

Inventarisatie projecten 'duurzaam-veilig'

De demonstratie- en voorbeeldprojecten nader beschouwd op ontwikkelingsstadia van kennis

R-98-31

Ing. J.A.G. Mulder

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-98-31
Titel: Inventarisatie projecten 'duurzaam-veilig'
Ondertitel: De demonstratie- en voorbeeldprojecten nader beschouwd op ontwikkelingsstadia van kennis
Auteur(s): Ing. J.A.G. Mulder
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 verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Safety, road network, data acquisition, evaluation (assessment), Netherlands.
Projectinhoud: De SWOV heeft in 1997 een plan opgesteld voor het verwerven en overdragen van kennis die nodig is bij het verwezenlijken van een duurzaam-veilig verkeerssysteem. In dit rapport een overzicht gegeven van de kennis die momenteel beschikbaar is uit de demonstratie- en voorbeeldprojecten 'duurzaam-veilig'.
Aantal pagina's: 26 blz.
Prijs: f 17,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>De demonstratie van een duurzaam-veilige aanpak</i>	5
3.	<i>De projecten</i>	6
3.1.	Algemeen	6
3.2.	West-Zeeuwsch-Vlaanderen	6
3.2.1.	Maatregelclusters	6
3.2.2.	Procesactiviteiten	7
3.3.	Oosterbeek	7
3.3.1.	Maatregelclusters	8
3.3.2.	Procesactiviteiten	8
3.4.	Grubbenvorst	8
3.4.1.	Maatregelclusters	9
3.4.2.	Procesactiviteiten	9
3.5.	Kop van Overijssel	9
3.5.1.	Maatregelclusters	10
3.5.2.	Procesactiviteiten	10
3.6.	Westland	11
3.6.1.	Maatregelclusters	11
3.6.2.	Procesactiviteiten	11
3.7.	West-Friesland	12
3.7.1.	Maatregelclusters	12
3.7.2.	Procesactiviteiten	13
4.	<i>Kennisvergaring</i>	14
5.	<i>Conclusies per aandachtspunt</i>	17
5.1.	Algemeen	17
5.2.	Maatregelclusters	17
5.2.1.	Infrastructuur	17
5.2.2.	Gedragbeïnvloeding	17
5.2.3.	Educatie en voorlichting	17
5.2.4.	Telematica en voertuigen	17
5.3.	Procesactiviteiten	18
5.3.1.	Draagvlakverwerving	18
5.3.2.	Besluitvorming	18
5.4.	Conclusies	18
6.	<i>Algemene conclusies</i>	19
	<i>Literatuur</i>	20
	<i>Tabel 1 t/m 6</i>	21

1. Inleiding

Op verzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat heeft de SWOV in 1997 een plan opgesteld voor het verwerven en overdragen van kennis die nodig is bij het verwezenlijken van een duurzaam-veilig verkeerssysteem. Dit zogenaamde beheersplan maakt onderscheid in drie niveaus met betrekking tot de realisering van 'duurzaam-veilig' en de daarbij toe te passen kennis:

- kennis die nodig is om het systeem te realiseren;
- de beschikbare kennis uit afgerond onderzoek of de kennis die binnenkort beschikbaar komt uit lopend onderzoek;
- de ontbrekende kennis, die zichtbaar wordt door vergelijking van benodigde en beschikbare kennis en waarvan de beschikbaarheid op korte termijn door nieuw onderzoek kan worden gerealiseerd.

De SWOV heeft in het beheersplan aanbevolen een overzicht op te stellen van de drie niveaus van kennis. Wanneer zo'n overzicht beschikbaar is, kan vervolgens worden vastgesteld of het noodzakelijk is de conceptuele basis van 'duurzaam-veilig' te versterken of dat het eerder gaat om de principes van 'duurzaam-veilig' praktisch te vertalen en uit te werken.

Er geldt echter een beperking voor het hier gepresenteerde overzicht.

De informatie voor het overzicht kan alleen worden afgeleid uit de gegevens die op dit moment beschikbaar zijn vanuit de demonstratie- en voorbeeldprojecten 'duurzaam-veilig'. Dat betekent dus dat met dit overzicht geen volledigheid kan worden nagestreefd in het overzien van de totale kennisbehoefte. Met behulp van dit overzicht kan echter wel een voorlopig beeld ontstaan van lacunes aan kennis. Aan de hand daarvan kan ervoor worden gekozen dit voorlopige beeld te completeren, zodat later een keuze kan worden gemaakt voor nieuw uit te voeren onderzoek. Dit kan vervolgens leiden tot uitbreiding van de beschikbare kennis in relatie tot de demonstratie- en voorbeeldprojecten.

2. De demonstratie van een duurzaam-veilige aanpak

Na de introductie van 'duurzaam-veilig', is op initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een breed opgezette demonstratie voorgenomen aan de hand van projecten die in hoge mate zouden moeten voldoen aan de criteria die 'duurzaam-veilig' stelt. Daarom is een aantal demonstratie- en voorbeeldprojecten voorgedragen, ontwikkeld en in uitvoering genomen. De demonstratie dient allereerst om de mogelijkheden van een duurzaam-veilige aanpak van de verkeersonveiligheid aan te tonen. Verder wil men met die demonstratie bereiken dat nieuwe kennis wordt ontwikkeld en vergaard. Op die manier kunnen de gaten worden gedicht tussen de reeds bestaande kennis waarop de uitgangspunten van 'duurzaam-veilig' zijn gebaseerd en de ontbrekende kennis die bij de introductie ervan als zodanig is aangegeven. Het merkwaardige feit doet zich nu voor dat bij de aanwijzing van demonstratie- en voorbeeldprojecten niet vooraf criteria zijn gesteld waaraan deze projecten in termen van ontwikkeling van kennis en de overdracht daarvan zouden moeten voldoen. In het (vertrouwelijke) rapport *Duurzaam-veilig gedemonstreerd* (Slop & Mulder, 1996) is toen een aantal produkt- en procescriteria ontwikkeld waaraan de ingediende voorstellen zijn getoetst.

In relatie tot het onderhavige onderwerp, zijn twee aandachtspunten van de productcriteria van belang. Het eerste aandachtspunt is de algemene kennisvergaring. De vragen die daarbij worden gesteld zijn:

- Wordt met een project bewust gestreefd naar de vergaring van nieuwe kennis ten aanzien van een of meer aspecten van 'duurzaam-veilig'?
- Wordt in het projectplan voorzien in een evaluatie van de nieuw te vergaren kennis?

Het tweede aandachtspunt betreft de onderwerpen van nieuwe kennis die aan het project kunnen worden ontleend. Deze onderwerpen zijn in eerste instantie gekoppeld aan de thema's 'infrastructuur', 'mens', 'voertuig', en andere onderwerpen zoals 'telematica' en 'effectrapportage', en 'implementatie'. Voorts moeten de projecten kennis opleveren over de procesgang bij de totstandkoming. Besluitvorming en verwerving van draagvlak zijn daarbij belangrijk.

Uit de toetsing bleek dat er ongeveer acht onderwerpen zijn waaraan geen aandacht werd geschonken in de voorstellen. Vijf daarvan hadden betrekking op maatregelen voor voertuigen die zich niet goed lenen voor uitvoering in geografisch afgebakende gebieden. Voor de twee andere onderwerpen bleek voor de toepassing van elektronica en telematica ten behoeve van 'duurzaam-veilig', waarschijnlijk nog te weinig maatschappelijk draagvlak te bestaan om dit in een project op te nemen. Om de toepassingsmogelijkheden en het effect van 'duurzaam-veilig' in wijken van verschillende stedenbouwkundige opzet te toetsen, kon ook geen geschikt voorbeeldproject worden gevonden. Wel kon nog een project worden geselecteerd waarin kennis wordt opgedaan over de medewerking van het bedrijfsleven en verzekeringsmaatschappijen.

