

Kennis op maat:  
gebruikersonderzoek in de provincie Zuid-Holland

Drs. R.J. Davidse & dra. M. Brouwer



# Kennis op maat: gebruikersonderzoek in de provincie Zuid-Holland

*Inventarisatie van gebruikerswensen en aanbevelingen voor activiteiten in opdracht van het  
Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid*

R-98-43

Drs. R.J. Davidse & dra. M. Brouwer

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

# Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-98-43  
Titel: Kennis op maat: gebruikersonderzoek in de provincie Zuid-Holland  
Ondertitel: Inventarisatie van gebruikerswensen en aanbevelingen voor activiteiten in opdracht van het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid  
Auteur(s): Drs. R.J. Davidse & dra. M. Brouwer  
Onderzoeksmanager: Dra. M. Brouwer  
Projectnummer SWOV: 53.115  
Opdrachtgever: Provinciaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (POV) Zuid-Holland

Trefwoord(en): Information documentation, policy, traffic, safety- region, government (national), administration, local authority, evaluation (assessment), Netherlands.

Projectinhoud: Dit rapport doet verslag van een onderzoek naar de informatiebronnen die gebruikt worden door de verschillende partners van het Provinciaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (POV) van Zuid-Holland: gemeenten, waterschappen, de provincie, Rijkswaterstaat, verkeersveiligheidsorganisaties en politie. Geïnterviewd is welke gegevens deze regionale partners ter beschikking hebben voor de uitvoering van hun taken op het gebied van de verkeersveiligheid, van welke gegevens zij gebruik maken en aan welke informatie zij nog behoefte hebben.

Aantal pagina's: 43 + 13 blz.  
Prijs: f 22,50  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

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

## Samenvatting

Dit rapport doet verslag van een onderzoek naar de informatiebronnen die gebruikt worden door de verschillende partners van het Provinciaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (POV) van Zuid-Holland: gemeenten, waterschappen, de provincie, Rijkswaterstaat, verkeersveiligheidsorganisaties en politie. Geïnterviewd is welke gegevens deze regionale partners ter beschikking hebben voor de uitvoering van hun taken op het gebied van de verkeersveiligheid, van welke gegevens zij gebruik maken en aan welke informatie zij nog behoefte hebben.

De regionale partners zijn bij het onderzoek betrokken door middel van een enquête waarin gevraagd werd of men al dan niet beschikte over informatie in de vorm van cijfermateriaal, beleidsplannen, onderzoeken en naslagwerken. De invulling van de vragenlijst is vervolgens besproken in workshops die per samenwerkingsverband zijn gehouden; de partners hebben hier tevens hun visie gegeven op de toekomst van de verkeersveiligheid.

Op basis van de geïnterviewde wensen ten aanzien van informatievoorziening en ondersteuning is een set van aanbevelingen geformuleerd voor de activiteiten die POV Zuid-Holland op zich kan nemen ter ondersteuning van de regio. De belangrijkste zijn:

- Coördineren van de informatie-uitwisseling binnen de provincie via onder meer het Infopunt, een zoekstelsel op Internet en nieuwsbrieven.
- Speerpunten definiëren voor de inzet van het POV. Deze speerpunten kunnen gekozen worden aan de hand van de meest genoemde aandachtspunten voor de toekomst: snelheid, categorisering van wegen en fietsers en bromfietzers.
- Extra aandacht besteden aan onderwerpen die buiten het terrein van de infrastructuur vallen.
- Het belang benadrukken van de koppeling van duurzaam-veilige inrichting en het onderhoud van wegen.
- Bevorderen van het gebruik van verkeersveiligheidsaudits, opdat verkeersveiligheid uitdrukkelijker wordt meegenomen bij beslissingen omtrent ruimtelijke ordening en infrastructuur.
- Coördineren van de verzameling en analyse van regionale gegevens.
- Opzetten van een regionale analyse van de kosten en baten van maatregelen.

# Summary

## **The informational needs of the regional partners in the Province of South Holland**

This report is an account of an investigation into the sources of information used by the various partners of the Provincial Committee for Road Safety (POV) of South Holland: the municipalities, district water boards, the province, the Department of Public Works, road safety organisations, and the police. The investigation listed what information these regional partners have available to them, what information they use, and what information they still need for conducting their tasks related to road safety.

The regional partners were involved in the investigation by means of a survey that asked if the respondents had certain information available in the form of figures, policy plans, research reports and reference works. The answers given to these questions were then discussed in workshops. At these workshops the partners also provided their ideas in regard to the future of road safety.

Based on the list of wants in regard to information and support, a set of recommendations was formulated for the activities that the POV South Holland can take on to support the region. The most important of these are:

- Co-ordinating the exchange of information within the province by means that include the 'Infopunt', a search system on the Internet, and newsletters.
- Defining focus points for the POV's efforts. These focus points can be selected from the most frequently mentioned items thought to require attention for the future: speed, categorising roads, and issues involving cyclists and mopedists.
- Devoting added attention to topics beyond the field of infrastructure.
- Emphasising the importance of linking durable and safe design with the maintenance of roads.
- Encouraging the use of road safety audits so that road safety is more explicitly included in decisions concerning physical planning and infrastructure.
- Co-ordinating the gathering and analysis of regional data.
- Setting up a regional analysis of the costs and benefits resulting from certain measures.

# Inhoud

<i>Voorwoord</i>	6
1. <i>Inleiding</i>	7
1.1. De achtergrond van het onderzoek	7
1.2. Doelstelling van het onderzoek	7
1.3. Opzet van het onderzoek	7
1.4. Leeswijzer	8
2. <i>Informatie en ondersteuning</i>	9
2.1. Inleiding	9
2.2. Verkeersveiligheids- en achtergrondgegevens	10
2.3. Risicoverklarende gegevens	15
2.4. Beveiligingsmiddelen	20
2.5. Wegkenmerken en intensiteiten	22
2.6. Beleidsplannen	23
2.7. Eigen onderzoek en beleidsevaluatie	25
2.8. Projecten en maatregelen	26
2.9. Naslagwerken op het gebied van de verkeersveiligheid	26
2.10. Samenvatting	27
3. <i>Visie op de toekomst</i>	30
3.1. Inleiding	30
3.2. Aandachtspunten voor de verkeersveiligheid in de toekomst	30
3.3. Hoe liggen de prioriteiten als het gaat om verkeersveiligheid?	32
3.4. Verbetering van de samenwerking met beleidsterreinen binnen de eigen organisatie	33
3.5. Verbetering van de samenwerking met beleidsterreinen buiten de eigen organisatie	33
3.6. Verbetering van de informatievoorziening ten behoeve van beleidsontwikkeling en -uitvoering	34
3.7. Samenvatting	35
4. <i>Aandachtspunten voor het POV</i>	36
4.1. Inleiding	36
4.2. Aanbevelingen op basis van wensen van de klant	36
4.3. Aanbevelingen voor het rubriceren van informatie	38
4.4. Algemene aanbevelingen voor inzet van het POV	41
<i>Literatuur</i>	43
<i>Bijlage Analyseresultaten</i>	45

## Voorwoord

In 1996 heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de SWOV gevraagd een voorstel uit te werken voor een pakket van basisfaciliteiten dat optimaal tegemoet komt aan de informatiebehoefte van verkeersveiligheidsprofessionals in Nederland. Dit voorstel, dat tot stand kwam met medewerking van een groot aantal verkeersveiligheidsfunctionarissen op rijksniveau, provinciaal en gemeentelijk niveau, is neergelegd in het SWOV-rapport *Kennis op maat voor regio en rijk* (Brouwer & Mulder, 1997). Een groot deel van de aanbevelingen is door AVV overgenomen.

Het onderzoek dat in het onderhavige rapport besproken wordt, kan gezien worden als een invulling op provinciaal niveau van het bovengenoemde onderzoek. Net als bij het landelijke onderzoek werd medewerking gevraagd van een groot aantal verkeersveiligheidsfunctionarissen, die benaderd werden via de verschillende regionale samenwerkingsverbanden binnen de provincie Zuid-Holland.

Het feit dat zo velen tijd hebben vrijgemaakt voor de invulling van de - behoorlijk omvangrijke - vragenlijst en deelname aan de workshops hebben wij zeer gewaardeerd. Wij zijn een ieder die op deze manier heeft meegewerkt aan de totstandkoming van dit rapport dan ook zeer erkentelijk. Ook de heer J.L.A.M. Vergeer, die als secretaris van de subcommissie 'Analyse en Verkenning' van het POV bij alle workshops aanwezig was, willen we op deze plaats bedanken voor zijn inhoudelijke inbreng en de prettige samenwerking.



# 1. Inleiding

## 1.1. De achtergrond van het onderzoek

Het Provinciaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (POV) in Zuid-Holland heeft in 1997 een subcommissie 'Analyse en Verkenning' (A&V) opgericht. De subcommissie A&V vervult een ondersteunende taak binnen het POV en fungeert tevens als schakel tussen landelijke organisaties en de regionale partners. Deze schakelfunctie houdt in dat de regionale partners op de hoogte worden gehouden van informatie die in den lande aanwezig is, en ondersteuning krijgen bij het gebruik van deze informatie. Voorts zet de subcommissie zich in voor de totstandkoming van uniforme gegevensverzameling binnen de regio, opdat onder meer bestanden met wegkenmerken vergelijkbaar en samenvoegbaar worden.

De uitvoering van deze taken vergt enerzijds overzicht van de informatie die in den lande aanwezig is, en anderzijds kennis over de informatiebehoefte van de regionale partners.

Uiteraard is de informatiebehoefte van de partners mede afhankelijk van de kennis die reeds aanwezig is, en de missie die de partners voor zichzelf zien weggelegd. Ten behoeve van de totstandkoming van een uniforme verzameling van gegevens is het dus van belang kennis te hebben van het type gegevens dat reeds verzameld wordt, en de vorm waarin deze gegevens opgeslagen worden.

## 1.2. Doelstelling van het onderzoek

Het POV heeft de SWOV gevraagd een inventarisatie uit te voeren van:

- de informatie die bij de regionale partners aanwezig is en ook gebruikt wordt;
- de behoefte aan informatie bij de partners, zowel informatie die reeds in bezit is als nieuwe (aanvullende) informatie.

Op basis van deze inventarisatie, waarvan de resultaten in dit rapport worden beschreven, is het POV voornemens een klant/product-matrix op te stellen voor een optimale ondersteuning van de partners.

## 1.3. Opzet van het onderzoek

Voor de inventarisatie van de informatie die de partners reeds tot hun beschikking hebben, is gebruik gemaakt van een vragenlijst die aan de verschillende partners is toegezonden. De invulling van de vragenlijst is vervolgens besproken in workshops die per samenwerkingsverband zijn gehouden.

De vragenlijst behandelt het bezit van informatie in de vorm van cijfermateriaal, beleidsplannen, onderzoeken en naslagwerken. Voor zover het ging om gegevens over algemene verkeersveiligheid, de risicoverklarende gegevens en de gegevens over het gebruik van beveiligingsmiddelen, is tevens gevraagd naar het belang dat de genoemde informatie heeft voor de organisatie.

Deze informatie maakt duidelijk aan welke specifieke onderwerpen het POV aandacht zou moeten schenken. Ook het antwoord op de vraag of extra ondersteuning gewenst is, geeft een indicatie op dit punt.

In de workshops is nader ingegaan op de rol die de regionale partners aan het POV toedichten; *hoe en op welke gebieden* kan het POV de regionale partners het best ondersteunen? Terwijl de vragenlijst hoofdzakelijk betrekking had op de huidige situatie, is in de workshops bovendien aandacht besteed aan de aandachtspunten voor de toekomst. Ook de verbetering van de samenwerking met partners binnen en buiten de gemeente kwam daarbij aan bod.

#### 1.4. Leeswijzer

*Hoofdstuk 2* gaat in op het belang van gegevens voor de taken en verantwoordelijkheden van de regionale partners, en de beschikking die men heeft over deze gegevens. Ook wordt aandacht besteed aan de ondersteuning die men wenst bij het gebruik van gegevens, en de rol die het POV hierbij kan spelen.

Dit hoofdstuk volgt de onderwerpen die in de vragenlijst aan bod zijn gekomen, aangevuld met de wensen en suggesties die tijdens de workshops naar voren zijn gebracht.

*Hoofdstuk 3* bespreekt de visie van de regionale partners op de toekomst van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. Daarbij wordt ingegaan op de aandachtspunten voor de toekomst, op de prioriteiten die er binnen de organisatie liggen ten opzichte van de verkeersveiligheid, en op de samenwerking die - ten gunste van de verkeersveiligheid - binnen en buiten de organisatie verbeterd zou moeten worden.

De wensen van de regionale partners worden samengevat in *hoofdstuk 4*. Tegelijkertijd worden de aanbevelingen voor activiteiten van het POV samengevat die naar aanleiding van de gebruikerswensen geformuleerd werden. Voorts wordt ten behoeve van een goede informatievoorziening ingegaan op trefwoorden voor de rubricering van bij het POV beschikbare materiaal. Het rapport wordt afgesloten met algemenere aanbevelingen voor taken die het POV op zich kan nemen.

## 2. Informatie en ondersteuning

### 2.1. Inleiding

Ten behoeve van de inventarisatie van informatie die bij de regionale partners aanwezig is en gebruikt wordt, is in overleg met de subcommissie Analyse en Verkenning een vragenlijst opgesteld. Deze vragenlijst informeert naar het belang van en het bezit van bepaalde informatie, en in hoeverre ondersteuning gewenst is. In de workshops die, in aanvulling op de vragenlijsten, per samenwerkingsverband gehouden werden, werd onder meer aandacht besteed aan de vorm waarin deze ondersteuning kan plaatsvinden. De verslagen van deze workshops zijn integraal opgenomen *Bijlage 2* van in het (apart uitgegeven) bijlagenrapport A-98-11.

