het doel van het monitoringsysteem is niet alleen de voortgang in kaart brengen, maar ook signaleren wanneer het project niet volgens plan verloopt. Bovendien zal een effectmeting van de inspanningen een produkt van het monitoringsysteem moeten zijn. Een effectschatting vooraf zou daarbij als referentie kunnen dienen.
- Blz. 8. Bij de indeling van de projecten naar type en inhoud worden de deelprojecten ondergebracht in een matrix met op de horizontale as de driedeling naar type: gedrag/draagvlak, infrastructuur en preventief (mobiliteit, ruimtelijke ordening, enzovoort), en op de verticale as de driedeling naar inhoud: input, proces en output. Elk projectnummer is slechts in één cel van de matrix geplaatst, terwijl toch voor elk project (maatregel of activiteit) een input (het plan met doelstelling, taakstelling en effectschatting), een proces (realisatie van het plan met de proces-monitoring) en een output (uitvoering van het plan met de produkt-monitoring ofwel de effectmeting) voor te stellen is. De deelprojecten doorlopen feitelijk de stadia van plan tot uitvoering en effect.
- Blz. 8. Als het enigszins mogelijk is, zou de kwantitatieve bijdrage van de deelprojecten aan de algemene taakstelling voor het hele project bepaald of geschat moeten worden.
- Blz. 14. Voorgesteld wordt de indicator 'aantal slachtoffers per motorvoertuigkilometer....' te wijzigen in 'aantal ongevallen met slachtoffers per motorvoertuigkilometer....'. Dit mede in verband met de vergelijkbaarheid van soortgelijke indicatoren bij de andere 'duurzaam-veilig'-demonstratieprojecten.
- Blz. 14. Bij (b)fietstellingen dient steeds onderscheid gemaakt te worden tussen bromfiets en fiets en liefst ook snorfiets. Dat laatste onderscheid is op het oog vaak moeilijk te maken.

- Blz. 14. Intensiteitsgegevens van woonwijken blijven lastig te verzamelen. Toch moet met realistische schattingen worden gewerkt, bij gebrek aan tellingen.
- Blz. 15. De titel van het deelproject is misleidend. Gaat het om een kwalitatieve effectmeting of om proces-monitoring zoals bedoeld in de definitiestudie? Voorgesteld wordt om bij 'draagvlak' onderscheid te maken naar 'draagvlak bij burgers' en 'draagvlak bij participanten' van het project. De beoogde samenwerking in het project zal taakstellend moeten leiden tot betere resultaten (zoals effecten van maatregelen).
- Blz. 16. Ten behoeve van de procesmonitoring worden voortgangsverslagen aanbevolen.
- Blz. 19. De 'uitstraling van het project in de Kop van Overijssel naar andere gebieden', heeft als deelproject een input (doelstelling, taakstelling en verwacht effect), een proces (zoals organisatie) en een output (de reacties van diverse media en participanten). De verspreiding van deze informatie is van belang (ook voor het 'duurzaam-veilig'-infopunt).
- Blz. 22. In de taakstelling dient te worden opgenomen dat de wegbeheerders gezamenlijk een categoriseringsplan voor het wegennet in de Kop van Overijssel volgens de eisen van het CROW-handboek (publicatie 116) opstellen.
- Blz. 32. Onder 'sociale controle' wordt alertheid op verkeersgedrag bij de bevolking verstaan. Misdragingen kunnen worden gemeld bij politie, gemeente en het projectbureau van het project Kop van Overijssel.
- Blz. 34. De taakstelling van maximaal 15% snelheidsovertredingen kan scherper gesteld worden dan de landelijke norm.
- Blz. 35. Bij alcoholcontroles kan een relatie gelegd worden met het SWOV-onderzoek in de Kop van Overijssel op dit terrein.
- Blz. 37. Als het 'duurzaam-veilig'-infopunt op volle kracht werkt, kan het lokale kenniscentrum opgeheven worden.

## 4. Conclusies en aanbevelingen

In 1996 is gestart met de advisering op het gebied van 'duurzaam-veilig'. Hierover zijn inmiddels drie verslagen verschenen: 'Monitoring van duurzaam-veilige projecten I, II en III'. Geconstateerd wordt dat er nog steeds inhoudelijke en praktische problemen zijn bij het opstellen van de projectplannen en bij de uitvoering van de monitoring. Onlangs is een zogenaamde 'quick scan' uitgevoerd waarmee een voorlopig overzicht gegeven wordt van de kennis die op dit moment uit de 'duurzaam-veilig'-projecten te halen is (Mulder, 1998).

De ervaring met de advisering leert dat de aanpak van de monitoring meer systematisch moet worden, maar dat het niet mogelijk bleek de verschillende projecten onder één noemer te brengen als het gaat om de overall-monitoring. Bijeenkomsten zoals die in 1997 twee keer zijn georganiseerd voor de gezamenlijke 'duurzaam-veilig'-projecten, bieden wellicht een goede gelegenheid om elkaars ervaringen uit te wisselen en 'de moed erin te houden', maar het streven naar één overall-evaluatie is zowel inhoudelijk als organisatorisch af te raden.

In de afgelopen verslagperiode is de advisering dan ook weer vrijblijvend geweest en op ad hoc basis. De indruk bestaat dat de hier beschreven SWOV-reacties op de conceptrapportages van de diverse bureaus, over de opzet en uitvoering van de monitoring, vaak terzijde worden geschoven omdat aanpassing niet binnen de opdracht van de Regionale Directie van Verkeer en Waterstaat past.