Vanuit de uiteindelijk geselecteerde demonstratie- en voorbeeldprojecten zal dus voornamelijk kennis worden verkregen over infrastructurele en gedragsbeïnvloedende maatregelen en over de resultaten van procesactiviteiten als draagvlakverwerving en besluitvorming.

3. De projecten

3.1. Algemeen

De projecten worden allereerst kort beschreven aan de hand van de beschikbare informatie. Deze informatie is vervolgens gecompriëerd in *Tabel 1 t/m Tabel 6* (zie de *Bijlage*). In die tabellen wordt onder de tabelkopjes 'maatregelclusters' en 'procesactiviteiten' aangegeven in welke ontwikkelingsstadia van de projecten kennis beschikbaar is of zal komen. Deze structuur is gekozen op grond van het *Beheersplan monitoring en evaluatie van duurzaam-veilige projecten* (Janssen, Noordzij & Wegman, 1998).

Zowel de inhoud van de projecten als van de tabellen, is in een persoonlijk interview met de projectleiders van de demonstratie- en voorbeeldprojecten aan de orde gesteld. Op die wijze ontstond per project een overzicht van de actuele stand van zaken. Vervolgens kan daaruit worden afgeleid welke kennis al of niet uit de projecten wordt gegenereerd.

De toepassing van telematica maakt, zoals eerder gesteld, in het geheel niet of slechts in een enkel geval, deel uit van de projecten. Dit onderwerp wordt bij de verdere bespreking buiten beschouwing gelaten. Datzelfde geldt voor 'maatregelen aan voertuigen'.

In de volgende paragrafen en subparagrafen wordt de inhoud van de tabellen nader toegelicht. Het is in feite de verwoording van de interviews met de projectleiders van de demonstratie- en voorbeeldprojecten.

3.2. West-Zeeuwsch-Vlaanderen

Het accent van dit project ligt op de verandering van de weginfrastructuur buiten de bebouwde kom. Binnen de hoofdstructuur van duurzaam-veilige wegcategorieën wordt de precieze uitvoering van maatregelen in overleg met diverse betrokkenen (vooral ook de burgers) via een 'open plan procedure' vastgesteld. Zeven deelprojecten hebben betrekking op deze infrastructurele aanpak. Verder is er een deelproject met 'handhaving' als onderwerp. Deze handhaving is gericht op snelheid, uitrustings-eisen, alcohol, helmgebruik en gordelgebruik. Ten slotte is er een deelproject gericht op communicatie-activiteiten onder de noemer 'gedrags-beïnvloeding'. Daaronder worden voorlichting, educatie, handhaving en ontwikkeling van draagvlak geschaard.

3.2.1. Maatregelclusters

Het project is niet direct gericht op wijziging van de ruimtelijke ordening; het levert dan ook geen directe kennis hierover op. Ook beïnvloeding van de vervoerwijze behoort niet tot de doelstelling van het project. Wel sluit het project aan op het provinciale verkeers- en vervoersplan waarin beïnvloeding van de vervoerwijze wel aan de orde komt. Impliciet zal er vanuit het project dus kennis worden gegenereerd die met dit onderwerp te maken heeft. Ook worden de duurzaam-veilige deelprojecten binnen het project op een zodanige manier afgestemd op het huidige openbaar vervoer dat daarvoor geen verslechtering optreedt.

Ten aanzien van de infrastructurele maatregelen, is er binnen de conceptuele basis sprake van een bestuursovereenkomst tussen de verscheidene wegbeheerders. Deze overeenkomst werd gevolgd door een nota met uitgangspunten, die is op te vatten als een projectplan. Deze nota wordt binnenkort geconcretiseerd en geactualiseerd.

Er is nog geen monitoringplan opgesteld. Wel wordt ieder jaar in opdracht van Rijkswaterstaat een werkplan opgesteld waarvan de voortgang wordt gevolgd. In die zin is er, ten aanzien van de praktische uitwerking en implementatie, sprake van projecten en uitvoering (van onderdelen) daarvan en van een zekere mate van monitoring.

Op het gebied van monitoring en evaluatie van de maatregelen, heeft een nulmeting plaats gevonden. Een effectschatting is alleen uitgevoerd voor het totale project, niet voor de deelprojecten daarbinnen.

De maatschappelijke weerstand tegen het project vanuit bevolking en bestuur is dermate groot dat er nu reeds sprake is van bijsturing: de voorgenomen looptijd van het project wordt ten minste met één jaar verlengd. Daarbij bezint men zich om dezelfde reden op de totale inhoud van het project en op de communicatie met de bevolking en bestuur. De nadruk in de bijsturing zal liggen op de zogenaamde ‘flankerende communicatie’: het benaderen van de burger om beter gedrag te ontplooiën binnen ‘duurzaam-veilig’.

Een extern bureau heeft een communicatieplan opgesteld voor de voorlichting aan het publiek.

3.2.2. *Procesactiviteiten*

Voor het creëren van draagvlak voor infrastructurele maatregelen wordt een specifieke inspraak-ronde georganiseerd.

De projectorganisatie is gebaseerd op een projectplan. Er is daarbij niet direct sprake van een monitoringplan, maar afhankelijk van de voortgang van het project, wordt wel de projectorganisatie bijgestuurd.

Met betrekking tot de monitoring, wordt een effectschatting van het totale project gemaakt, maar bij de effecten gaat het om geringe absolute aantallen. ‘Duurzaam-veilig’ ontleent echter de meerwaarde aan de integrale aanpak. Het is nog niet duidelijk wat tussentijds moet worden gedaan om het effect van die integrale aanpak te meten.

De aanleg van een rijksweg in het projectgebied is weliswaar een complicerende factor, maar leidt niet tot vertraging in de uitvoering van het project.

3.3. **Oosterbeek**

In Oosterbeek ligt het accent op infrastructurele maatregelen. Niet alleen de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, maar ook het terugdringen van het doorgaand verkeer en het verbeteren van de functie van het openbaar vervoer gelden als belangrijke doelstellingen. Het project omvat dan ook reconstructies en herinrichtingen, aanleg van fietspaden en een busbaan alsmede snelheidsremmende maatregelen.

Buiten de bebouwde kom gelden deze maatregelen voornamelijk voor ontsluitingswegen. Daarbij kan de doelstelling van het project, in termen van terugdringen van verkeer, in belangrijke mate worden beïnvloed door het al of niet realiseren van een aansluiting van een ontsluitingsweg op een stroomweg. Binnen de bebouwde kom hebben de maatregelen betrekking op ontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Een ander belangrijk accent ligt op permanente educatie. Hierbij richt men zich niet alleen op versterking van de organisatiestructuur voor verkeers-educatie bij ouders, docenten, rij-instructeurs en andere betrokkenen, maar ook op veilig verkeersgedrag. Daarbij wil men via verkeerseducatie bereiken dat verkeersdeelnemers op een juiste wijze omgaan met de voorgenomen infrastructurele maatregelen.

3.3.1. *Maatregelclusters*

De basis van het project in Oosterbeek wordt gevormd door een intentieverklaring die door zes partijen is getekend. Hierin is vastgelegd dat partijen zich verplichten zich in te spannen het project uit te voeren op basis van een projectplan.

Het project in Oosterbeek is niet direct gericht op wijziging van de ruimtelijke ordening en zal daarover dus ook geen directe kennis opleveren. Wel geldt binnen de gemeente het standpunt dat (toekomstige) bestemmingsplannen worden getoetst aan de uitgangspunten van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem.

Beïnvloeding van de vervoerwijze maakt wel onderdeel uit van het project. Enerzijds wil men dit bereiken door de functie van het openbaar vervoer te verbeteren, anderzijds door de fietsvoorzieningen te verbeteren.