In de *Bijlage* die in achterin het onderhavige rapport is opgenomen, zijn de algemene resultaten van de analyse van de vragenlijst opgenomen. In dezelfde opmaak als die welke voor de vragenlijst gebruikt werd, is per onderwerp aangegeven:

- wat het belang van de betreffende informatie is, onderscheiden naar veel en weinig belang;
- of (extra) ondersteuning al dan niet wenselijk is; en
- of men de specifieke informatie al dan niet ter beschikking heeft.

Alle resultaten zijn weergegeven in percentages van het *totaal* aantal respondenten.

In totaal zijn 68 vragenlijsten in de analyse betrokken. De personen die de vragenlijsten invulden zijn werkzaam bij Rijkswaterstaat (3), Provincie (1), stadsgewest (1), gemeente (50), waterschap (4), politie (3), Veilig Verkeer Nederland (2), de Voetgangersvereniging (2) of de Onderwijsbegeleidingsdienst (2).

	Verdeling van gemeenten naar inwoneraantal		Respons binnen inwonerklassen
	Provincie Z-H	Responsgroep	
0 - 9.999 inwoners	22%	12%	29%
10.000 - 19.999 inwoners	39%	36%	49%
20.000 - 29.999 inwoners	17%	12%	38%
30.000 - 49.999 inwoners	10%	14%	78%
50.000 - 99.999 inwoners	7%	8%	57%
100.000 inwoners of meer	5%	4%	40%
Onbekend		14%	-
Totaal	100% (n=95)	100% (n=50)	

Tabel 2.1. *Vergelijking van de verdeling van inwoneraantallen voor de Zuid-Hollandse gemeenten en de responsgroep, en de mate van respons per klasse van het inwoneraantal.*

Met name bij de gemeenten is er sprake van een deelgroep van het totaal aantal benaderden. Gedeeltelijk is dit het gevolg van non-respons, gedeeltelijk ook van het feit dat een aantal gemeenten niet benaderbaar was binnen de gestelde termijn. In *Tabel 2.1* is de verdeling naar inwonertal weergegeven, voor zowel het totaal aantal Zuid-Hollandse gemeenten als voor de gemeenten die gereageerd hebben. Aldus is de representativiteit van de selectie van gemeenten waarvan de opmerkingen in dit onderzoek zijn opgenomen, controleerbaar.

De belangrijkste afwijking tussen de verdelingen is gelegen in het percentage kleine gemeenten. Deze gemeenten zijn in de analyse ondervertegenwoordigd. De resultaten van dit onderzoek zijn dientengevolge niet zonder meer van toepassing voor kleine gemeenten. Wel dient opgemerkt te worden dat niet van alle respondenten bekend was welke gemeente zij vertegenwoordigden. Het is mogelijk dat een onevenredig groot deel van deze gemeenten tot de groep met het kleinste inwonertal behoort.

In dit hoofdstuk worden de analyseresultaten per type informatie behandeld. Conform de indeling die de Adviesdienst Verkeer en Vervoer hanteert, zijn de te onderscheiden gegevensgroepen:

- verkeersveiligheids- en achtergrondgegevens (§ 2.2);
- risicoverklarende gegevens (§ 2.3);
- gegevens over het gebruik van beveiligingsmiddelen (§ 2.4);
- wegkenmerken (§ 2.5);
- beleidsplannen (§ 2.6);
- eigen onderzoeksgegevens (§ 2.7);
- projecten en maatregelen (§ 2.8); en
- handboeken, maatregelencatalogi en andere naslagwerken (§ 2.9).

Elke paragraaf behandelt een aparte groep gegevens. Elk type informatie wordt vervolgens in subparagrafen weer onderverdeeld naar de bronnen die in de betreffende informatie voorzien. De cijfers die in dit hoofdstuk genoemd worden hebben hoofdzakelijk betrekking op de groep respondenten die het belang van het besproken type informatie groot vindt.

## 2.2. Verkeersveiligheids- en achtergrondgegevens

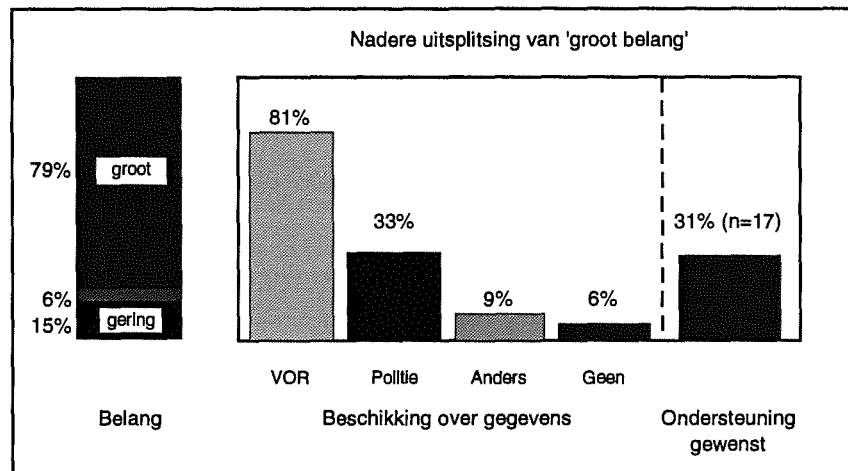
De verkeersveiligheids- en achtergrondgegevens die in de vragenlijst onderscheiden zijn, betreffen gegevens over:

- ongevallen en slachtoffers;
- subjectieve onveiligheid;
- risicocijfers; en
- kosten van de verkeersonveiligheid.

### 2.2.1. Ongevallen en slachtoffers

Het merendeel van de ondervraagden (79%) vindt gegevens over ongevallen en slachtoffers belangrijk voor de uitvoering van taken op het terrein van de verkeersveiligheid. Binnen deze groep beschikt 81% over gegevens van de VOR, één derde van hen beschikt over gegevens afkomstig van de politie en een kleine 10% over andersoortige informatie. Deze andersoortige informatie betreft in drie van de vijf gevallen informatie van de Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting (dS+V) of van het POV, waarbij opgemerkt dient te worden

dat het voor deze drie respondenten ook de enige informatie is waarover men beschikking heeft. Andere informatie die als extra 'bron' genoemd werd, is afkomstig uit de ongevallenatlas en het softwarepakket *d'Ongeval*.



Afbeelding 2.1. Belang van ongevals- en slachtoffergegevens, met onderverdelingen voor de selectie 'groot belang'.

Van de groep respondenten die informatie over ongevallen en slachtoffers van groot belang acht, vindt 31% meer ondersteuning wenselijk bij het gebruik van deze informatie. De groep die meer ondersteuning wenst, bestaat onder meer uit de eerder genoemde groep respondenten die volledig afhankelijk is van gegevens van dS+V of POV. Verder geeft ook de politie aan dat zij meer ondersteuning wenselijk vindt.

Bij een onderverdeling naar Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's), blijkt de wens voor meer ondersteuning vooral te bestaan bij het Samenwerkingsverband Midden-Holland, in de Leidse regio, en Rotterdam-Rijnmond. De gemeentegrootte lijkt bij de wens voor meer ondersteuning geen rol te spelen.

#### Wensen met betrekking tot ondersteuning

- rechtstreekse gegevens van de politie;
- sneller gegevens van AVV (hoofdafdeling Basisgegevens) beschikbaar;
- ondersteuning bij het werken met analysepakketten zoals VERAS;
- nieuwe uitgave van de ongevallenatlas.

#### Wat kan het POV bieden?

Het POV kan namens de regionale partners overleg voeren met AVV/BG omtrent een snellere levering van ongevalscijfers, maar ook voor andere zaken als tussenpersoon fungeren. Op deze manier kunnen bijvoorbeeld zaken naar voren worden gebracht als de wens voor een nieuwe uitgave van de ongevallenatlas.

De routine om met programma's voor ongevalsanalyse te werken, ontbreekt in veel gevallen. Er zijn verschillende vormen van ondersteuning denkbaar:

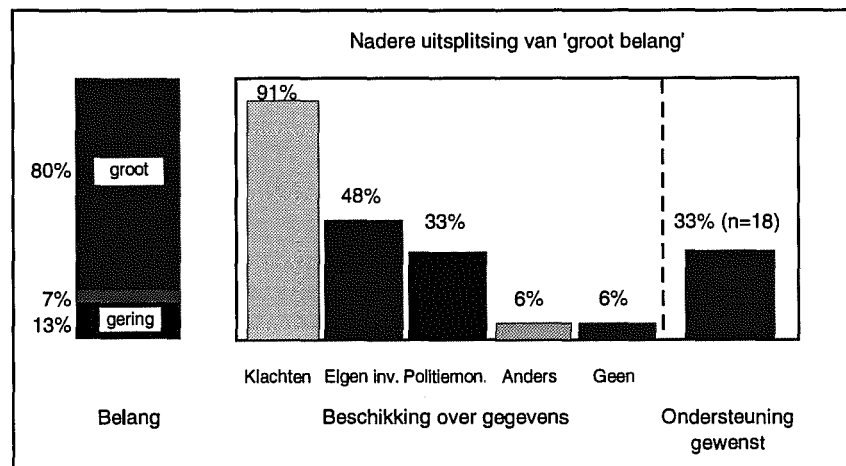
- een helpdesk-functie, die echter ook bij de leverancier van het pakket kan liggen;
- een standaard-analyse aanbieden aan gemeenten;
- verzoeken bundelen en met 'schaalvoordeel' analyses laten uitvoeren door een adviesbureau.

Tevens kan het POV informatie verstrekken over de ontwikkelingen bij de gegevensverzameling van AVV/BG. Voorbeelden van onderwerpen die in een nieuwsbrief opgenomen kunnen worden zijn de registratiegraad en de (gevolgen van) veranderingen daarin, en de werkelijke aantallen slachtoffers zoals die voor het eerst bepaald zijn voor 1996.

### 2.2.2. Subjectieve onveiligheid

Het merendeel van de ondervraagden (80%) vindt informatie over subjectieve onveiligheid belangrijk voor de uitvoering van taken op het terrein van de verkeersveiligheid. Binnen deze groep beschikt 91% over klachten van bewoners, 48% over gegevens afkomstig uit eigen inventarisaties, 33% over gegevens uit de Politiemonitor, en 6% over andere gegevens.

Eén derde van de respondenten die gegevens over subjectieve onveiligheid van groot belang acht, vindt meer ondersteuning wenselijk.



Afbeelding 2.2. Belang van gegevens over subjectieve onveiligheid, met onderverdelingen voor de selectie 'groot belang'.

#### Wensen met betrekking tot ondersteuning

- Informatie over de Politiemonitor: in welk opzicht geeft deze rapportage aanvullende informatie ten opzichte van andere bronnen?
- Op welke manier zijn gegevens over subjectieve onveiligheid te gebruiken?

#### Wat kan het POV bieden?

In zijn nieuwsbrief kan het POV melding maken van het uitkomen van een nieuwe politiemonitor binnen de regio. Verder kan een beknopte tekst opgenomen worden over welke informatie een politiemonitor over het algemeen bevat, en hoe deze informatie gebruikt kan worden in de beleidsbepaling.

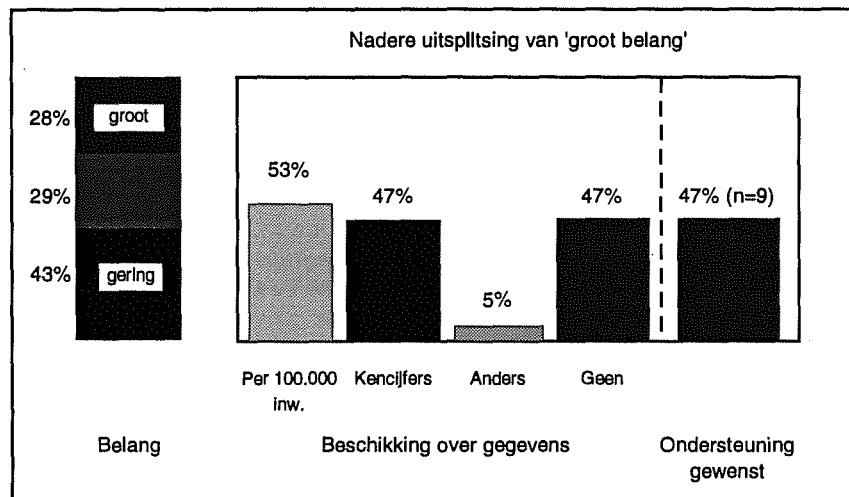
Met betrekking tot de toepassingsmogelijkheden van gegevens over subjectieve onveiligheid, is het van belang eerst een beeld te krijgen van de manier waarop deze gegevens door de verschillende gemeenten verzameld worden, hoe de afhandeling van klachten plaatsvindt, en in hoeverre gegevens over de subjectieve onveiligheid door de politiek als belangrijk gezien worden.

Een essentiële vraag is of men bereid is taakstellingen te formuleren in termen van ervaren onveiligheid. Zo ja, dan is het wenselijk ontwikkelingen in de subjectieve onveiligheid te monitoren? Het POV kan daarbij een coördinerende rol vervullen.

### 2.2.3. Risicocijfers

Risicocijfers worden duidelijk door minder respondenten belangrijk gevonden voor de uitvoering van hun (beleids)taken. Slechts 28% van de respondenten vindt risicocijfers van groot belang. Daarvan beschikt 53% over slachtoffercijfers per 100.000 inwoners, 47% over kencijfers, en 5% over andere risicocijfers, zoals slachtoffers gerelateerd aan de tijd die men in het verkeer doorbrengt.