Wel blijkt dat de doelstellingen van de afzonderlijke maatregelen binnen de demonstratieprojecten redelijk beschreven zouden kunnen worden en dat de effecten van de maatregelen van te voren in te schatten en te monitoren zijn. Ieder project doet dat evenwel op zijn eigen wijze en heeft zijn specifieke problemen en oplossingen. Streven naar een uniforme aanpak bij de monitoring alleen blijkt niet realiseerbaar. Zelfs de aanbeveling om een uniforme databank in de vorm van 'een GIS voor 'duurzaam-veilig'-projecten' op te zetten, wordt niet algemeen overgenomen. De aard van de projecten en de maatregelen zou te divers zijn voor één overall-evaluatie. De suggestie voor complementaire systemen (BIS-V gekoppeld aan DVIS) zoals in het Zeeuwsche project is geuit, zal voorgelegd worden aan AVV.

Een apart probleem blijft de meting van 'draagvlak'. Aan dit probleem gaat een groter probleem vooraf: hoe wordt draagvlak verkregen? In de werkgroep monitoring is deze vraag niet echt aan de orde. Een aparte werkgroep stelt de activiteitenplannen op.

Hier wordt gepleit voor een meer directe inhoudelijke begeleiding van de SWOV inzake het totale proces van de implementatie van duurzaam-veilige maatregelen en communicatie-activiteiten. De ondersteuning van de SWOV zou aangeboden kunnen worden aan de projectleiders van de demonstratie- en voorbeeldprojecten en niet beperkt hoeven te blijven tot de werkgroepen monitoring van de demonstratieprojecten. De projectplannen worden in andere werkgroepen bediscussieerd en vastgesteld. Een inhoudelijk gerichte ondersteuning van de SWOV in dat proces zou veel meer nut hebben voor



de individuele projecten en voor het totale overzicht van de implementatie van duurzaam-veilige maatregelen in Nederland.

De voordelen van een brede ondersteuning zijn:

- Nieuwe kennis over effecten van maatregelen, ook van buiten het project, kunnen ingebracht worden in het betreffende demonstratie- of voorbeeldproject.
- Er zijn meer mogelijkheden om signalen over stagnatie in de procesgang door te geven aan de projectleiding, en voorstellen voor bijsturen op het juiste moment en op de juiste plaats te leggen. Ervaringen bij de andere projecten kunnen daarbij doorgegeven worden.
- Inmiddels zijn de ontwikkelingen op het gebied van het *Startprogramma Duurzaam Veilig* van belang voor de 'duurzaam-veilig'-projecten. De relatie met maatregelen die in het Startprogramma genoemd worden, is beter aan te geven als er ook contact is met de algemeen projectleider en de leden van de andere werkgroepen. Ook het belang van de maatregelen in de projecten voor het Startprogramma is beter te overzien bij directe advisering in de werkgroepen die de keuze van maatregelen bepalen.
- Duurzaam-veilige maatregelen op gebiedsontsluitende wegen zijn extra in de belangstelling doordat ze een experimenteel karakter dragen. In andere werkgroepen dan de werkgroep monitoring, zou wel specifieke aandacht voor deze maatregelen kunnen bestaan en zouden inhoudelijke discussies gevoerd kunnen worden over experimenten op dit terrein.

Resumerend wordt geconcludeerd dat de gang van zaken tot nu toe bij de ondersteuning van de 'duurzaam-veilig'-projecten niet bevredigend is. In het vervolg van de activiteit 'monitoring demonstratieprojecten' zal een herbezinning plaats moeten vinden, waarbij de hier beschreven ervaringen en de resultaten uit de beide andere rapporten die binnen dit kader geproduceerd zijn, ook een rol spelen. Bedoeld worden het *Advies inzake enkele onderwerpen in (de Handleiding voor) het Startprogramma Duurzaam-Veilig Verkeer* (SWOV, 1998) en de *Inventarisatie projecten 'duurzaam-veilig'* (Mulder, 1998). Een nieuwe aanpak zal ook rekening moeten houden met de bevindingen uit de *Overall-evaluatie van de demonstratieprojecten 'duurzaam-veilig', I en II*.

## Literatuur

- AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer (1997). *Definitiestudie Monitorsysteem Duurzaam Veilig in de Kop van Overijssel*. AGV.
- Bureau Kragten (1997). *Monitoring Duurzaam Veilig Grubbenvorst; Procesmonitoring*. Bureau Kragten.
- Goudappel Coffeng (1997). *Monitoring Duurzaam Veilig Oosterbeek; De definitiestudie*. Goudappel en Coffeng, Deventer.
- Mulder, J.A.G. (1998). *Inventarisatie projecten 'duurzaam-veilig'; De demonstratie- en voorbeeldprojecten nader beschouwd op ontwikkelingsstadia van kennis*. R-98-31. SWOV, Leidschendam.
- Poppe, F. (1997). *Overall-evaluatie van de demonstratieprojecten 'duurzaam-veilig' deel 2; Een geografisch informatiesysteem voor duurzaam-veilige demonstratieprojecten*. A-97-25 II. SWOV, Leidschendam. [niet openbaar].
- Roszbach, R. (1997). *Overall-evaluatie van de demonstratieprojecten 'duurzaam-veilig' deel 1; Plan van aanpak*. A-97-25 I. SWOV, Leidschendam. [niet openbaar].
- SWOV (1998). *Advies inzake enkele onderwerpen in (de Handleiding voor) het 'Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer'*. R-98-29. SWOV, Leidschendam.