Zoals eerder gesteld, vormen infrastructurele maatregelen een belangrijk onderdeel van het project. Het projectplan omvat 29 infrastructurele maatregelen waarvan zestien binnen de bebouwde kom. Verder zijn 'toezicht' en 'handhaving op snelheid' belangrijke onderdelen van het projectplan, alsmede educatie op scholen en aan burgers. De voorlichting over de voortgang van het project geschiedt voor een belangrijk deel via een 'informatiekaart' die vier keer per jaar verschijnt. Andere communicatiekanalen zijn de kabelkrant en de regionale radio. Bij een speciaal telefoonnummer kunnen burgers terecht voor aanvullende informatie. Monitoring en evaluatie zijn alleen voorgenomen bij maatregelen ter beïnvloeding van de vervoerwijze en bij de infrastructurele maatregelen.

3.3.2. *Procesactiviteiten*

In Oosterbeek acht men het van groot belang dat het project tot stand komt met medewerking van burgers en het bedrijfsleven: de burgerij heeft inspraak bij de planvorming; in de uitwerkingsfase worden werkgroepen samengesteld. In die werkgroepen heeft ook het bedrijfsleven een plaats gekregen. Het creëren van draagvlak voor infrastructurele maatregelen, voor gedragsbeïnvloeding en voor het inrichten van een projectorganisatie, hebben vorm gekregen in een projectplan. Monitoring daarvan is niet voorzien. De financiering van het project bij de uitvoering van onderdelen wordt wel gemonitord, maar een eindevaluatie is niet voorgenomen.

3.4. **Grubbenvorst**

In Grubbenvorst richt men zich op het bevorderen van het fietsen en het veiliger maken van fietsen. Ook wordt aandacht besteed aan de bevordering van het openbaar vervoer. Beide aandachtspunten worden grotendeels bewerkstelligd door het treffen van infrastructurele maatregelen.

Grubbenvorst krijgt daardoor een geheel andere verkeersafwikkeling. De dorpskern wordt op een andere wijze ontsloten en het doorgaande verkeer in die kern wordt zoveel mogelijk geweerd. Verder wordt aandacht

besteed aan het verwerven van draagvlak en aan klachtenregistratie met betrekking tot leefbaarheid.

3.4.1. *Maatregelclusters*

Met de infrastructurele maatregelen beoogd men niet alleen de afwikkeling van het verkeer veiliger te maken, maar in het bijzonder de positie van de fietsers. Via integrale planvorming binnen het project, wordt ook de relatie tussen verkeer en ruimtelijke ordening beïnvloed. Via 'modal split' wordt met beïnvloedende maatregelen de aandacht gevestigd op de keuze van de vervoerwijze.

Het plan kent een aantal karakteristieke elementen die inmiddels al gereed is of in uitvoering is genomen. Ten eerste wordt een ontsluitende rondweg gerealiseerd die het verkeer om de kern heen moet leiden. In samenhang daarmee worden fietsroutes gecreëerd en wordt de bestaande busroute aangepast en verbeterd. Ten tweede worden het centrum en de bebouwde kom verkeersluw gemaakt.

Het plan voorziet verder in het inrichten - binnen de huidige verblijfsgebieden - van 30 km/uur-zones. De aanleg daarvan wordt ook voorzien in de toekomstige uitbreidingsplannen van de gemeente.

Behalve de inrichting van een duurzaam-veilig wegennet, wordt in het project ook aandacht besteed aan verkeersonderwijs, voorlichting, handhaving en de afhandeling van klachten.

Het huidige gemeentelijk verkeersveiligheidsplan dateert nog uit 1995. Hierin ontbreken dus nog de modernste inzichten. Daarom wordt een opwaardering van het plan nagestreefd met betrekking tot de onderwerpen educatie, voorlichting en handhaving. De volgende aspecten worden daar onder meer bekeken: huis-schoolroute, verkeersonderwijs, veiligheidsactiviteiten van instanties en verenigingen, analyse subjectieve onveiligheid.

3.4.2. *Procesactiviteiten*

Het project is tot stand gekomen in overleg en met inspraak van alle betrokkenen. Daarom steunt het plan op alle onderdelen op een breed draagvlak, zowel bij bestuur als de burger. De ervaringen die hiermee zijn opgedaan worden gebruikt voor de uitbreiding van het plan tot andere gebieden in de gemeente.

Bij de besluitvorming zijn zowel stedenbouwkundige, landschappelijke als verkeerskundige aspecten onderzocht. Tevens is de maatschappelijke en financiële haalbaarheid onderzocht. Het plan staat dus model voor een integrale en oplossingsgerichte aanpak.

Het project wordt geëvalueerd met een monitoringsysteem waarbij niet alleen de effecten van de getroffen maatregelen worden gemeten en geanalyseerd, maar waarbij ook de voortgang van de voorbereiding van het project en de uitvoering ervan worden beschouwd. Bijsturing wordt mogelijk gemaakt door tussentijdse metingen. Met uitzondering van de procesmonitoring, heeft een nulmeting plaats gevonden voor de overige onderdelen van het project.

3.5. **Kop van Overijssel**

Het project in de Kop van Overijssel (KOVO) is gericht op samenwerking tussen gemeenten op het gebied van infrastructurele maatregelen. Bij die samenwerking zijn ook het rijk, de provincie en andere partners betrokken, met name die in de recreatieve sector. Verkeersplannen en adviezen worden

getoetst aan de uitgangspunten van een duurzaam-veilige inrichting van het wegennet. Dat zijn bijvoorbeeld de ontwikkeling van verblijfsgebieden, de aanpak van gevaarlijke situaties, nieuwe plannen en onderhoud. Verder wordt via maatregelen op het gebied van handhaving en educatie ook een accent gelegd op verbetering van het gedrag.

Omdat recreatie in de Kop van Overijssel een belangrijke rol speelt, wordt ook ruim aandacht besteed aan innovatief mobiliteitsbeleid.

3.5.1. *Maatregelclusters*

Het project in de Kop van Overijssel is niet direct gericht op wijziging van de ruimtelijke ordening en zal daarover dus ook geen directe kennis opleveren. Wel zullen (toekomstige) bestemmingsplannen worden getoetst aan de uitgangspunten die bij de inrichting van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem worden gehanteerd.

Hoewel beïnvloeding van de vervoerwijze ook niet direct deel uitmaakt van de doelstellingen van het project, wordt in het algemeen wel gestreefd naar verbetering van het openbaar vervoer. Dat moet dan vooral gezien worden in relatie tot het openbaar vervoer dat raakvlakken heeft met recreatie en met door het jaar heen plaatshebbende evenementen. In een monitoringplan is voorzien in het meten van effecten van deze verbetering van het openbaar vervoer, zodat daar op termijn kennis uit kan worden afgeleid.

Ten aanzien van infrastructurele maatregelen is binnen de conceptuele basis en met inspraak van de burgers een raamplan opgesteld. Uit dit raamplan worden drie pilot-projecten afgeleid die volgens het raamplan worden ingericht en ook op hun effecten worden getoetst. Voorts is er een stimuleringsregeling voor wegbeheerders van toepassing, waarbij nog eens vier projecten worden ondersteund.

Een 'werkgroep advisering', toetst de projecten aan de uitgangspunten van 'duurzaam-veilig'. Voorts worden ook voorgenomen kleine aanpassingen aan de infrastructuur aan dezelfde principes getoetst. Zowel in de conceptuele basis en het daarop gebaseerde project, als in de praktische uitwerking en monitoring daarvan, is ruime aandacht besteed aan maatregelen die ingrijpen op de beïnvloeding van het gedrag.