Echter, 47% van deze groep respondenten beschikt in geen enkele vorm over risicocijfers of is hiervan niet op de hoogte.



Afbeelding 2.3. Belang van risicocijfers, met onderverdelingen voor de selectie 'groot belang'.

Het relatief grote aantal respondenten dat de vraag naar het belang van risicocijfers opengelaten heeft (20% van het totaal aantal respondenten), kan wijzen op de onbekendheid van (het nut van) deze cijfers.

Van de groep respondenten die risicocijfers belangrijk vindt, geeft de helft aan meer ondersteuning wenselijk te vinden. Dit is bijna twee keer zo vaak als het geval is bij ongevallencijfers. Ook deze cijfers wijzen erop dat risicocijfers niet vaak gebruikt worden.

#### *Wensen met betrekking tot ondersteuning*

Tijdens de workshops zijn niet echt specifieke wensen voor ondersteuning naar voren gekomen. Wel wordt gewezen op het belang van recente cijfers, zowel landelijk als regionaal, en er wordt gewezen op het nut van deze cijfers als maat voor de verkeersonveiligheid.

#### *Wat kan het POV bieden?*

Gezien de onbekendheid die de risicocijfers lijken te genieten, kan een eerste taak van het POV liggen in het aangeven van het nut van deze cijfers. Zo kan

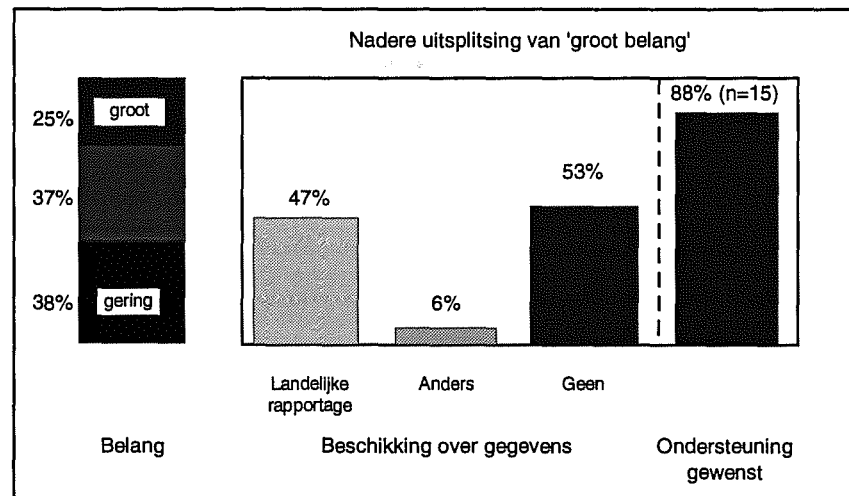
bijvoorbeeld gewezen worden op het nut van risicocijfers per 100.000 inwoners voor regionale vergelijkingen van de verkeersonveiligheid, en het nut van kencijfers bij de beoordeling van de veiligheid van wegen. Een vergelijking van het aantal slachtoffers op gemeentelijke wegen per 100.000 inwoners, kan als voorbeeld in een nieuwsbrief opgenomen worden. Het is dan wel van belang te wijzen op het feit dat behalve het inwonertal natuurlijk ook andere gemeentelijke kenmerken van invloed zijn op de verkeersveiligheid (toerisme, doorgaande routes en dergelijke).

#### 2.2.4. Kosten van de verkeersonveiligheid

De beantwoording van de vragen naar het gebruik van gegevens over de kosten van de verkeersonveiligheid bij beleidstaken, lijkt sterk op die naar het gebruik van risicocijfers. Een kwart van de respondenten vindt deze informatie van belang voor de uitvoering van haar taken. Het aantal respondenten dat deze vraag onbeantwoord heeft gelaten is opnieuw groot, en het aantal respondenten dat meer ondersteuning bij het gebruik van deze informatie wenselijk zou vinden, is zelfs groter dan het aantal respondenten dat deze informatie van belang vindt.

Bij een vergelijking van de antwoorden op de vraag naar het belang van de informatie en de gewenste ondersteuning, zijn bij de kosten van de verkeersonveiligheid duidelijk groepen te onderscheiden:

- 15% heeft beide vragen niet beantwoord;
- 15% heeft beide vragen met 'weet niet' beantwoord;
- een kleine 25% vindt deze informatie van groot belang en wenst meer ondersteuning; en
- 30% vindt de informatie van gering belang en wenst ook geen verdere ondersteuning.



Afbeelding 2.4. Belang van informatie over de kosten van de verkeersonveiligheid, met onderverdelingen voor de selectie 'groot belang'.

Uit het bovenstaande blijkt dat, behalve de risicocijfers, ook de kosten van de verkeersonveiligheid aandacht vragen bij de informatievoorziening. Temeer daar meer dan de helft van de groep respondenten die de kosten van de



verkeersonveiligheid van groot belang acht, niet over deze informatie beschikt.

#### *Wensen met betrekking tot ondersteuning*

Tijdens de workshops zijn niet echt specifieke wensen voor ondersteuning naar voren gekomen. Wel wordt gewezen op het nut van kennis over de kosten van de verkeersonveiligheid, en met name ook kennis van de kosten van maatregelen, voor het verkrijgen van draagvlak bij het bestuur en van financiële middelen.

#### *Wat kan het POV bieden?*

Aangezien het naar voren brengen van de maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid bijdraagt aan vergroting van het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen, is het van belang dat de regionale partners over deze informatie beschikken. Ook bij kosten/baten-afwegingen van maatregelen kan deze informatie gebruikt worden.

De kosten van de verkeersonveiligheid worden niet jaarlijks herberekend. Op de momenten dat er nieuwe cijfers beschikbaar zijn, kan het POV daaraan aandacht besteden in een nieuwsbrief.

Ook tussentijds kan er in de vorm van een themanummer aandacht besteed worden aan dit soort onderwerpen die binnen de regio weinig bekendheid genieten; wat houden de gegevens in en wat zijn de toepassingsmogelijkheden? Voorts is het van belang dat de regionale partners de informatie bij het POV kunnen opvragen op het moment dat zij daaraan behoefte hebben.

### 2.3. Risicoverklarende gegevens

De risicoverklarende gegevens die in de vragenlijst onderscheiden worden, zijn gegevens over:

- alcoholgebruik door verkeersdeelnemers;
- snelheid van motorvoertuigen;
- snelheid van brom- en snorfietsen; en
- andere aspecten van gevaarlijk rijgedrag.

#### 2.3.1. Alcoholgebruik door verkeersdeelnemers

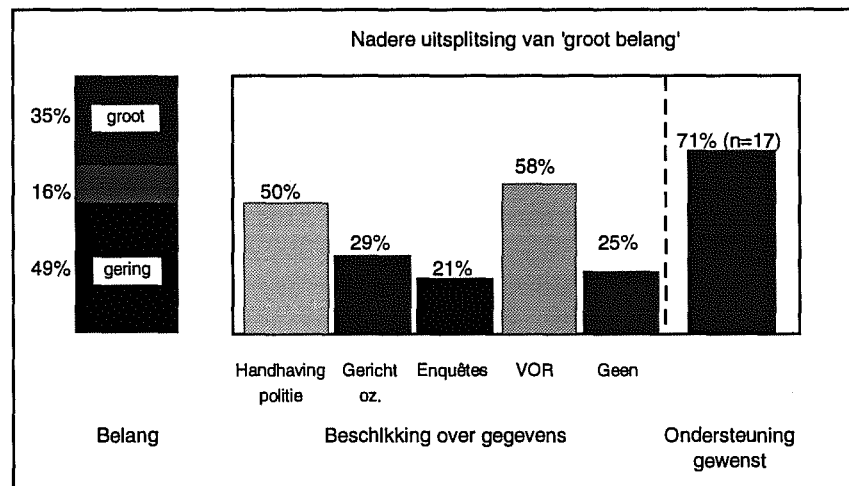
Van de totale groep respondenten acht 35% informatie over alcoholgebruik door verkeersdeelnemers van groot belang. Binnen de groep die gegevens over alcoholgebruik belangrijk vindt, beschikt:

- 50% over handhavingsgegevens van de politie;
- 29% over de resultaten van gericht onderzoek naar alcoholgebruik;
- 21% over informatie over beweerd gedrag en motieven; en
- 58% over ongevallen waarbij alcohol in het spel was (VOR-cijfers).

Een kwart van deze groep beschikt echter *in het geheel niet* over gegevens omtrent alcoholgebruik.

Van de totale groep respondenten vindt 32% meer ondersteuning wenselijk. Dit percentage ligt bij de groep respondenten die alcoholgegevens van groot belang acht, aanzienlijk hoger: 71%.

Onder de respondenten uit het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree Overflakkee (ISGO) is de meeste vraag naar gegevens over alcoholgebruik. Het betreft hier dan ook uitsluitend verkeersveiligheidsmensen, terwijl bij de andere RPV's voornamelijk mensen uit de infrastructurele hoek benaderd zijn. Binnen de groep respondenten uit het ISGO vindt 66% alcoholgegevens van groot belang, wenst 50% ondersteuning en beschikt men, met uitzondering van één respondent, in het geheel niet over alcoholgegevens dan wel alleen over ongevalgegevens waarbij alcohol in het spel was.



Afbeelding 2.5. Belang van gegevens over alcoholgebruik, met onderverdelingen voor de selectie 'groot-belang'.

#### Wensen met betrekking tot ondersteuning

De wensen met betrekking tot ondersteuning werden tijdens de workshops niet expliciet naar voren gebracht, maar deze zullen per gemeente verschillen. Uit de enquête blijkt namelijk dat het belang dat aan deze informatie gehecht wordt, sterk verschilt per gemeente. Sommige gemeenten zijn van mening dat dit onderwerp, evenals andere aspecten van gedrag van de weggebruiker die niet door infrastructuur te beïnvloeden zijn, niet de verantwoordelijkheid is van de gemeente maar van de handhaver. Andere gemeenten zijn deze mening niet toegedaan, waarvan een deel het van zeer groot belang acht deze informatie ter beschikking te hebben. Ook de plaatselijke situatie lijkt daarbij een rol te spelen, zoals de aanwezigheid van veel toerisme.

#### Wat kan het POV bieden?

Aangezien gemeenten verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling in de verkeersonveiligheid binnen hun gemeente, en alcoholgebruik vaak een rol speelt bij het ontstaan van ongevallen, is kennis over alcoholgebruik wel degelijk van belang voor de uitvoering van beleidstaken binnen een gemeente. Het POV kan het als zijn taak beschouwen deze relatie tussen alcoholgebruik door verkeersdeelnemers en de verkeersonveiligheid, en het daaruit voortvloeiende belang van kennis over het alcoholgebruik, onder de aandacht van de regionale partners te brengen. Daarbij kan ook worden ingegaan op de mogelijkheden om het alcoholgebruik door verkeersdeelnemers terug te dringen.

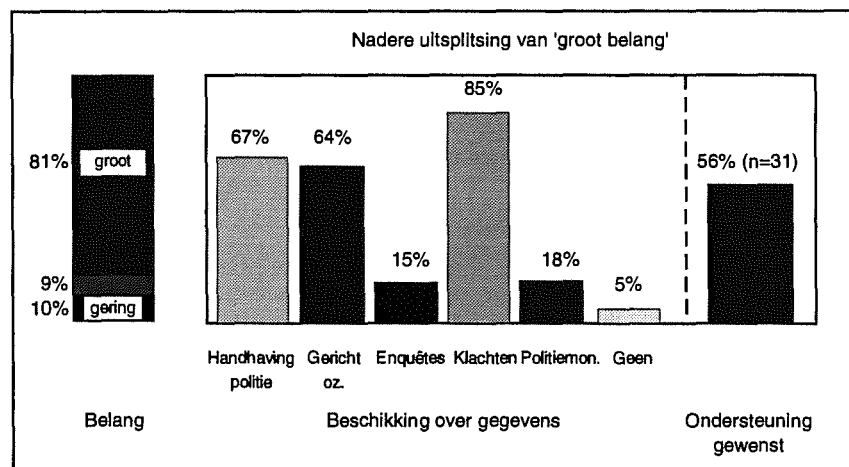
Zeker gezien het feit dat het landelijke onderzoek naar alcoholgebruik onder automobilisten niet bij alle respondenten bekend blijkt te zijn, is het beschikbaar komen van nieuwe resultaten uit dit onderzoek een goed moment om in een nieuwsbrief van het POV aandacht te schenken aan dit onderwerp. Daarbij kan tevens ingegaan worden op andere cijfers die op dit gebied beschikbaar zijn, waarbij de voorkeur wordt uitgesproken voor het gebruik van gegevens die zowel een vergelijking over de jaren heen als tussen regio's mogelijk maken.

Het is raadzaam om als gemeente op het gebied van voorlichting en educatie samen te werken met politie en VVN. Het beschikbaar komen van cijfers over alcoholgebruik, maar ook over het aantal alcoholongevallen, biedt een kader om als regionale partners afspraken te maken op dit terrein. Het POV kan, via de RPV's, initiator zijn van een dergelijk overleg, en kan eventuele vervolgcacties coördineren.

### 2.3.2. Snelheid van motorvoertuigen

De snelheid van motorvoertuigen is een onderwerp dat door veel van de respondenten belangrijk wordt gevonden: 81% van de totale groep respondenten acht informatie over dit onderwerp van groot belang voor beleid inzake verkeersveiligheid. Binnen de groep die gegevens over de snelheid van motorvoertuigen belangrijk vindt, beschikt:

- 67% over handavingsgegevens van de politie;
- 64% over de resultaten van gericht onderzoek naar snelheden;
- 15% over informatie over beweerd gedrag en motieven;
- 85% over klachten van bewoners over te hard rijden; en
- 18% over informatie uit de Politiemonitor.



Afbeelding 2.6. Belang van gegevens over de snelheid van motorvoertuigen, met onderverdelingen voor de selectie 'groot-belang'.

Te zien is dat het belang dat men hecht aan snelheidsgegevens van motorvoertuigen, vergelijkbaar is met het belang dat gehecht wordt aan ongevalgegevens en gegevens over subjectieve onveiligheid. Maar ten aanzien van snelheidsgegevens is meer ondersteuning gewenst. Van de totale groep respondenten wenst circa 50% meer ondersteuning, bij de groep die het belang van deze gegevens groot acht, is dat nog iets hoger: 56%.

### *Wensen met betrekking tot ondersteuning*

Hoewel het aantal respondenten dat ondersteuning wenst aanzienlijk is, heeft men niet expliciet aangegeven welke richting deze ondersteuning uit zou moeten gaan. De wisselende mate waarin belang wordt gehecht aan de onderwerpen alcoholgebruik en snelheidsgedrag - welke beide onderwerpen van grote invloed zijn op de verkeersonveiligheid - is terug te voeren op het feit dat wegbeheerders snelheidsbeheersing, in tegenstelling tot alcoholgebruik, wèl tot hun takenpakket rekenen.

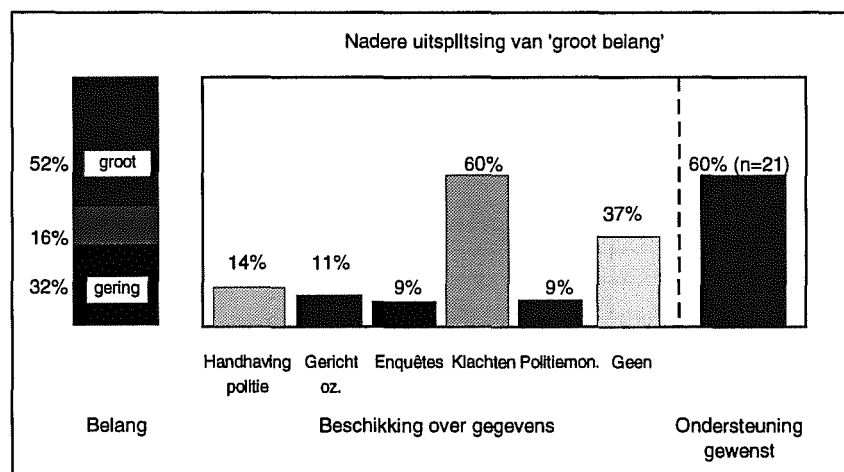
### *Wat kan het POV bieden?*

Als tussenpersoon tussen de landelijke organisaties en de regionale partners kan het POV aangeven welke informatie er landelijk beschikbaar is op het gebied van de rijnsnelheden van motorvoertuigen. Behalve de reeds beschikbare metingen op landelijk en provinciaal niveau kan het POV adviezen geven met betrekking tot de frequentie en wijze van meten bij snelheidsmetingen binnen de regio.

In het kader van handhaving en voorlichting op het gebied van snelheden kan het POV activiteiten in RPV-verband coördineren en ondersteunen. Verder ligt een relatie met de categorisering van wegen voor de hand als duurzame oplossing; deze categorisering draagt immers bij aan een wegbeeld dat de gepaste snelheid oproept.

### 2.3.3. *Snelheid van brom- en snorfietsen*

Kennis van de snelheid van brom- en snorfietsen wordt door circa 50% van de respondenten van groot belang geacht. Met name in de Leidse regio wordt deze informatie belangrijk gevonden (83% van de respondenten uit deze regio).



Abbeelding 2.7. *Belang van gegevens over de rijnsnelheden van brom- en snorfietsers, met onderverdelingen voor de selectie 'groot-belang'.*

Het percentage respondenten dat over informatie omtrent de snelheid van brom- en snorfietsen beschikt blijkt echter beperkt te zijn. Binnen de groep respondenten die deze informatie belangrijk vindt, beschikt:

- 14% over handhavingsgegevens van de politie;
- 11% over de resultaten van gericht onderzoek naar snelheden;
- 9% over informatie over beweerd gedrag en motieven;
- 60% over klachten van bewoners over te hard rijden; en
- 6% over informatie uit de Politie-monitor.

Informatie over dit onderwerp komt dus hoofdzakelijk voort uit klachten van bewoners. Van de groep respondenten die informatie omtrent de snelheid van brom- en snorfietsen van belang acht, beschikt echter 37% in het geheel niet over dergelijke gegevens.

Van de totale groep respondenten vindt 35% meer ondersteuning wenselijk. Dit percentage ligt bij de groep respondenten die gegevens over de snelheid van brom- en snorfietsen van groot belang acht, aanzienlijk hoger: 60%.

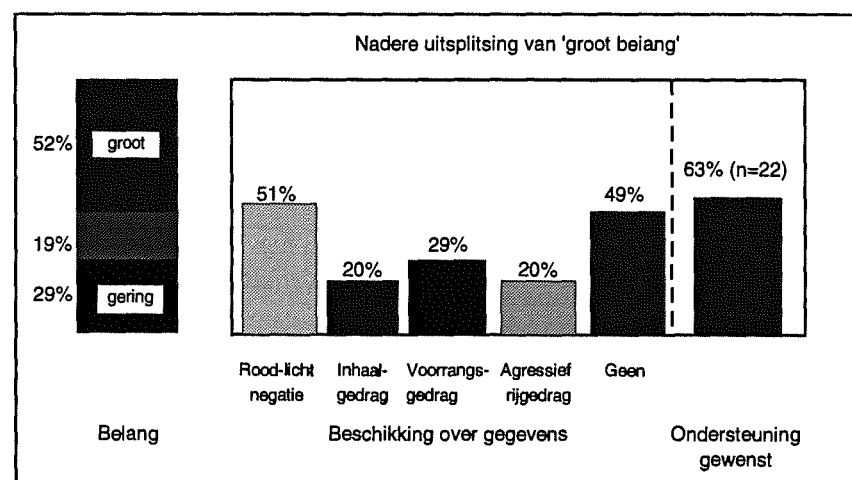
Voor de wensen met betrekking tot de ondersteuning die het POV kan bieden, wordt verwezen naar de voorgaande paragraaf.

#### 2.3.4. *Andere aspecten van gevaarlijk rijgedrag*

Andere vormen van riskant gedrag zoals roodlichtnegatie en agressief rijgedrag worden als geheel door 52% van de respondenten van groot belang geacht voor beleid inzake verkeersveiligheid. Deze groep respondenten is echter niet gelijkmatig verdeeld over de verschillende regio's. In de regio's met grote steden, zoals Rotterdam, Leiden en Dordrecht, ligt dit percentage beduidend hoger. In de overige regio's wordt het belang van deze informatie door de meeste respondenten als gering ingeschat.

Van de groep respondenten die informatie over gevaarlijk rijgedrag van groot belang acht, beschikt:

- 51% over informatie omtrent rood-licht-negatie;
- 20% over informatie omtrent inhaalgedrag;
- 29% over informatie omtrent voorrangsgedrag; en
- 20% over informatie omtrent agressief rijgedrag.



Afbeelding 2.8. *Belang van gegevens over gevaarlijk rijgedrag, met onderverdelingen voor de selectie 'groot-belang'.*

De helft van deze groep respondenten beschikt over geen enkele informatie omtrent deze vormen van gevaarlijk rijgedrag.

Van de totale groep respondenten vindt 35% extra ondersteuning wenselijk. Binnen de groep respondenten die informatie over gevaarlijk rijgedrag van groot belang acht, is dit percentage aanzienlijk hoger: 63%.

#### *Wat kan het POV bieden?*

Het POV kan op het punt van gevaarlijk rijgedrag met name ondersteuning bieden door kennis aan te reiken over de mate waarin het voorkomt, de mate waarin dit een probleem is in termen van de gevolgen voor de verkeersveiligheid en de mogelijkheden er iets aan te doen.

## 2.4. Beveiligingsmiddelen

De gegevens omtrent het gebruik van beveiligingsmiddelen die in de vragenlijst onderscheiden zijn, betreffen:

- gordelgebruik door automobilisten;
- gebruik van kinderzitjes;
- correcte afstelling hoofdsteunen;
- correct gebruik van helmen door bromfietzers; en
- zichtbaarheid van fietsers.

Over het algemeen wordt deze informatie niet van groot belang geacht. In de workshops, die in hoofdstuk 3 nader besproken worden, kwam naar voren dat de meeste gemeenten dit onderwerp niet als taak van de wegbeheerder zien. De politie, onder wier verantwoordelijkheid dit onderwerp volgens de gemeenten wel valt, vindt informatie omtrent het gebruik van beveiligingsmiddelen wel belangrijk.

#### *Wat kan het POV bieden?*

Het POV kan zich inzetten voor het onder de aandacht brengen van het belang van het gebruik van beveiligingsmiddelen voor de verkeersveiligheid. Beveiligingsmiddelen beperken immers de letselerst, wat resulteert in een minder ernstige afloop van ongevallen. Ook voor gemeenten is dat van belang voor het behalen van de taakstellingen.

Voorts kan het POV aandacht schenken aan het beschikbaar komen van gegevens uit landelijk en provinciaal onderzoek naar het gebruik van beveiligingsmiddelen.

Ten behoeve van het bevorderen van het gebruik van beveiligingsmiddelen kan gedacht worden aan samenwerking tussen gemeente, politie en VVN bij de opzet en uitvoering van handhavings- en voorlichtingsacties. Het POV kan deze activiteiten in RPV-verband coördineren en ondersteunen.

### 2.4.1. Gordelgebruik door automobilisten

Van de totale groep respondenten acht 18% informatie over gordelgebruik door automobilisten van groot belang voor de uitvoering van (beleids)taken. Binnen de groep die deze mening is toegedaan, beschikt:

- 50% over handhavingsgegevens van de politie;
- 42% over de resultaten van gericht onderzoek naar gordelgebruik; en
- 17% over informatie over beweerd gedrag en motieven.

Van deze groep respondenten beschikt 42% in het geheel niet over informatie omtrent het gordelgebruik van automobilisten.

Van de totale groep respondenten vindt 13% extra ondersteuning wenselijk. Binnen de groep respondenten die informatie over gordelgebruik van groot belang acht, wenst 50% extra ondersteuning.

#### 2.4.2. *Gebruik van kinderzitjes*

Van de totale groep respondenten acht 15% informatie over het gebruik van kinderzitjes van groot belang voor de uitvoering van (beleids)taken. Van de tien respondenten die deze mening zijn toegedaan, beschikt slechts één respondent (regiomanager VVN) over gegevens. Vier respondenten (40%) uit deze groep wensen extra ondersteuning, tegenover 10% uit de totale groep respondenten.

#### 2.4.3. *Correcte afstelling van hoofdsteunen*

Slechts 4% van de totale groep respondenten is van mening dat informatie over de correcte afstelling van hoofdsteunen van groot belang is. Het betreft hier mensen van Rijkswaterstaat en politie. Van de drie personen die deze mening is toegedaan, heeft één persoon geen gegevens ter beschikking. Echter, alle drie de respondenten vinden meer ondersteuning wenselijk. In de totale groep respondenten heeft 13% behoefte aan extra ondersteuning.

#### 2.4.4. *Correct gebruik van helmen door bromfietzers*

Informatie over het correcte gebruik van bromfietshelmen wordt door 18% van de totale groep respondenten van belang gevonden. Binnen de groep die deze informatie belangrijk vindt, beschikt:

- 25% over handhavingsgegevens van de politie;
- 25% over de resultaten van gericht onderzoek naar helmgebruik; en
- 8% over informatie over beweerd gedrag en motieven.

Meer dan de helft van deze groep respondenten beschikt echter over geen enkele informatie omtrent bromfietshelmgebruik.

Extra ondersteuning wordt door 13% van de totale groep respondenten wenselijk gevonden. Binnen de groep respondenten die deze informatie belangrijk vindt, heeft 50% van de respondenten deze wens.

#### 2.4.5. *Zichtbaarheid van fietsers*

Binnen het aandachtsgebied beveiligingsmiddelen wordt de zichtbaarheid van fietsers het meest genoemd als van belang zijnde informatie (24% van de totale groep respondenten). Van de groep respondenten die informatie over de zichtbaarheid van groot belang acht, beschikt:

- 19% over handhavingsgegevens van de politie;
- 31% over de resultaten van gericht onderzoek naar fietsverlichting; en
- 13% over informatie over beweerd gedrag en motieven.

De meerderheid van deze groep (69%) heeft echter geen enkele informatie omtrent de zichtbaarheid van fietsers tot zijn of haar beschikking. De behoefte aan extra ondersteuning, die bij 56% van deze groep respondenten aanwezig

is, lijkt dan ook legitiem. Binnen de totale groep respondenten vindt 21% extra ondersteuning wenselijk.

## 2.5. Wegkenmerken en intensiteiten

In het kader van de voorgenomen categorisering van wegen is informatie omtrent wegkenmerken en intensiteiten onmisbaar. Met name intensiteitsgegevens zijn van belang voor een juiste toekenning van wegtypen. Tevens is het wenselijk dat de wegkenmerken op uniforme wijze worden vastgelegd, opdat gegevens van verschillende wegbeheerders op eenvoudige wijze vergeleken en gecombineerd kunnen worden. Het Gemeenschappelijk Functioneel Ontwerp Verkeer en Vervoer (GFO) levert een bijdrage aan de uniforme registratie van kenmerken door het geven van richtlijnen hieromtrent.