Er zijn nulmetingen verricht ten aanzien van snelheidsgedrag, alcoholgebruik in het verkeer en gordelgebruik. Er wordt ruime aandacht besteed aan educatie; een plan voor permanente educatie is opgesteld. Verder wordt via een cursus defensief rijgedrag, die na een effectmeting is bijgestuurd, gewerkt aan de educatie van de burger.

Educatie van de jeugd geniet ook de nodige aandacht. Op scholen zijn 'verkeersouders' ingesteld.

Voorts is een effectieve bromfietsopleiding ontworpen die korting oplevert bij het afsluiten van een verzekering.

Ten slotte wil men het gebruik van de fiets aantrekkelijker maken door het inrichten van een veilige fietsroute, voorzien van adequate bewegwijzering.

3.5.2. *Procesactiviteiten*

Met betrekking tot draagvlakverwerving, is reeds gesteld dat een raamplan voor de infrastructurele maatregelen is opgesteld, met inspraak van de burgers. Diezelfde burgers worden met regelmaat op de hoogte gehouden van de voortgang van het project via intensieve voorlichting waarbij onder andere gebruik wordt gemaakt van een eigen huis-aan-huis-krant.

Bij de besluitvorming en het ter beschikking stellen van financiële middelen is een bestuurlijk platform betrokken. Zij vergaderen zes keer per jaar. Bij de

beluiftvorming zijn ook het waterschap, het landbouwschap, de toeristen-industrie en de openbaar-vervoermaatschappijen betrokken.

3.6. Westland

De doelstelling van het project in het Westland is te komen tot een vermindering met 25% van het aantal slachtoffers in het jaar 2000, ten opzichte van 1986. Het project is gebaseerd op een intentieverklaring van de Westlandse gemeenten en de provincie. Het creëren van een breed draagvlak en snelle uitvoering zijn twee van de uitgangspunten van het project, met daarbij de inschakeling van het bedrijfsleven.

Ook in het Westland ligt de nadruk sterk op infrastructurele maatregelen. Er is een lijst opgesteld van ruim honderd projecten op tal van plaatsen in het gebied. Daarvan is 65% gericht op infrastructurele maatregelen.

Uitgangspunt daarbij is om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan een categorie-indeling volgens de uitgangspunten van 'duurzaam-veilig'. Verder komen in het project handhaving, educatie en voorlichting aan de orde en wordt aandacht besteed aan fietsverkeer en zwaar verkeer.

3.6.1. *Maatregelclusters*

Het project is niet direct gericht op wijziging van de ruimtelijke ordening; het levert daar dan ook geen directe kennis over op. In een intentieverklaring die aan het project ten grondslag ligt, wordt wel gesproken over beïnvloeding van de vervoerwijze, maar dit is niet in een concreet plan uitgewerkt en wordt dus ook niet geëvalueerd.

Ten aanzien van de infrastructurele maatregelen, is er steeds sprake van een projectplan waarin doel en start- en einddatum zijn vermeld. Men is nog bezig met het opstellen van een monitoringplan. De projectleiding beschikt wel over tussentijdse resultaten, waardoor in sommige situaties versnelde bijsturing heeft kunnen plaatsvinden. Een nulmeting en een effectschatting hebben reeds plaats gevonden. In 1997 is een tussentijdse stand van zaken opgemaakt.

Toezicht en handhaving op alcohol, gordels, snelheid en helm worden ook vormgegeven in projecten die door de politie jaarlijks worden uitgevoerd en gemonitord.

'Educatie' heeft vorm gekregen in een twaalfal projecten die soms al zijn afgerond, in uitvoering zijn of nog in uitvoering zullen worden genomen. De educatie is specifiek op scholen en scholieren gericht.

De voorlichting richt zich op alle verkeersdeelnemers, waarbij ondersteuning van vier grote acties per jaar het uitgangspunt is. Monitoring is hierbij niet voorzien.

3.6.2. *Procesactiviteiten*

De inrichting van het wegennet, voorlichting, educatie en handhaving worden zo geïntegreerd mogelijk ter hand genomen. Doordat dit een breed draagvlak vereist, is een groot aantal partijen en disciplines bij het project betrokken. Samen zorgen zij voor een inhoudelijk integrale aanpak en bouwen zij gedurende de werkzaamheden het samenwerkingsproces op. Dat laatste houdt in dat niet bij voorbaat voor een rigide projectstructuur is gekozen, maar dat deze ondergeschikt is gemaakt aan de resultaatgerichtheid. De leiding van het project berust bij een stuurgroep en een projectgroep. De stuurgroep houdt toezicht op de afspraken die partijen in de samenwerkingsovereenkomst hebben gemaakt en doet dat onder meer door

te beoordelen of de uitvoering van de projecten conform de afspraken verloopt. De projectgroep richt zich voor een belangrijk deel op onderlinge afstemming van projecten, besluitvorming en relevante ontwikkelingen. De dagelijkse leiding van het project berust bij het projectteam dat bestaat uit een afvaardiging uit de projectgroep.

In het project worden twee financiële taken onderscheiden: werving en beheer. De projectleiding heeft hierbij enkele specifieke beheerstaken. Een van die taken is het in kaart brengen van de totale bestedingen aan verkeersveiligheid (ook die gelden waarover de stuurgroep geen beheer heeft) en deze zoveel mogelijk in verband brengen tot de effecten van beleid.

3.7. West-Friesland

In West-Friesland is sprake van een door het Waterschap West-Friesland opgezet verkeersveiligheidsplan met de SVV-II taakstelling voor 2010 als uitgangspunt. Het plan is een initiatief van de afdeling Wegenbeheer en het kent voornamelijk infrastructurele maatregelen, wegategorisering en duurzaam-veilige weginrichting van 60 km/uur-zones buiten de bebouwde kom. Ook wordt aandacht besteed aan communicatie-activiteiten.

3.7.1. *Maatregelclusters*

Het project in West-Friesland is niet direct gericht op wijziging van de ruimtelijke ordening; het levert daarover geen kennis op. Hoewel ook beïnvloeding van de vervoerwijze niet direct een van de doelstellingen van het plan is, komen er wel maatregelen in het plan voor die de vervoerwijze kunnen beïnvloeden. Zo maakt verbetering van de fietsinfrastructuur onderdeel uit van de te nemen maatregelen.

Ten aanzien van de infrastructurele maatregelen is er sprake van een integraal verkeersveiligheidsplan, dat het gebied onderverdeelt in tien gebieden. Op dit verkeersveiligheidsplan worden vervolgens projectplannen gebaseerd. Het is hierbij de bedoeling dat het gehele gebied van oost naar west wordt doorlopen. Er zijn geen uitgebreide resultaten van een nulmeting beschikbaar. Praktische uitwerking en implementatie heeft voor een aantal maatregelen al plaats gevonden. Door te leren van in het verleden gemaakte verkeerde inschattingen (wat beschouwd kan worden als een soort monitoren), worden toekomstig te nemen maatregelen bijgestuurd. Bij het tot stand brengen van infrastructurele maatregelen op doorgaande routes binnen de bebouwde kom, wordt op vruchtbare wijze samengewerkt tussen het waterschap en de inliggende wegbeheerders (rijk, provincie en gemeenten).

Detail-schattingen van effecten (per maatregel) hebben niet plaats gevonden. Toezicht op en handhaving van gedragsaspecten maken geen onderdeel uit van het project in West-Friesland, evenmin als educatie.

Voorlichting behoort ook niet tot de doelstellingen van het project. Toch is het vormgegeven in een plan en wordt er wel ruim aandacht aan besteed. Dit gebeurt dan met name rond inspraakprocedures en maatregelen in uitvoering.

Het onderdeel 'telematica' komt in het project tot uiting in de aanleg van een automatische, fysieke afsluiting ter voorkoming van sluipverkeer.