### 2.5.1. Intensiteitsgegevens

Het merendeel van de respondenten (79%) beschikt over intensiteitsgegevens. Van de wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en waterschap) beschikken er zes *niet* over intensiteitsgegevens. Voor zover bekend betreft dit kleine gemeenten (circa 10.000 inwoners).

Het verzamelen van intensiteitsgegevens gebeurt in 46% van de gevallen ad hoc, terwijl 30% van de respondenten die de beschikking heeft over intensiteitsgegevens aangeeft dat de gegevens systematisch verzameld worden. In 19% van de gevallen komt zowel systematische verzameling als verzameling op ad hoc-basis voor.

Intensiteitsgegevens worden hoofdzakelijk in een kaartenbaksysteem opgeslagen (66%). Een aantal respondenten geeft aan dat meer vormen van opslag van toepassing zijn. Bij de respondenten die over intensiteitsgegevens beschikken, is in 22% van de gevallen de informatie (tevens) op tekeningen weergegeven, eveneens in 22% (tevens) op digitale kaarten, en in 9% van de gevallen is de informatie (tevens) in een GIS-omgeving ondergebracht.

### 2.5.2. Inrichting van wegen

Tweederde van de respondenten beschikt over informatie over de weg-inrichting. Deze informatie wordt door hun organisatie in 51% van de gevallen systematisch verzameld, in 36% van de gevallen ad hoc, en in 4% van de gevallen komt zowel systematische verzameling als 'ad hoc'-verzameling voor.

De verzamelde weginrichtingsgegevens worden hoofdzakelijk op tekeningen bijgehouden (54%). In 37% van de gevallen worden deze gegevens (tevens) op digitale kaarten weergegeven, in 24% van de gevallen (tevens) in een kaartenbak bijgehouden en in 13% van de gevallen (tevens) in een GIS-omgeving ondergebracht.

### 2.5.3. Overige wegkenmerken

Informatie over overige wegkenmerken, zoals getroffen verkeersmaatregelen en de geldende maximumsnelheden, is in het bezit van 78% van de respondenten. Het verzamelen van deze informatie gebeurt in 42% van de



gevallen systematisch, maar in 36% van de gevallen ad hoc, en in 13% van de gevallen zowel systematisch als ad hoc.

De opslag van de 'overige' wegkenmerken vindt, net als bij de intensiteitsgegevens, hoofdzakelijk (64%) plaats in een kaartenbaksysteem. In 28% van de gevallen worden deze wegkenmerken (tevens) op tekeningen bijgehouden, in 9% van de gevallen (tevens) op digitale kaarten en eveneens in 9% van de gevallen worden de wegkenmerken (tevens) in een GIS-omgeving ondergebracht.

#### 2.5.4. *Gemeenschappelijk Functioneel Ontwerp Verkeer en Vervoer (GFO)*

Het Gemeenschappelijk Functioneel Ontwerp Verkeer en Vervoer (GFO) kent nog geen grote bekendheid onder de respondenten. Slechts 18% van de respondenten kent het GFO, waarvan sommigen alleen de naam wel eens hebben gehoord.

De vraag of de eigen organisatie de gegevensverzamelingen conform GFO inricht, wordt door geen van de respondenten bevestigend beantwoord. Terwijl 24% van de respondenten aangeeft dat dit nog niet het geval is, is 21% van de respondenten van mening dat dit voorlopig ook nog wel zo blijft.

##### *Wat kan het POV bieden?*

Op basis van de informatie uit bovenstaande paragrafen kan de subcommissie Analyse en Verkenning van het POV, vanuit haar streven naar meer uniformiteit bij de gegevensverzameling binnen de regio, beslissingen nemen over te nemen stappen. Een eerste daarbij te stellen vraag is of de wijze waarop en mate waarin de wegkenmerken momenteel geregistreerd worden, voldoende informatie opleveren voor de categorisering van wegen. Daarnaast kan de subcommissie ernaar streven de bekendheid van het GFO te vergroten. Vervolgens kan ingezet worden op het bevorderen van het gebruik van de richtlijnen. Het grote voordeel van uniformiteit is dat het een betere beoordeling van de relatieve veiligheid van wegen en het uitvoeren van vergelijkende analyses mogelijk maakt.

## 2.6. **Beleidsplannen**

### 2.6.1. *Actuele plannen binnen de eigen gemeente of regio*

Van de respondenten geeft 76% aan dat er actuele plannen bestaan voor de bevordering van de verkeersveiligheid.

Soort beleidsplan	Aantal beschikbare plannen
Beleidsplan verkeersveiligheid	33
Uitvoeringsplan verkeersveiligheid	28
Verkeerscirculatieplan	24
Categoriseringsplan	31
Ruimtelijke ordeningsplan	25
Overige plannen	12

Tabel 2.2. *Beschikbare beleidsplannen.*

Het soort en aantal beschikbare plannen is in *Tabel 2.2* samengevat. Bij de categorie 'overige plannen' moet onder meer gedacht worden aan een voetgangersrouteplan, een wegenbeheers- of wegenbeleidsplan, of een samenwerkingsovereenkomst.

In *Bijlage 3* van het (apart uitgegeven) bijlagenrapport A-98-11 worden de afdelingen vermeld die verantwoordelijk zijn voor de betreffende beleidsplannen. In de meeste gevallen mag het POV over een exemplaar van het beleidsplan beschikken (77%). Tweemaal is dit niet mogelijk omdat het een beleidsplan is dat niet meer beschikbaar is, of omdat er sprake is van een gedateerd exemplaar.

Van de organisaties die een beleidsplan hebben opgesteld, geeft 54% aan gebruik te hebben gemaakt van de diensten van een adviesbureau. De behoefte aan een kader voor het opstellen van een beleidsplan is echter niet alleen bij deze groep aanwezig; ook de organisaties die geen gebruik hebben gemaakt van de diensten van een adviesbureau, hebben te kennen gegeven een dergelijk kader wenselijk te vinden.

#### *Wat kan het POV bieden?*

Het POV kan ondersteuning bieden bij het maken van een beleidsplan. Daarbij kan het zich laten leiden door bijvoorbeeld ervaringen met beschikbare modellen voor beleidsplannen (zoals de diskette van DHV Milieu & Infrastructuur), en de beleidsplannen die door de respondenten aan het POV beschikbaar worden gesteld. Deze beleidsplannen zullen daartoe echter wel eerst beoordeeld moeten worden. Daarbij zijn onder andere de volgende criteria te hanteren:

- Is het plan met feiten onderbouwd?
- Is er sprake van een doordacht stelsel van elkaar ondersteunende maatregelen?
- Is de doelstelling van het plan concreet en meetbaar omschreven?
- Is duidelijk hoe de resultaten zullen worden vastgesteld (en zijn er al resultaten bekend)?
- Is er politiek draagvlak (bijvoorbeeld vaststelling door de gemeenteraad)?
- Zijn er voldoende middelen vrijgemaakt voor de uitvoering van het plan?

#### 2.6.2. *Beschikking over plannen van andere organisaties*

Van de 68 respondenten beschikt 90% over plannen van andere organisaties. De organisaties waarbinnen deze 61 respondenten werkzaam zijn, houden vrijwel allemaal rekening met het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer (97%). Provinciale plannen en relevante plannen van partners zoals POV, VVN en politie worden door 72% van deze organisaties in acht genomen.

Met het *Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid* (MPV) en de daarbij behorende voortgangsrapportage wordt slechts door iets meer dan de helft van de organisaties rekening gehouden. Dit stemt tot nadenken; mogelijk spreekt het MPV gemeenten niet voldoende aan of wordt er onvoldoende bekendheid aan gegeven.

Eveneens iets meer dan de helft van de respondenten maakt gebruik van relevante plannen van aangrenzende wegbeheerders. Daar het geld in de toekomst ook aan regio's wordt toegekend in plaats van alleen aan individuele wegbeheerders, is het echter wel van belang op de hoogte te zijn van de

plannen van aangrenzende wegbeheerders. Vanuit dat oogpunt is het bemoedigend te zien dat binnen regio's samenwerkingsovereenkomsten opgesteld worden (zie § 2.6.1).

## 2.7. Eigen onderzoek en beleidsevaluatie

### 2.7.1. Onderzoek

In opdracht van de geënquêteerde organisaties zijn in totaal 108 onderzoeken uitgevoerd. De meeste onderzoeken (71%) werden uitbesteed. Veel voorkomende onderzoeken betreffen school- en fietsroutes, de aanpak van black spots, en verkeersveiligheids- en verkeerscirculatieplannen. Een lijst met de uitgevoerde onderzoeken is in *Bijlage 5* opgenomen.

Voor zover bekend, mag het POV over een exemplaar van het onderzoeksrapport beschikken. De uitwisseling van informatie over uitgevoerde onderzoeken wordt door 73% van de respondenten die een of meer onderzoeken rapporteerden ook als wenselijk ervaren.

#### *Wat kan het POV bieden?*

In dit kader kan het POV de belangrijkste kenmerken en resultaten van de onderzoeksrapporten in een informatiesysteem opnemen (zie § 4.1.1).

Op basis van dit informatiesysteem kunnen klanten van het POV bij gerichte vragen naar deze rapporten en eventuele contactpersonen verwezen worden. Eventueel kan aan veel gestelde vragen extra aandacht besteed worden, bijvoorbeeld in de vorm van een artikel in het POV Magazine of in de vorm van een themabijeenkomst.

### 2.7.2. Beleidsevaluaties

Slechts een kwart van de respondenten geeft aan dat de eigen organisatie een periodieke evaluatierapportage vervaardigt. Deze rapportage wordt bovendien in 28% van de gevallen slechts incidenteel gemaakt. Van de beschikbare rapportages kan het POV een exemplaar krijgen.

Doordat slechts achttien respondenten de vraag naar de vervaardiging van een evaluatierapportage bevestigend beantwoordden, heeft ook slechts een beperkt aantal respondenten de vraag naar de wenselijkheid van praktische aanbevelingen voor een dergelijke rapportage beantwoord. De vragen met betrekking tot beleidsevaluaties werden immers volgens een 'fuikeprincipe' gesteld.

Binnen de groep respondenten waarvan de organisatie een beleidsevaluatie uitvoert, geeft 72% aan praktische aanbevelingen (zoals 'hoe pak je een dergelijke evaluatie aan') wenselijk te vinden. De respondenten die geen behoefte hebben aan deze aanbevelingen (n=3) zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en de Schoolbegeleidingsdienst. Vermoedelijk is bij gemeenten de vraag naar praktische aanbevelingen voor beleidsevaluaties groter dan wat op grond van de enquête naar voren komt.

#### *Wat kan het POV bieden?*

Beleidsevaluaties zijn toch van belang om de effectiviteit van het gevoerde beleid te toetsen, en het beleid zo nodig bij te stellen. Het POV kan de uitvoering van beleidsevaluaties bevorderen door een handleiding te

vervaardigen voor het maken van een eenvoudige evaluatie. De beschikbaarheid van een dergelijk handvat kan de tijd die gepaard gaat met het opstellen van een beleidsevaluatie aanzienlijk bekorten. Daarmee wordt vermoedelijk een belangrijke reden weggenomen voor het achterwege laten van evaluaties. Een extra voordeel is dat het gebruik van een gemeenschappelijke handleiding leidt tot een grotere vergelijkbaarheid van evaluatierapportages.

## 2.8. Projecten en maatregelen

De projecten die de afgelopen jaren hebben plaats gevonden, hadden in 42% van de gevallen betrekking op de infrastructuur, betroffen voor 34% voorlichtings- of educatieprojecten, en hadden in 24% van de gevallen betrekking op handhaving of controle (zie onderdeel 7 in de *Bijlage*, 'Projecten en maatregelen').

De *infrastructurele maatregelen* leggen zich met name toe op de categorisering van wegen, de aanpak van black spots, en de overschrijding van snelheidslimieten. Op een tweede plaats komen infrastructurele aanpassingen ten gunste van fietsers. Ten slotte hebben ook voetgangers, zwaar verkeer en het openbaar vervoer de nodige aandacht gekregen.

De *voorlichting en educatie* aan weggebruikers heeft zich de laatste jaren met name gericht op de onderwerpen snelheid en alcohol. Verder werd ook aandacht besteed aan bromfietzers en fietsers. Met name jongeren vormden de doelgroep van voorlichtingsacties.

Op het terrein van *handhaving en controle* krijgen snelheid, alcohol, bromfietzen en fietsen eveneens de meeste aandacht.

*Wat kan het POV bieden?*

Voor zover de projecten en maatregelen resulteren in rapporten of notities, kan de kennis uit deze rapporten verspreid worden op de manier die in § 2.7.1 beschreven staat. Ook contactpersonen kunnen genoemd worden. Een optimale uitwisseling van kennis en ervaring vraagt een actieve werving van actuele projectinformatie door het POV.

## 2.9. Naslagwerken op het gebied van de verkeersveiligheid

Ter bepaling van de belangrijkste naslagwerken op het gebied van de verkeersveiligheid, is in de vragenlijst voor 38 handboeken, maatregelen-catalogi en andere naslagwerken naar het bezit en gebruik gevraagd. Bij analyse van de antwoorden komt een zevental naslagwerken naar voren dat zowel bij een groot deel van de gebruikers in bezit is, als door een groot deel van de bezitters gebruikt wordt. Het betreft de publikaties:

- CROW 116: *Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis*;
- *Maatregelencatalogus Duurzaam Veilig*;
- CROW 74: *Tekeningen voor de fiets (ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur)*;
- *Bulletin Verkeersveiligheid (voorheen Gemeente-info)*;
- *Signalen*, de nieuwsbrief over Duurzaam Veilig Verkeersbeleid;
- *SWOVschrift*; en
- CROW 66: *Handleiding AVOC*.