3.7.2. *Procesactiviteiten*

Ten aanzien van draagvlakverwerving en besluitvorming is er geen sprake van planvorming. Dat heeft alles te maken met de wijze van ontstaan van het project. Het project is tot stand gekomen als een verkeersveiligheidsplan dat in stappen tot uitvoering zal worden gebracht, afhankelijk van de beschikbare financiën en menskracht. Doordat het project niet kan beschikken over subsidie, kampt het met bescheiden middelen. Een groot deel wordt gefinancierd door enigszins te besparen op wegonderhoud, wat mogelijk is door de relatief goede staat van de wegen. Het vrijkomende geld gaat naar de maatregelen in het project. Iedere stap in het project wordt beargumenteerd ter goedkeuring aan het waterschapsbestuur voorgelegd. Op deze manier is gaandeweg bij deze bestuurslaag draagvlak ontstaan. Op dezelfde wijze worden ook de bevolking en het bedrijfsleven benaderd. Hierbij gaat men uit van een communicatieplan. Dit is niet een plan voor het hele project, maar een plan voor ad hoc maatregelen. Het beschrijft de manier waarop gecommuniceerd dient te worden per maatregel. Het bedrijfsleven wordt daarbij op dezelfde wijze tegemoet getreden als de burgers.

De voortgang van het project kan worden beïnvloed door de realisering van een aansluiting op de A7, waarover overeenstemming bestaat tussen het rijk en de gemeente. Dit betekent echter dat een huidige weg opgewaarderd moet worden en dat er maatregelen moeten worden genomen tegen sluipverkeer in het waterschapsgebied. Vanwege de beperkte financiële middelen moeten dan andere maatregelen worden uitgesteld tot een beter tijdstip.

4. Kennisvergaring

Bij het vergaren van kennis, is het belangrijk dat planning en uitvoering van projecten en maatregelen daarbinnen in verschillende stadia worden gevolgd. Het doel hiervan is effecten op de verkeersveiligheid en op processen die deze in gunstige zin kunnen beïnvloeden, vast te stellen en daaruit lering te trekken. Om dat mogelijk te maken, moeten de beoogde doel- en taakstellingen van de projecten en de te nemen maatregelen duidelijk worden geformuleerd. Pas dan is het mogelijk via onderzoek conclusies te verbinden aan de resultaten van maatregelen en projecten en aan het welslagen daarvan.

De maatregelclusters van Grubbenvorst, West-Zeeuwsch-Vlaanderen en Kop van Overijssel hebben strengere doelstellingen ten aanzien van het aantal slachtoffers, dan SVV-II aangeeft (-40%). Grubbenvorst en Kop van Overijssel kennen verder deel-doelstellingen of deel-taakstellingen die het mogelijk maken het welslagen van het project meer op detailniveau te evalueren. Bij de procesevaluatie, die zicht zou moeten geven op de bestuurlijke en organisatorische activiteiten en op het verwerven van draagvlak voor duurzame veiligheid bij alle daarvoor in aanmerking komende geledingen in de maatschappij, zijn bij geen van de projecten doel- of taakstellingen gesteld. Evaluatie daarvan behoort dus niet tot de mogelijkheden. Een evaluerend onderzoek aan de hand van een procesbeschrijving in relatie tot de behaalde resultaten, ligt hierbij meer voor de hand.

In alle demonstratie- en voorbeeldprojecten wordt beoogd het concept 'duurzaam-veilig' te implementeren. In de meeste gevallen blijkt dat alleen betrekking te hebben op infrastructurele maatregelen met al dan niet een integrale aanpak van het wegensysteem binnen het projectgebied. Maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening komen vrijwel niet voor. Dat geldt evenzeer voor maatregelen die betrekking hebben op de gebruikmaking van telematica. Maatregelen op het gebied van voertuigen komen in het geheel niet voor. In de Kop van Overijssel worden wel bestemmingsplannen getoetst aan de uitgangspunten van 'duurzaam-veilig'. In slechts twee projecten (Kop van Overijssel en Grubbenvorst) komt de beïnvloeding van de keuze van vervoerwijze op zodanige wijze aan de orde, dat daaraan enige kennis te ontleen is.

Met betrekking tot infrastructurele maatregelen, ligt de nadruk van vrijwel alle projecten bij ontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom en bij erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom. Alleen in West-Zeeuwsch-Vlaanderen en het Westland wordt de aandacht ook gericht op stroomwegen buiten de bebouwde kom. In de Kop van Overijssel is ook aandacht voor 60 km/uur-verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom. In alle projecten wordt ruime aandacht besteed aan politietoezicht en handhaving met betrekking tot snelheid, alcohol-, gordel- en helmgebruik. Met uitzondering van de Kop van Overijssel heeft verkeerseducatie op scholen een ruimere aandacht dan verkeerseducatie aan burgers. Dat laatste mag terecht verbazing wekken, omdat het leren omgaan met duurzaam-veilige oplossingen een van de pijlers is bij een voortgaande implementatie van het systeem. In West-Friesland wordt in het geheel geen aandacht aan educatie besteed.

Kennis kan worden ontwikkeld in de verschillende stadia die een project dat 'duurzaam-veilig' als uitgangspunt heeft, doorloopt. Die stadia zijn achtereenvolgens: het leggen van de conceptuele basis voor het project, de praktische uitwerking in maatregelen, de implementatie van die maatregelen en de evaluatie daarvan. De conceptuele basis moet tot uitdrukking komen in een intentieverklaring waarin de uitgangsprincipes voor 'duurzaam-veilig' worden onderschreven en een fase waarin een projectplan en een monitoringplan worden geformuleerd. In de fase van de praktische uitwerking wordt het plan concreet ingevuld met maatregelen die in de implementatiefase worden uitgevoerd en gemonitord. In de evaluatiefase wordt teruggekoppeld naar de vorige fasen. Essentieel daarbij is dat er een effectschatting van de in te voeren maatregelen heeft plaats gevonden, dat er een nulmeting heeft plaats gevonden en dat er voldoende informatie beschikbaar komt om tussentijds te kunnen bijsturen. Dan pas kan in een eindmeting het welslagen van het project worden beoordeeld.

Voorafgaand aan het voordragen, praktisch uitwerken, implementeren en uitvoeren, monitoren en evalueren van demonstratie- en voorbeeldprojecten, hadden criteria moeten worden ontwikkeld waaraan deze projecten moesten voldoen. Tegelijkertijd hadden instrumenten moeten worden ontwikkeld waarmee de projecten zouden kunnen worden getoetst aan de ontwerp-principes die 'duurzaam-veilig' met zich meebrengt.

Nu wreekt zich het feit dat de huidige demonstratie- en voorbeeldprojecten niet aan de hand van dergelijke (toetsings)criteria zijn opgezet. Zij zijn achteraf geselecteerd aan de hand van criteria die in het rapport *Duurzaam-veilig gedemonstreerd* (Slop & Mulder, 1996) zijn geformuleerd. Bedacht moet worden dat voor de projecten die het beste in aanmerking kwamen, ook nog aanvullende criteria zijn gesteld. Zodoende zouden zij met meer recht en reden als demonstratie- of voorbeeldproject kunnen dienen. Bij de uiteindelijk gekozen projecten, is aan die criteria in de meeste gevallen niet voldaan.

Zo blijkt allereerst dat niet of nauwelijks kennis zal worden opgedaan over maatregelen op het gebied van voertuigen en telematica. Voorts blijkt dat kennis op het gebied van de bestuurskunde niet voldoende wordt ingevuld.

Verder valt het vrijwel ontbreken van communicatieplannen op (en het mislukken van zo'n plan in één van de projecten). Dat is des te meer opmerkelijk aangezien verschillende projecten weerstand oproepen bij zowel bestuur als bevolking. Het project in de Kop van Overijssel is daarbij een gunstige uitzondering; hierbij is de communicatie zowel op de burger als op het bestuur gericht. In het project Westland is inmiddels een communicatieplan opgesteld. Hoewel West-Friesland ook niet over een integraal communicatieplan beschikt, is dit gebied ook een uitzondering. Door de bijzondere wijze waarop dit project wordt uitgevoerd, is er per maatregel intensief contact met bestuur en burgers.

Een zeer belangrijk deel van het duurzaam-veilige verkeers- en vervoers-systeem heeft te maken met de (her)inrichting van de infrastructuur. Op grond van de voorgenomen maatregelen kan worden geconstateerd dat, met uitsluiting van stroomwegen buiten de bebouwde kom, veel aandacht besteed zal gaan worden aan de andere wegen die in 'duurzaam-veilig' een grote rol spelen: de ontsluitings- en erftoegangswegen. Met het ontbreken van concrete plannen betekent dat vooralsnog dat niet veel kennis zal worden opgedaan over een betere werkwijze bij het ontwerpen van een

wegennet op hoofdlijnen, waarbij rekening wordt gehouden met alle soorten weggebruikers en voertuigen. Ook is er behoefte aan kennis over de samenhang tussen wegontwerp en het gedrag van weggebruikers, over verbeterde methoden en instrumenten om vooraf gevolgen in te schatten van veranderingen aan het wegennet en de verdeling van het verkeer daarover. Ook de nodige kennis over de gewenste vormgeving van het duurzaam-veilige wegennet ontbreekt.

Met uitzondering van het project in de Kop van Overijssel en het Westland is op het gebied van de gedragsbeïnvloeding in het algemeen gesproken nog geen begin gemaakt met de uitvoering van maatregelen. Dit maakt het onduidelijk welke kennis bij de uitvoering van die maatregelen zal worden opgedaan.

Het gebrek aan kennis op het gebied van de bestuurskunde in relatie tot de mogelijkheden van implementatie van 'duurzaam-veilig' is al eerder genoemd.

In *Tabel 1* t/m *Tabel 6* in de *Bijlage* is per demonstratieproject of voorbeeldproject aangegeven in hoeverre wordt voldaan aan de onderdelen die de verschillende ontwikkelstadia van kennis kenmerken. Daarbij is onderscheid gemaakt naar maatregelclusters en procesactiviteiten.

5. Conclusies per aandachtspunt

5.1. Algemeen

Dit hoofdstuk volgt de indeling in maatregelclusters en procesactiviteiten zoals die in de *Tabel 1 t/m Tabel 6* in de *Bijlage* is aangehouden. Vervolgens wordt besproken of binnen de ontwikkelstadia van kennis (conceptuele basis, praktische uitwerking, implementatie, monitoring en evaluatie) voor het totaal van de projecten voldoende aandacht is besteed aan de onderdelen in die fasen en of binnen elk van de onderdelen kennis wordt gegenereerd.

5.2. Maatregelclusters

5.2.1. *Infrastructuur*

Voor zover van toepassing, is in de conceptuele fase in alle gevallen een intentieverklaring, die uitgaat van de uitgangspunten van 'duurzaam-veilig', de grondslag voor infrastructurele maatregelen.

Die intentieverklaring wordt ook in alle gevallen gevolgd door een projectplan, maar niet door een monitoringplan. Hieruit blijkt wel dat het vaak moeite kost om een dergelijk plan vorm te geven. De projectplannen zijn in alle gevallen uitgewerkt in (een of meer concrete) projecten waarvan de uitvoering ter hand is genomen. Soms zijn de projecten ook al (ondanks het ontbreken van een monitoringplan) gemonitord. Altijd kan worden beschikt over een nulmeting en een effectschatting, terwijl ook bijsturing en de eind-evaluatie onderdeel uitmaken van de plannen.

Zoals al eerder gesteld, wordt aan wijziging van de ruimtelijke ordening en aan beïnvloeding van de vervoerwijze relatief weinig aandacht besteed.

5.2.2. *Gedragsbeïnvloeding*

Toezicht en handhaving op de speerpunten van beleid komen in alle projecten ruimschoots aan de orde. In veel van de gevallen zijn de speerpunten ook uitgewerkt in een projectplan en een monitoringplan. Vrijwel steeds zijn de plannen geconcretiseerd in projecten die in uitvoering zijn genomen en gemonitord worden.

In die gevallen waarin projecten zijn gestart en een nulmeting en een effectschatting beschikbaar zijn, wordt bijgestuurd op basis van de monitoring. Een eindevaluatie is voorgenomen.

5.2.3. *Educatie en voorlichting*

Men kan minder positief zijn over de voornemens om in de plannen gestructureerde aandacht te besteden aan maatregelen op deze terreinen. In feite zijn er maar twee projecten waarin educatie en voorlichting zodanig aan de orde komen dat daarbij alle ontwikkelstadia van kennis worden doorlopen.

5.2.4. *Telematica en voertuigen*

In geen van de projecten komen deze onderwerpen aan de orde.

5.3. **Procesactiviteiten**

5.3.1. *Draagvlakverwerving*

In de meeste gevallen staat de intentie om draagvlak voor infrastructurele maatregelen te verwerven bij bestuurders, burgers en bedrijfsleven aan de basis van de projecten. Dat geldt in beduidend mindere mate voor maatregelen die het gedrag moeten beïnvloeden. In feite zijn er maar twee projecten die zodanige plannen hebben opgesteld dat zij via monitoring en evaluatie, kennis zullen opleveren over deze onderdelen van het proces.

5.3.2. *Besluitvorming*

In alle projecten is aandacht geschonken aan een project-organisatie en aan de besluitvorming, inspraak en financiering die rond de projecten noodzakelijk zijn. Plannen om deze procesonderdelen te monitoren en in een eindevaluatie te beoordelen, zijn er echter niet.

5.4. **Conclusies**

De demonstratieprojecten kennen beperkingen die er uiteindelijk toe zullen leiden dat niet alle kennisgebieden die relevant zijn voor het realiseren van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem op ruime, gelijke en evenwichtige wijze aan de orde zullen komen.

De meeste kennis zal worden opgedaan op het gebied van infrastructurele maatregelen. Daarbij zal er in ruime mate kennis beschikbaar kunnen komen op het gebied van gedragsbeïnvloedende maatregelen.

De volgende aspecten komen niet of slechts in zeer beperkte mate aan de orde:

- educatie;
- voorlichting;
- betrokkenheid van het bedrijfsleven;
- wijziging ruimtelijke ordening;
- beïnvloeding van de vervoerwijze;
- educatie en voorlichting;
- telematicamaatregelen;
- voertuigmaatregelen;
- stroomwegen buiten de bebouwde kom;
- draagvlakverwerving.

6. Algemene conclusies

Kennis kan allereerst worden opgedaan uit monitoring en evaluatie rond maatregelen en activiteiten die in de demonstratie- en voorbeeldprojecten worden voorgenomen en uitgevoerd. Deze maatregelen en activiteiten kunnen betrekking hebben op:

- wijziging van de ruimtelijke ordening;
- beïnvloeding van de vervoerwijze;
- infrastructurele maatregelen per wegcategorie;
- gedragsbeïnvloeding;
- telematicamaatregelen;
- voertuigmaatregelen.

Wanneer deze maatregelen concreet zijn vormgegeven, lenen zij zich voor een produktevaluatie.