Verder noemden enkele respondenten als aanvulling op de lijst de CROW-publikatie 110. Deze publikatie (ook wel bekend onder de naam ASVV) is ook in de workshops diverse malen genoemd als het belangrijkste naslagwerk.

Bovenstaande publikaties/softwarepakketten worden niet alleen door veel organisaties gebruikt, maar zijn ook in het bezit van een groot aantal organisaties. Daarnaast verdienen ook de volgende publikaties de nodige aandacht:

- Voorwaarden invoering 30 km/uur binnen de bebouwde kom;
- Handboek verkeersborden;
- d'Ongeval of VERAS;
- Inventarisatie verkeerspleinen nieuwe stijl in de provincie Zuid-Holland;
- Voorkomen blijft beter..., Mogelijkheden voor een verkeersveilige ruimtelijke ordening.

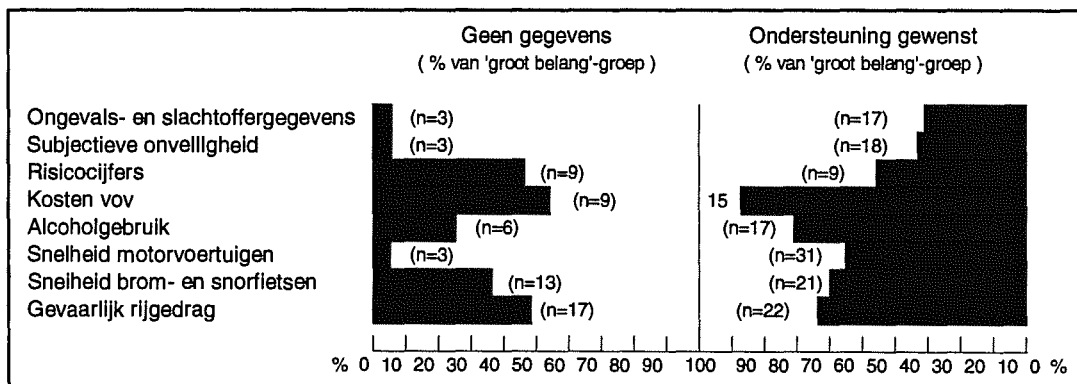
De relatie met de actuele aandacht voor duurzaam-veilig is bij de meeste van bovengenoemde publikaties duidelijk aanwezig.

#### Wat kan het POV bieden?

Een veel gehoorde reactie tijdens de workshops betrof het feit dat men wel veel informatie heeft, maar niet de relevante publikatie uit de kast weet te pakken bij een specifieke vraag. Het POV kan op deze problematiek inspringen door alle publikaties, voorzien van een beknopte beschrijving met de belangrijkste conclusies en trefwoorden, in een informatiesysteem op te nemen. Een dergelijk informatiesysteem kan bijvoorbeeld als zoekstelsel in een Internet-site opgenomen worden, of men kan van de inhoud gebruik maken bij de beantwoording van vragen bij een (telefonisch) infopunt. De inspanningen voor de ontwikkeling van een dergelijk zoekstelsel kunnen beperkt gehouden worden door aan te sluiten op vergelijkbare inspanningen van anderen en gebruik te maken van reeds bestaande samenvattingen.

## 2.10. Samenvatting

Afbeelding 2.9 geeft inzicht in de belangrijkste wensen met betrekking tot ondersteuning en de hiaten in het gegevensbezit. De gegevens uit de Afbeeldingen 2.1 t/m 2.8 zijn hier samengevat. De aantallen en percentages hebben steeds betrekking op de groep respondenten die de betreffende informatie van groot belang acht voor de uitvoering van haar taken.



Afbeelding 2.9. Samenvatting van de belangrijkste wensen op het punt van ondersteuning en informatievoorziening.

De in dit hoofdstuk voorgestelde activiteiten voor het POV zijn samengevat in *Tabel 2.3*.

Categorie	Voorgestelde activiteiten	Informatiegroep
Coördinatie en afstemming ten aanzien van basisgegevens	Als tussenpersoon fungeren voor overleg met data-leveranciers	Ongevalse- en slachtoffergegevens
	Bekendheid geven aan bestaan en toepasbaarheid van basisgegevens	Alle onderscheiden soorten
	Ondersteuning bij dataverzameling en -verwerking	Subjectieve onveiligheid en gedrag verkeersdeelnemers
	Zorgdragen voor uniforme dataverzameling- en opslag	Weg en verkeerskenmerken
Analyses en rapportages	(Ondersteuning bij) uitvoeren van standaardanalyses	Ongevalse- en slachtoffergegevens
	Kader voor beleidsplan	Beleidsplannen
	Handleiding voor beleidsevaluaties	Beleidsevaluaties
Kennisverspreiding	Infopunt	Basisgegevens en maatregelen
	Zoekstelsel	Publikaties (landelijk, regionaal en lokaal)
	Nieuwsbrief	Actuele en/of relevante doch onderbelichte onderwerpen
Samenwerking bevorderen	Handhaving, voorlichting en educatie	Gedrag van verkeersdeelnemers

Tabel 2.3. *Mogelijkheden voor het bieden van ondersteuning.*

De verschillende soorten ondersteuning die het POV kan bieden worden hieronder kort toegelicht.

*De coördinatie en afstemming ten aanzien van de verzameling van basisgegevens* heeft enerzijds betrekking op het fungeren als tussenpersoon voor overleg met dataleveranciers. Daarbij kunnen de wensen van de regionale partners worden doorspeeld, maar kan ook achtergrondinformatie worden verkregen met betrekking tot de dataverzameling. Daarnaast kan het POV, en dan met name de subcommissie Analyse en Verkenning, ondersteuning bieden bij bijvoorbeeld de uitvoering van regionale of lokale snelheidsmetingen en de uniforme verzameling en opslag van wegkenmerken.

Met betrekking tot *beleidsplannen en -evaluaties* is respectievelijk behoefte aan een kader voor het opstellen van dergelijke plannen en aan praktische aanbevelingen voor de uitvoering van evaluaties.

Voorts is het wenselijk dat er binnen de regio meer *informatie-uitwisseling* plaatsvindt. Door te leren van ervaringen die anderen hebben opgedaan, wordt immers tijd bespaard; het komt zowel de efficiency als de kwaliteit van het werk ten goede. Het gaat daarbij zowel om ervaringen met genomen maatregelen als om kennis verkregen uit eigen onderzoek. Deze informatie kan aan de regionale partners beschikbaar worden gesteld via het Infopunt,

via een zoekstelsel op Internet, maar ook in de vorm van artikelen in POV Magazine of speciale nieuwsbrieven.

Onderwerpen die in de actualiteit staan of waarvan juist de indruk bestaat dat ze door de regionale partners onderbelicht worden, kunnen eveneens via een nieuwsbrief onder de aandacht van de regionale partners worden gebracht. Daarbij valt respectievelijk te denken aan een onderwerp als de werkelijke aantallen slachtoffers, en aan onderwerpen op het gebied van de gedragsbeïnvloeding.

Met de uitwisseling van onderzoeksresultaten wordt tevens samenwerking tussen de regionale partners nagestreefd. Een ander terrein waarop een betere *samenwerking* wenselijk is, heeft betrekking op gedragsbeïnvloeding. Gemeenten kunnen worden gestimuleerd zich actiever in te zetten op dit terrein, in samenwerking met politie en verkeersveiligheidsorganisaties.

### 3. Visie op de toekomst

#### 3.1. Inleiding

In aanvulling op de vragenlijsten zijn in overleg met de subcommissie Analyse en Verwerking van het POV workshops gehouden, opdat niet alleen bekend is wat men doet en wil, maar ook waarom en welke nuancerings- of randvoorwaarden men wil aangeven.

Tijdens de workshops werden tevens vragen gesteld omtrent de toekomstige aandachtspunten binnen de organisatie, en de samenwerking die - ten gunste van de verkeersveiligheid - binnen en buiten de organisatie verbeterd zou moeten worden. Deze en andere vragen geven inzicht in de rol die men voor zichzelf en anderen ziet weggelegd.

In de volgende paragrafen wordt in hoofdlijnen besproken wat de visie van de deelnemers is op de onderstaande aandachtspunten:

- belangrijke onderwerpen voor de toekomst;
- de prioriteit die verkeersveiligheid krijgt bij verschillende facetten van het beleid en de bevolking;
- de beleidsterreinen *binnen* de eigen organisatie waarmee de samenwerking verbeterd zou moeten worden;
- de beleidsterreinen *buiten* de eigen organisatie waarmee de samenwerking verbeterd zou moeten worden;
- de fasen in de beleidsontwikkeling en -uitvoering die een betere informatievoorziening vragen.

De meningen van de deelnemers werden geïnventariseerd door hen op posters met drie of vier stickers hun antwoord te laten geven op de vragen zoals die hieronder (in § 3.2 t/m 3.6) zijn beschreven. Meestal waren dat de drie à vier belangrijkste items dan wel de items waar verbetering het meeste nodig was. Het draagvlak voor verkeersveiligheid is met behulp van kleuren aangegeven. Doordat men meer dan één sticker mocht plakken, komen de scores die in de tabellen van dit hoofdstuk zijn opgenomen, niet overeen met het aantal deelnemers aan de workshops.

#### 3.2. Aandachtspunten voor de verkeersveiligheid in de toekomst

De onderwerpen die in *Tabel 3.1* scoren als het belangrijkste in de komende jaren, komen sterk overeen met de terreinen die in § 2.8 naar voren kwamen bij de vraag naar actuele projecten en maatregelen.

In de toekomst zullen infrastructurele maatregelen de meeste aandacht blijven krijgen (52%). De meeste gemeenten zijn overigens van mening dat zij zich als wegbeheerder alleen horen te richten op een infrastructurele aanpak van problemen. Handhaving en controle zien zij met name als taak van de politie, terwijl voorlichting en educatie voornamelijk in regionaal verband plaats zou moeten vinden. Hoewel deze gedachtengang mede zijn oorsprong zal hebben in de veelal technische achtergrond van de workshop-deelnemers, kan het POV zich sterk maken voor de integratie van deze verschillende soorten maatregelen. Het is immers de vraag of gemeenten hun taakstelling halen met



uitsluitend infrastructurele maatregelen. Daarom kan het POV bij gemeenten aandacht blijven vragen voor andere vormen van gedragsbeïnvloeding (zie ook § 2.3.1).

	infrastructuur	voorlichting/ educatie	handhaving/ controle
categorisering wegen	50	7	2
black spots	25		
snelheid	39	16	31
alcoholgebruik		8	12
beveiligingsmiddelen in auto's		1	3
bromfietsen	6	8	15
fietsen	19	6	10
voetgangers	5	2	1
jongeren	1	14	3
ouderen	3	7	
gehandicapten	4		
zwaar verkeer	7	2	5
openbaar vervoer	10	2	
Totaal	169	73	82

Tabel 3.1. Scores op onderwerpen die de komende jaren de meeste aandacht zullen vragen.

Op het infrastructurele vlak zijn de onderwerpen *categorisering wegen*, *black spots* en *snelheid* het belangrijkste. De aandacht die er in het verleden was voor black spots in de uitvoering van de AVOC-methode, zal in de toekomst steeds meer verlegd worden naar de categorisering van wegen. Daarbij zullen black spots nog wel mede bepalend zijn voor de volgorde waarin uitvoering wordt gegeven aan de duurzaam-veilige inrichting van het wegennet.

Snelheidslimieten worden massaal overtreden, zozeer dat de vraag zich opdringt of weggebruikers ze in voldoende mate accepteren. Dit vergt of striktere handhaving (in combinatie met voorlichting) of heroverweging van snelheidslimieten in het kader van de implementatie van een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem.

Het is niet te verwachten dat alleen infrastructurele maatregelen afdoende zullen zijn bij de aanpak van de grootschalige overschrijding van snelheidslimieten. Zeker op korte termijn blijft handhaving ondersteund door voorlichting ook nodig. Verder zal door middel van voorlichting en educatie het nut van infrastructurele aanpassingen duidelijk gemaakt moeten worden aan de weggebruiker.

De ondersteuning van infrastructurele maatregelen met voorlichting, handhaving en controle grijpt alle kansen aan om zoveel mogelijk winst te behalen uit de vaak kostbare infrastructurele maatregelen. Bovendien maken wegbeheerders en handhavers op zo'n manier duidelijk dat snelheidslimieten serieus genomen moeten worden.

*Voorlichting en educatie* zal zich met name richten op jongeren. Daarbij wordt echter niet alleen bedoeld op educatie op scholen. In principe is voorlichting voor alle groepen weggebruikers wenselijk, maar bij een keuze lijkt voorlichting aan jongeren het meest effectief. Zij zijn immers de toekomstige weggebruikers, en bovendien vormen zij ook nu al een probleemgroep. Overigens zijn jongeren ook het eenvoudigst als groep te bereiken, en zijn zij, aangezien gewoontes zich nog moeten ontwikkelen, nog relatief gemakkelijk beïnvloedbaar.

*Handhaving en controle* wordt het meest nodig geacht op de terreinen *snellheid, alcohol, bromfiets* en *fiets*. De onderwerpen *snellheid* en *alcohol* vragen met name aandacht vanwege de sterke relatie die zij hebben met ongevallen. Bij de *fiets* heeft handhaving en controle met name betrekking op het voeren van verlichting.