Voorts kan kennis ook worden ontleend aan het proces dat leidt tot de totstandkoming van maatregelen. Daartoe behoren:

- draagvlakverwerving voor gedragsbeïnvloeding, voor infrastructurele maatregelen en voor telematicamaatregelen;
- bestuurlijke activiteiten zoals besluitvorming, financiering en inspraak;
- monitoring en evaluatie om het proces en de resultaten ervan te kunnen volgen en de resultaten daarvan te kunnen terugkoppelen naar de gestelde doelen.

Geen van de projecten zal kennis opleveren over de invloed van de wijziging van de ruimtelijke ordening op de verkeersonveiligheid. Dat geldt evenzeer voor maatregelen op het gebied van voertuigen en telematica. Hoewel er twee projecten zijn die aan het laatstgenoemde onderwerp aandacht geven, moet worden geconstateerd dat de uitwerking marginaal is. Ook ten aanzien van de gedragsbeïnvloeding, is er weinig sprake van concrete maatregelen die via evaluatie kunnen leiden tot toename van kennis over de relatie tussen gedrag en verkeersonveiligheid.

De invoering van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem vereist zowel voldoende draagvlak op bestuurlijk als maatschappelijk niveau. Gezien de beperkte aandacht die in de projecten aan deze onderwerpen wordt besteed, is te vrezen dat de ontbrekende kennis daarover ook niet op korte termijn zal worden ingevuld.

De meeste kennis zal worden opgedaan over de invloed van wijzigingen in de infrastructuur, hoewel op dit moment niet direct valt te overzien op welke soorten kennis dit betrekking zal hebben.

Als laatste kan worden opgemerkt dat er geen enkel project is die zich richt op grote stedelijke gebieden, waardoor de verkeersaders binnen de bebouwde kom buiten beschouwing blijven als het gaat om te verwerven kennis. Juist deze wegcategorie zorgt, waar het de verkeersveiligheid betreft, voor een aanzienlijke problematiek.

Literatuur

Slop, M. & Mulder, J.A.G. (1996). *'Duurzaam-veilig' gedemonstreerd; Advies aangaande de actualisering van het pakket demonstratieprojecten 'duurzaam-veilig'*. A-96-15. SWOV, Leidschendam.

Janssen, S.T.M.C., Noordzij, P.C. & Wegman, F.C.M. (1998). *Beheersplan monitoring en evaluatie van duurzaam-veilige projecten*. SWOV, Leidschendam [in voorbereiding].

Tabel 1 t/m 6

ontwikkelstadium		maatregelclusters						
		infrastructuur			gedragsbeïnvloeding			telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	*	+	+	+	-	-	*
	projectplan	*	-	+	+	-	-	*
	monitoringplan	*	-	-	+	-	-	*
praktische uitwerking	project	*	-	+	+	-	-	*
	monitoring	*	-	+	+	-	-	*
implementatie	uitvoering onderdelen	*	-	+	+	-	-	*
	monitoring	*	-	+	+	-	-	*
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	-	+	+	-	-	*
	effectschatting	*	-	+	-	-	-	*
	bijsturing	*	-	+	-	-	-	*
	eindevaluatie	*	-	+	-	-	-	*

ontwikkelstadium		procesactiviteiten						Toelichting scores + ja - nee * niet van toepassing
		draagvlak- verwerving			besluitvorming			
		H	I	J	K	L	M	
conceptuele basis	intentieverklaring DV	-	-	-	+	-	*	
	projectplan	+	-	-	+	+	*	
	monitoringplan	+	-	-	-	-	*	
praktische uitwerking	project	+	-	-	+	-	*	
	monitoring	+	-	-	+	-	*	
implementatie	uitvoering onderdelen	+	-	-	+	-	*	
	monitoring	+	-	-	+	-	*	
monitoring en evaluatie	nulmeting	+	-	-	*	-	*	
	effectschatting	-	-	-	*	-	*	
	bijsturing	+	-	-	*	-	*	
	eindevaluatie	+	-	-	*	-	*	

- A = wijziging ruimtelijke ordening
- B = beïnvloeding vervoerswijze
- C = infrastructurale maatregelen
- D = toezicht en handhaving op snelheid, alcohol, gordel en helm
- E = educatie op scholen en van burgers
- F = voorlichting in kranten, via radio/tv, op scholen en aan weggebruikers
- G = maatregelen op het gebied van telematica en voertuigen
- H = voor infrastructurale maatregelen onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
- I = voor gedragsbeïnvloeding onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
- J = voor telematica maatregelen
- K = projectorganisatie, besluitvorming en inspraak
- L = financiering
- M = vertraging door grote infraprojecten

Tabel 1. Beoordeling van het demonstratieproject West-Zeeuwsch-Vlaanderen.

ontwikkelstadium	maatregelclusters							
		infrastructuur			gedragsbeïnvloeding			telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	*	+	+	+	-	-	*
	projectplan	*	+	+	+	+	-	*
	monitoringplan	*	+	+	-	-	-	*
praktische uitwerking	project	*	+	+	-	-	-	*
	monitoring	*	+	+	-	-	-	*
implementatie	uitvoering onderdelen	*	+	+	-	-	-	*
	monitoring	*	+	+	-	-	-	*
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	+	+	-	-	-	*
	effectschatting	*	+	+	-	-	-	*
	bijsturing	*	+	+	-	-	-	*
	eindevaluatie	*	+	+	-	-	-	*

ontwikkelstadium	procesactiviteiten							Toelichting scores + ja - nee * niet van toepassing
		draagvlak- verwerving			besluitvorming			
		H	I	J	K	L	M	
conceptuele basis	intentieverklaring DV	+	*	*	+	+	*	
	projectplan	+	+	*	+	+	*	
	monitoringplan	-	-	*	-	+	*	
praktische uitwerking	project	-	-	*	-	+	*	
	monitoring	-	-	*	-	+	*	
implementatie	uitvoering onderdelen	-	-	*	-	+	*	
	monitoring	-	-	*	-	+	*	
monitoring en evaluatie	nulmeting	-	-	*	-	-	*	
	effectschatting	-	-	*	-	-	*	
	bijsturing	-	-	*	-	-	*	
	eindevaluatie	-	-	*	-	-	*	

- A = wijziging ruimtelijke ordening
B = beïnvloeding vervoerswijze
C = infrastructurele maatregelen
D = toezicht en handhaving op snelheid, alcohol, gordel en helm
E = educatie op scholen en van burgers
F = voorlichting in kranten, via radio/tv, op scholen en aan weggebruikers
G = maatregelen op het gebied van telematica en voertuigen
H = voor infrastructurele maatregelen onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
I = voor gedragsbeïnvloeding onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
J = voor telematica maatregelen
K = projectorganisatie, besluitvorming en inspraak
L = financiering
M = vertraging door grote infraprojecten

Tabel 2. *Beoordeling van het demonstratieproject Oosterbeek.*

ontwikkelstadium	maatregelclusters							
		infrastructuur			gedragsbeïnvloeding			telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	+	+	+	+	+	+	*
	projectplan	+	+	+	+	+	+	*
	monitoringplan	+	+	+	+	+	+	*
praktische uitwerking	project	+	+	+	+	+	+	*
	monitoring	+	+	+	+	+	+	+
implementatie	uitvoering onderdelen	+	+	+	+	+	+	+
	monitoring	+	+	+	+	+	+	+
monitoring en evaluatie	nulmeting	+	+	+	+	+	+	+
	effectschatting	+	+	+	+	+	+	+
	bijsturing	+	+	+	+	+	+	+
	eindevaluatie	+	+	+	+	+	+	+

ontwikkelstadium	procesactiviteiten							Toelichting scores + ja - nee * niet van toepassing
		draagvlak- verwerving			besluitvorming			
		H	I	J	K	L	M	
conceptuele basis	intentieverklaring DV	+	+	*	+	+	*	
	projectplan	+	+	*	+	+	*	
	monitoringplan	+	+	*	+	+	*	
praktische uitwerking	project	+	+	*	+	-	*	
	monitoring	+	+	*	+	-	*	
implementatie	uitvoering onderdelen	+	+	*	+	-	*	
	monitoring	+	+	*	+	-	*	
monitoring en evaluatie	nulmeting	+	+	*	-	-	*	
	effectschatting	-	-	*	-	-	*	
	bijsturing	+	+	*	-	-	*	
	eindevaluatie	+	+	*	-	-	*	