### 3.3. Hoe liggen de prioriteiten als het gaat om verkeersveiligheid?

De prioriteit die het *bestuur* aan verkeersveiligheid geeft is vaak afhankelijk van de andere zaken die op een bepaald moment spelen. Het belang van verkeersveiligheid wordt wel onderschreven. Maar als er keuzes gemaakt moeten worden, is verkeersveiligheid nogal eens iets wat uitgesteld wordt. Het draagvlak bij het bestuur neigt dan ook naar 'onvoldoende'.

De prioriteit die verkeersveiligheid krijgt van *ambtenaren*, is meestal goed. Naarmate het bewustzijn ten aanzien van de verkeersonveiligheid groeit, neemt de bereidheid toe *geld* te reserveren voor het nemen van maatregelen. In de optiek van de deelnemers aan de workshops is het *geld* er echter eenvoudigweg niet, of worden de kosten van maatregelen door bestuurders onderschat. De huidige subsidieregelingen bieden hier niet in voldoende mate een oplossing voor; er moet nog te veel *geld* uit de eigen pot aan toegevoegd worden. Voor het verkrijgen van meer financiële middelen hebben gemeenten behoefte aan informatie over de subsidiemogelijkheden en andere methoden voor het aanboren van geldstromen. Informatie over de kosten en baten van maatregelen is eveneens gewenst, aangezien kennis op dit terrein ruggesteun biedt bij het verkrijgen van draagvlak en financiële middelen voor het nemen van maatregelen. In § 4.4 wordt nader ingegaan op de financiering van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Bij *burgers* is de aanwezigheid van draagvlak voor infrastructurele maatregelen sterk afhankelijk van de hinder die zij van de maatregel dan wel van de bestaande situatie hebben. Beperkende maatregelen zijn prima zolang zij niet voor de eigen deur en - met uitzondering van de eigen straat - niet op de door hen gebruikte route liggen. Gezien de vaak teleurstellende ervaringen die gemeenten hebben op het terrein van communicatie met burgers, zijn zij zeer geïnteresseerd in effectieve communicatieplannen van andere gemeenten. Overigens ligt bij het verwerven van draagvlak natuurlijk ook een taak weggelegd voor maatschappelijke organisaties. Zij kunnen een rol spelen in de communicatie tussen wegbeheerders en burgers, en ook kunnen ze burgers mobiliseren om meer aandacht voor verkeersveiligheid te vragen bij de politiek.

### 3.4. Verbetering van de samenwerking met beleidsterreinen binnen de eigen organisatie

De belangrijkste afdeling waarmee de samenwerking verbeterd zou moeten worden is zonder meer *Ruimtelijke Ordening*. Bij de (her)inrichting van stedelijke gebieden wordt vaak pas over verkeersveiligheid nagedacht als de spa al in de grond staat. Bovendien is het principe van een duurzaam-veilige inrichting van de infrastructuur bij planologen en stedenbouwkundigen nog te vaak onbekend. In § 4.4 wordt een methode besproken die ervoor kan zorgen dat verkeersveiligheid explicieter wordt meegenomen bij de (her)inrichting van wegen.

Samenwerking binnen de gemeente meest nodig met:	
Ruimtelijke ordening	41
Educatiebeleid	34
Verkeer- en vervoerbeleid	26
Jongerenbeleid	14
Openbaar Vervoer	13
Parkeerbeleid	11
Bedrijvenbeleid	10
Ouderenbeleid	8
Gehandicaptenbeleid	6
Distributie van goederen	5

Tabel 3.2. Scores voor afdelingen binnen de eigen organisatie waarmee de samenwerking en communicatie zou moeten verbeteren.

Verbetering van de contacten met *educatiebeleid* is voornamelijk gewenst in het kader van de verkeerseducatie en de voorlichting aan jongeren. Daarnaast speelt, net als bij de communicatie met welzijnsafdelingen zoals jongerenbeleid, ouderenbeleid en gehandicaptenbeleid, het verschil in achtergrond een rol; het verschil tussen de harde en softe sector bemoeilijkt vaak de communicatie met deze afdelingen.

De wens voor een verbetering van de samenwerking met *verkeer- en vervoerbeleid* past in de tendens van integratie van verkeersveiligheid in het verkeer- en vervoerbeleid.

### 3.5. Verbetering van de samenwerking met beleidsterreinen buiten de eigen organisatie

Buiten de eigen organisatie zou met name de samenwerking met de *politie* verbeterd moeten worden. Gemeenten hebben onder meer behoefte aan extra gegevens van de politie. Daarnaast zou meer overleg plaats moeten vinden omtrent handhavingsacties en controles. Wederzijdse versterking kan het resultaat zijn.

Ten aanzien van handhavings- en voorlichtingsacties is ook *regionale samenwerking* van belang. Deze samenwerking is met name voor kleine gemeenten van belang, te meer daar het geld in de toekomst (ook) aan regio's

wordt toegekend. Maar regionale samenwerking biedt ook mogelijkheden om van elkaar te leren en ervaringen uit te wisselen.

Samenwerking buiten de gemeente meest nodig met:	
Politie/justitie	46
Regionale samenwerking	46
Inwoners	35
Scholen	19
Veilig Verkeer Nederland	13
Provincie	12
Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid ZH	7
Rijkswaterstaat	5
Rijschoolhouders	3

Tabel 3.3. Scores voor organisaties waarmee de samenwerking en communicatie zou moeten verbeteren.

Gezien het geringe draagvlak dat bij burgers geconstateerd wordt, is ook een verbetering van de samenwerking met *bewoners* van belang. Dit is in § 3.3 al besproken.

### 3.6. Verbetering van de informatievoorziening ten behoeve van beleidsontwikkeling en -uitvoering

De meeste behoefte bestaat aan kennis over de *effectiviteit van maatregelen*, de *kosten en baten van maatregelen*, en *inzicht in de stand van zaken en ontwikkelingen in de verkeersveiligheid*.

Terreinen waarop verbetering van de informatievoorziening gewenst is:	
Kosten en baten van maatregelen	50
Effectieve maatregelen	49
Inzicht in de stand van zaken en ontwikkelingen	41
Vorbereiden van beleids- en uitvoeringsplannen	33
Vaststellen van het succes van beleid	25

Tabel 3.4. Beleidsfasen ten behoeve waarvan verbetering van de informatievoorziening gewenst is.

Inzicht in de stand van zaken is nodig om gericht maatregelen te kunnen treffen. Vervolgens heeft men behoefte aan praktische kennis over de effectiviteit van maatregelen. Welke maatregelen zijn effectief gebleken, wat zijn de voorwaarden voor het slagen van de maatregel, en vooral: wat zijn de kosten?

Aan het vaststellen van het succes van het beleid zijn de meeste gemeenten nog niet toe. Men bevindt zich nog in de voorbereidende fase: hoe kunnen we een bepaald probleem het best aanpakken?

Andere gemeenten geven aan dat zij niet aan evaluatie toekomen omdat het volgende project alweer voor de deur staat. Evalueren wordt door hen als luxe beschouwd, terwijl er toch veel van geleerd zou kunnen worden.

### 3.7. **Samenvatting**

Samenvattend is uit de workshops het volgende naar voren gekomen:

- Categorisering, snelheid, jongeren, alcohol, bromfietsen en fietsen zijn volgens de workshop-deelnemers de belangrijkste onderwerpen voor de toekomst.
- Het blijkt nodig om aandacht te vestigen op de noodzaak van een gecombineerde aanpak van infrastructurele maatregelen en gedragsbeïnvloeding.
- Er is behoefte aan handvatten voor het verkrijgen van financiële middelen.
- Kennis over de kosten en baten van maatregelen is van belang voor het verkrijgen van draagvlak bij bestuur.
- Het is van belang dat regionale samenwerking gestimuleerd wordt.
- Er is behoefte aan succesvolle communicatieplannen voor overleg met burgers.
- Het is van belang dat verkeersveiligheid meer onder de aandacht gebracht wordt van het ruimtelijke ordeningsbeleid, en dat er gewerkt wordt aan een betere samenwerking tussen ruimtelijke ordening en verkeersveiligheid.
- Er moet aandacht gevestigd worden op het belang van beleidsevaluaties; regionale samenwerking op dit terrein kan uitkomst bieden.

## 4. Aandachtspunten voor het POV

### 4.1. Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn verschillende wensen naar voren gekomen ten aanzien van de ondersteuning en informatievoorziening, van zowel de respondenten van de vragenlijst (hoofdstuk 2) als van de workshopdeelnemers (hoofdstuk 3). Deze wensen vormen het uitgangspunt van dit hoofdstuk, waarin aanbevelingen worden gedaan voor de toekomstige en voort te zetten activiteiten van het POV.

In § 4.2 worden aan de hand van de gebruikerswensen aanbevelingen geformuleerd voor ondersteunende activiteiten van het POV. Met name op het onderdeel 'Kennisverspreiding' wordt uitgebreid ingegaan. Als het POV ten behoeve van de kennisverspreiding informatie gaat bundelen, is het nuttig deze informatie te rubriceren. In § 4.3 wordt hiervoor een voorstel gedaan, gebruik makend van indelingen zoals deze bij het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer en in het Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid (BIS-V) gebruikt worden.

In § 4.4 ten slotte, staan de algemenere aanbevelingen die wij, de resultaten van het onderzoek en de ambities van het POV in ogenschouw nemend, het POV willen meegeven.

### 4.2. Aanbevelingen op basis van wensen van de klant

#### 4.2.1. *Telefonisch infopunt*

Het POV zet als pilot in het KEVER-project een infopunt op. De beschikbaarheid van een regionaal infopunt op het terrein van de verkeersveiligheid wordt als positief ervaren. Voorwaarde is wel dat dit infopunt goed afgestemd wordt op de reeds bestaande (telefonische) infopunten. Ook is het van belang dat de beschikbare kennis zich niet beperkt tot ervaringskennis; het gaat in zijn algemeenheid om alle bruikbare, bij voorkeur getoetste informatie. Er is met name vraag naar (praktische) informatie over maatregelen. Daarnaast is er ook de wens om kwantitatieve informatie op te kunnen vragen, in sommige gevallen gecombineerd met ondersteuning bij de uitvoering van analyses.

Aangezien er bij de regionale partners ook behoefte is aan ervaringskennis van andere partners, zal er bij het infopunt sprake moeten zijn van tweerichtingsverkeer. Voor de input van deze informatie is het infopunt immers afhankelijk van de informatie die de regionale partners toesturen, zoals rapporten van eigen onderzoek, beleidsevaluaties, beleidsplannen, maar ook informatie over acties die in de gemeente gehouden zijn.

#### 4.2.2. *Zoeksysteem op Internet*

In de workshops kwam naar voren dat men veel van de informatie waaraan behoefte is, wel heeft. Velen worden overstelpt met informatie. Maar op het moment dat er informatie nodig is voor het nemen van beslissingen omtrent

een bepaalde kwestie, kost het veel tijd om uit de berg van informatie de voor het voorliggende probleem relevante informatie te halen. Men zou dan ook graag beschikken over een zoekstelsel op Internet waarin men op onderwerp kan zoeken en als resultaat een lijst met relevante publikaties krijgt. Als men niet over een van deze publikaties beschikt, dan kan die op dat moment alsnog opgevraagd worden.

Overigens heeft 27% van de respondenten de beschikking over Internet; 53% beschikt *niet* over Internet.<sup>1</sup> Van deze laatste groep geeft 78% aan dat dit voorlopig ook wel zo zal blijven. Naar verwachting zal de beschikking over Internet echter wel toenemen wanneer een belangrijke applicatie zich aanbiedt op dit medium. De beschikking over Internet lijkt niet afhankelijk te zijn van de gemeentegrootte. Wel blijkt dat gemeenten als groep minder vaak over Internet beschikken dan andere instanties; terwijl 22% van de gemeenten nu reeds beschikt over een Internet-aansluiting, ligt dit percentage bij de groep van andere organisaties (provincie, Rijkswaterstaat, waterschappen, politie en onderwijsbegeleidingsdienst) twee keer zo hoog (41%).

Bij de opzet van een Internet-site kan het POV aansluiting zoeken bij andere partijen die een website voor verkeersveiligheidsprofessionals opzetten, zoals het ROV Overijssel dat op dit terrein de pilot uitvoert in het kader van het KEVER-project. Naast een zoekstelsel kan er op de site ook ingegaan worden op actuele onderwerpen en kunnen de nieuwsbrieven aangeboden worden.

#### 4.2.3. *Praktische naslagwerken*

Een derde wens heeft betrekking op *praktische* naslagwerken. Veel van de informatie die men heeft wordt door gemeentelijke ambtenaren ervaren als te uitgebreid en te wetenschappelijk. Het ASVV is daarop een goede uitzondering. Bij voorkeur heeft men, bijvoorbeeld op het gebied van maatregelen, een publikatie waarin kort en krachtig aangegeven wordt:

- welke resultaten met een maatregel behaald kunnen worden;
- wat de kosten zijn;
- hoe de infrastructurele maatregelen eruit zien;
- waar deze maatregelen in het verleden zijn toegepast;
- wat de voorwaarden zijn voor het slagen van de maatregel; en
- welke maatregelen aan te bevelen zijn, maar ook welke afgeraden worden.

Het opstellen van dergelijke handboeken kan het best op landelijk niveau plaatsvinden. Voor een regionale invulling kan onder meer gebruik gemaakt worden van foto's en schetsen van toepassingen in de eigen regio. Het POV kan de specifieke wensen en behoeften inventariseren aangaande de te behandelen onderwerpen en deze voorleggen aan bijvoorbeeld AVV, en kan bijdragen aan een regionale invulling van de naslagwerken.