A = wijziging ruimtelijke ordening
 B = beïnvloeding vervoerswijze
 C = infrastructurele maatregelen
 D = toezicht en handhaving op snelheid, alcohol, gordel en helm
 E = educatie op scholen en van burgers
 F = voorlichting in kranten, via radio/tv, op scholen en aan weggebruikers
 G = maatregelen op het gebied van telematica en voertuigen
 H = voor infrastructurele maatregelen onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
 I = voor gedragsbeïnvloeding onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
 J = voor telematica maatregelen
 K = projectorganisatie, besluitvorming en inspraak
 L = financiering
 M = vertraging door grote infraprojecten

Tabel 3. *Beoordeling van het demonstratieproject Grubbenvorst.*

ontwikkelstadium	maatregelclusters							
		infrastructuur			gedragsbeïnvloeding			telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	-	+	+	+	+	-	*
	projectplan	-	+	+	-	-	-	*
	monitoringplan	-	+	+	+	+	-	*
praktische uitwerking	project	-	-	+	+	+	+	*
	monitoring	-	-	+	+	+	+	*
implementatie	uitvoering onderdelen	-	-	+	+	+	+	*
	monitoring	-	-	+	+	+	+	*
monitoring en evaluatie	nulmeting	-	-	+	+	+	+	*
	effectschatting	-	-	+	-	+	+	*
	bijsturing	-	-	+	+	+	+	*
	eindevaluatie	-	-	+	+	+	-	*

ontwikkelstadium	procesactiviteiten							Toelichting scores + ja - nee * niet van toepassing
		draagvlak- verwerving			besluitvorming			
		H	I	J	K	L	M	
conceptuele basis	intentieverklaring DV	+	+	*	+	+	*	
	projectplan	-	-	*	-	+	*	
	monitoringplan	-	-	*	-	+	*	
praktische uitwerking	project	-	-	*	-	+	*	
	monitoring	-	-	*	-	+	*	
implementatie	uitvoering onderdelen	-	-	*	-	+	*	
	monitoring	-	-	*	-	+	*	
monitoring en evaluatie	nulmeting	-	-	*	-	-	*	
	effectschatting	-	-	*	-	-	*	
	bijsturing	-	-	*	-	-	*	
	eindevaluatie	-	-	*	-	-	*	

- A = wijziging ruimtelijke ordening
B = beïnvloeding vervoerswijze
C = infrastructurele maatregelen
D = toezicht en handhaving op snelheid, alcohol, gordel en helm
E = educatie op scholen en van burgers
F = voorlichting in kranten, via radio/tv, op scholen en aan weggebruikers
G = maatregelen op het gebied van telematica en voertuigen
H = voor infrastructurele maatregelen onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
I = voor gedragsbeïnvloeding onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
J = voor telematica maatregelen
K = projectorganisatie, besluitvorming en inspraak
L = financiering
M = vertraging door grote infraprojecten

Tabel 4. *Beoordeling van het demonstratieproject Kop van Overijssel.*

ontwikkelstadium	maatregelclusters							
		infrastructuur			gedragsbeïnvloeding			telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	*	*	+	+	+	+	*
	projectplan	*	*	+	-	+	+	*
	monitoringplan	*	*	+	-	-	-	*
praktische uitwerking	project	*	*	+	+	+	+	*
	monitoring	*	*	-	+	-	-	*
implementatie	uitvoering onderdelen	*	*	+	+	+	+	*
	monitoring	*	*	-	+	-	-	*
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	*	+	+	-	-	*
	effectschatting	*	*	+	+	-	-	*
	bijsturing	*	*	+	+	-	-	*
	eindevaluatie	*	*	+	+	+	+/-	*

ontwikkelstadium	procesactiviteiten							Toelichting scores + ja - nee * niet van toepassing
		draagvlak- verwerving			besluitvorming			
		H	I	J	K	L	M	
conceptuele basis	intentieverklaring DV	+	+	*	+	+	*	
	projectplan	+	+	*	+	+	*	
	monitoringplan	-	-	*	-	*	+	
praktische uitwerking	project	-	-	*	-	*	+	
	monitoring	-	-	*	-	*	+	
implementatie	uitvoering onderdelen	-	-	*	-	*	+	
	monitoring	-	-	*	-	*	+	
monitoring en evaluatie	nulmeting	-	-	*	-	*	+	
	effectschatting	-	-	*	-	*	+	
	bijsturing	-	-	*	-	*	+	
	eindevaluatie	-	-	*	-	*	+	

- A = wijziging ruimtelijke ordening
B = beïnvloeding vervoerswijze
C = infrastructurale maatregelen
D = toezicht en handhaving op snelheid, alcohol, gordel en helm
E = educatie op scholen en van burgers
F = voorlichting in kranten, via radio/tv, op scholen en aan weggebruikers
G = maatregelen op het gebied van telematica en voertuigen
H = voor infrastructurale maatregelen onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
I = voor gedragsbeïnvloeding onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
J = voor telematica maatregelen
K = projectorganisatie, besluitvorming en inspraak
L = financiering
M = vertraging door grote infraprojecten

Tabel 5. *Beoordeling van het voorbeeldproject Westland.*

ontwikkelstadium	maatregelclusters							
		infrastructuur			gedragsbeïnvloeding			telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	*	+	+	*	*	*	+
	projectplan	*	+	+	*	*	*	-
	monitoringplan	*	-	-	*	*	*	-
praktische uitwerking	project	*	-	+	*	*	*	+
	monitoring	*	-	+	*	*	*	-
implementatie	uitvoering onderdelen	*	-	+	*	*	*	-
	monitoring	*	-	+	*	*	*	+
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	-	+	*	*	*	-
	effectschatting	*	-	+	*	*	*	-
	bijsturing	*	-	+	*	*	*	-
	eindevaluatie	*	-	+	*	*	*	-

ontwikkelstadium	procesactiviteiten							Toelichting scores + ja - nee * niet van toepassing
		draagvlakverwerving			besluitvorming			
		H	I	J	K	L	M	
conceptuele basis	intentieverklaring DV	+	*	+	+	+	+	
	projectplan	*	*	-	-	-	-	
	monitoringplan	*	*	-	-	-	-	
praktische uitwerking	project	*	*	+	-	-	-	
	monitoring	*	*	+	-	-	-	
implementatie	uitvoering onderdelen	*	*	+	-	-	-	
	monitoring	*	*	+	-	-	-	
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	*	-	-	-	-	
	effectschatting	*	*	-	-	-	-	
	bijsturing	*	*	-	-	-	-	
	eindevaluatie	*	*	-	-	-	-	

- A = wijziging ruimtelijke ordening
B = beïnvloeding vervoerswijze
C = infrastructurele maatregelen
D = toezicht en handhaving op snelheid, alcohol, gordel en helm
E = educatie op scholen en van burgers
F = voorlichting in kranten, via radio/tv, op scholen en aan weggebruikers
G = maatregelen op het gebied van telematica en voertuigen
H = voor infrastructurele maatregelen onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
I = voor gedragsbeïnvloeding onder bestuur, burgers en bedrijfsleven
J = voor telematica maatregelen
K = projectorganisatie, besluitvorming en inspraak
L = financiering
M = vertraging door grote infraprojecten

Tabel 6. *Beoordeling van het voorbeeldproject West-Friesland.*