#### 4.2.4. *Overige wensen*

De overige wensen die in de enquêtes en de workshops naar voren zijn gekomen ten aanzien van de informatievoorziening vanuit het POV, zijn als volgt samen te vatten:

<sup>1</sup> De resterende 20% van de respondenten heeft de vraag in kwestie niet beantwoord, of heeft de eerste versie van de vragenlijst ingevuld, waarin de vraag over Internet nog niet was opgenomen.

- regelmatig een nieuwsbrief toesturen waarin onder andere kort aangegeven wordt wat de belangrijkste nieuwe publikaties zijn;
- succesvolle voorbeelden van overleg met burgers verzamelen en beschikbaar stellen;
- bekendheid geven aan de politiemonitor en andere bruikbare landelijke en regionale informatie;
- ondersteuning bieden bij het omgaan met basisgegevens;
- zorgen voor een kader voor een beleidsplan;
- zorgen voor een handleiding voor een evaluatierapportage;
- helpen wegen te vinden die bewandeld kunnen worden voor het aanboren van extra geldstromen.

Door het versturen van een nieuwsbrief kan tevens melding worden gemaakt van regionale en gemeentelijke acties die van start gaan of zijn afgerond. Ook de belangrijkste resultaten van landelijk en regionaal onderzoek kunnen op deze manier onder de aandacht worden gebracht. Met ingang van 1998 is in het bestaande POV Magazine reeds een start gemaakt met de opname van dergelijke informatie.

### 4.3. Aanbevelingen voor het rubriceren van informatie

De informatie die het POV ontvangt van de regionale partners als inzet voor de uitwisseling van informatie tussen de regionale partners, maar ook als input voor de informatievoorziening vanuit het POV, dient op eenduidige manier geordend te worden; op die manier is de informatie, bij vragen naar specifieke onderwerpen, snel te lokaliseren. Voorgesteld wordt het materiaal aan de hand van drie categorieën van trefwoorden te rubriceren, te weten:

- maatregelen, inclusief de bijbehorende procesgang (§ 4.3.1);
- aandachtsgebieden, waaronder de speerpunten van het beleid (§ 4.3.2); en
- type materiaal (§ 4.3.3).

In *Tabel 4.1* zijn de te gebruiken trefwoorden in een schema samengevat. Voor dit schema is gebruik gemaakt van de indelingen zoals die gehanteerd worden bij het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer en het Beleidsinformatie-Systeem Verkeersveiligheid (BIS-V).

#### 4.3.1. Maatregelen

Informatie omtrent maatregelen kan onderscheiden worden naar infrastructuurle maatregelen en maatregelen op het gebied van de gedragsbeïnvloeding, naar samenwerking en draagvlak met betrekking tot te nemen maatregelen, juridische aspecten en kosten en financiering.

##### *Infrastructuur*

De onderwerpen met betrekking tot de infrastructuur kunnen worden ingedeeld naar:

- binnen de bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom; en
- komgrenzen.

De informatie omtrent wegen binnen dan wel buiten de bebouwde kom kan nog verder worden onderverdeeld naar materiaal met betrekking tot de



Kennisgebied			Aandachtsgebieden	Type materiaal
<b>Infrastructuur</b>	<i>Bibeko</i>	Gebiedsontsluitingsweg Erftoegangsweg Overgangen	Alcohol Beveiligingsmiddelen Snelheid	Handboek/ handleiding Onderzoeksrapport (Communicatie)plan Evaluatierapport Ervaringskennis
	<i>Bubeko</i>	Stroomweg Gebiedsontsluitingsweg Erftoegangsweg Overgangen	Fietsen en bromfietsen Zwaar verkeer Gevaarlijke situaties Jongeren Ouderen	
	<i>Komgrenzen</i>		Openbaar Vervoer	
<b>Gedragsbeïnvloeding</b>		Verkeerseducatie Rij-opleiding Handhaving en controle Voorlichting aan weggebruiker	<i>Duurzaam veilig</i> Categorisering van wegen Inrichting 30 km/uur-gebieden Inrichting 60 km/uur-gebieden Voorrang verkeersaders Voorrang langz. verkeer van rechts	
<b>Samenwerking en draagvlak</b>		Creëren van bestuurlijk draagvlak Creëren van maatsch. draagvlak Communicatie met bewoners Communicatie met politie en justitie Overleg met aanverwante beleidsterreinen	Bromfiets op de rijbaan Voorrang op rotondes Verkeersveiligheidsaudits	
<b>Juridische aspecten</b>		Afhandeling aansprakelijkheidsconflicten Regelgeving		
<b>Kosten en financiën</b>		Kosten van de verkeersonveiligheid Kosten en baten van maatregelen Financiering		

Tabel 4.1. Trefwoorden ten behoeve van de rubricering van informatie.

wegcategorieën die voor dat gebied van toepassing zijn (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, erftoegangsweg) en informatie met betrekking tot de overgangen tussen wegcategorieën.

#### *Gedragsbeïnvloeding*

Het kennisgebied gedragsbeïnvloeding richt zich op de verkeersdeelnemer. Daarbij is informatie nader onder te verdelen in materiaal omtrent:

- voorlichting aan weggebruikers;
- verkeerseducatie op scholen;
- rij-opleiding; en
- handhaving en toezicht.

#### *Samenwerking en draagvlak*

Onder samenwerking en draagvlak zijn zaken te vatten als:

- het creëren van bestuurlijk draagvlak;
- het creëren van maatschappelijk draagvlak;
- communicatie met bewoners;
- communicatie met politie en justitie; en
- overleg met aanverwante beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening en verkeer- en vervoerbeleid.

#### *Juridische aspecten*

Informatie over juridische aspecten heeft betrekking op de afhandeling van conflicten met verkeersdeelnemers en omwonenden waar bedoeld wordt op de

aansprakelijkheid van de overheid. Daarnaast valt ook de regelgeving in dit kennisgebied.

#### *Kosten en financiën*

Dit laatste kennisgebied omvat zowel kennis omtrent de kosten van de verkeersonveiligheid en de kosten en baten van maatregelen, als mogelijkheden om geldstromen te mobiliseren voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

#### 4.3.2. *Aandachtsgebieden*

Het toekennen van trefwoorden op basis van de aandachtsgebieden binnen de verkeersveiligheid, biedt met name de mogelijkheid om op eenvoudige wijze informatie terug te vinden die handelt over de speerpunten, zoals alcohol, snelheid en beveiligingsmiddelen.

De toe te kennen trefwoorden zijn, in navolging van de door de respondenten onderkende beleidsspeerpunten:

- alcohol;
- beveiligingsmiddelen;
- snelheid;
- fietsers en bromfietsers;
- zwaar verkeer;
- Openbaar Vervoer;
- gevaarlijke situaties;
- jongeren;
- ouderen.

Overwogen kan worden de 'Nieuwe Normmens' als afzonderlijke categorie toe te voegen, waarbij opgemerkt wordt dat aan een publikatie meer dan een trefwoord toegekend kan worden.

Gezien de actualiteit van de onderwerpen en de betrokkenheid van gemeenten bij de uitvoering van een duurzaam-veilige inrichting van het wegennet, is ook rubricering op basis van de thema's uit het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer wenselijk.

Het betreft de onderwerpen:

- categorisering van wegen;
- inrichting 30 km/uur-gebieden;
- inrichting 60 km/uur-gebieden;
- voorrang op verkeersaders;
- voorrang langzaam verkeer van rechts;
- bromfiets op de rijbaan;
- voorrang op rotondes;
- verkeersveiligheidsaudits.

#### 4.3.3. *Type materiaal*

Tot slot is het wenselijk een indicatie te hebben van de vorm waarin de informatie is opgeslagen. Is het informatie in de vorm van een (officiële) *handleiding*, gaat het om een *onderzoeksrapport*, betreft het een *communicatie- of ander plan*, of is het de melding of evaluatie van een

getroffen maatregel. Deze laatste categorie betreft met name ervaringskennis, en kan ook betrekking hebben op een contactpersoon die meer informatie kan geven over een bepaald onderwerp.

#### 4.4. Algemene aanbevelingen voor inzet van het POV

Als conclusie voor de activiteiten die het POV op zich zou kunnen nemen ter ondersteuning van de regio, komen wij tot de volgende aanbevelingen:

- De aanpak van de verkeersonveiligheid is gebaat bij de juiste combinatie van routine en het openstaan voor nieuwe inzichten. Waar veel organisaties aan ongeveer dezelfde vraagstukken werken, is het efficiënt zo goed mogelijk voort te bouwen op routine en inzichten die bij anderen aanwezig zijn. Dit is een belangrijke doelstelling van het KEVER-project. Het POV kan bijdragen aan de organisatie van dit proces, door de uitwisseling van informatie binnen de provincie te coördineren, en zorg te dragen voor de inbreng van landelijke kennis en kennis uit regio's buiten de eigen provincie.
- De onderwerpen die het meest naar voren zijn gekomen bij zowel de vragenlijst als de workshops, zou het POV tot zijn speerpunten voor inzet kunnen benoemen. Dit zijn de onderwerpen snelheid, categorisering van wegen, en fietsers en bromfietsers.
- Het creëren van draagvlak voor de verkeersveiligheid en het uitvoeren van activiteiten op het terrein van gedragsbeïnvloeding en educatie lijkt achter te blijven bij de infrastructurele aanpak. Deze onderwerpen kunnen meer aandacht krijgen door ze zo veel mogelijk te laten meeliften met onderwerpen die wel aandacht en geld krijgen zoals infrastructuur en politietoezicht.  
Verder zou het goed zijn als het POV regelmatig aandacht zou vragen voor onderwerpen buiten de infrastructurele hoek, eventueel in RPV-verband. Het bekend worden van de jaarlijkse percentages van alcoholgebruik in het verkeer of het starten van een landelijke campagne kunnen als aanknopingspunt gebruikt worden. Er kan ingegaan worden op de omvang van het probleem en de effecten van mogelijke oplossingsrichtingen.
- De aanwezigheid van draagvlak voor verkeersveiligheid bij het bestuur is te bevorderen door hen meer bij het onderwerp te betrekken. Dit kan door de betreffende personen uit te nodigen voor congressen of het startsein te laten geven voor verkeersveiligheidsacties. Daarnaast kunnen wethouders aangesproken worden op gedane toezeggingen.
- Het stimuleren van activiteiten van verkeersveiligheidsorganisaties in de richting van bewoners, maar ook in de richting van de politiek verantwoordelijken. Een van de onderwerpen die ook vanuit de verkeersveiligheidsorganisaties bijzondere aandacht verdient is de duurzaam-veilige inrichting van het wegennet.
- Naar schatting is er 30 miljard gulden nodig voor de implementatie van een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem. Het is niet te verwachten dat de rijksoverheid dit geld via extra budgetten beschikbaar stelt. Geadviseerd

wordt de duurzaam-veilige inrichting van wegen en het onderhoud van wegen in sterkere mate te koppelen dan tot nu toe gebruikelijk is. Er wordt in Nederland jaarlijks voor circa zeven miljard gulden in infrastructuur geïnvesteerd. Als daarvan jaarlijks één miljard gulden aan de duurzaam-veilige inrichting van het wegennet zou worden besteed, dan is over 30 jaar het hele wegennet duurzaam-veilig ingericht.

- Om ervoor te zorgen dat verkeersveiligheid uitdrukkelijker wordt meegenomen bij beslissingen omtrent ruimtelijke ordening en infrastructuur, zijn audits een handig hulpmiddel. Een verkeersveiligheidsaudit is bedoeld als hulpmiddel om potentiële veiligheidsproblemen nog tijdens de verschillende ontwerpstadia en de bouwwerkzaamheden te signaleren en aan te geven hoe deze problemen kunnen worden verholpen. Het POV kan het laten uitvoeren van audits bevorderen.
- Het POV kan zich dienstbaar opstellen op het terrein van de analyse van regionale gegevens. Analyse van gegevens op gemeentelijk niveau is in de meeste gevallen niet inzichtelijk voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Het POV kan zich inzetten voor de verzameling van gegevens van zowel wegbeheerders als van politie, en deze vervolgens analyseren en met toegevoegde waarde teruggeven. Daarbij kan tevens gebruik gemaakt worden van de VOR-gegevens, en kunnen gemeenten betrokken worden bij de keuze van specifieke onderwerpen.  
Met betrekking tot de verzameling van wegkenmerken kan het POV zich inzetten voor de inrichting van gegevensverzamelingen conform Het Gemeenschappelijk Functioneel Ontwerp Verkeer en Vervoer (GFO).
- Ook de analyse van kosten en baten van maatregelen en de effectiviteit van maatregelen vraagt om analyse op een hoger aggregatieniveau.  
Na inventarisatie van de wensen op dit terrein, zou een overkoepelende organisatie buiten de gemeente het op zich moeten nemen gegevens op dit terrein te verzamelen en vervolgens te analyseren. Op deze manier is meer informatie te halen uit gegevens die binnen de regio aanwezig zijn.  
Het voordeel ten opzichte van landelijk verzamelde gegevens is dat men enerzijds de eigen wensen kenbaar kan maken, en anderzijds dat de informatie toegesneden is op de eigen regio en daardoor relevanter is voor de situatie in de eigen gemeente.
- Hoewel er veel vraag is naar publikaties met praktische informatie, zijn er verschillende van dergelijke publikaties die nauwelijks bekend zijn, en dus weinig worden gebruikt. De Handleiding Handhaving is hier een voorbeeld van. Het POV kan het op zich nemen deze publikaties meer onder de aandacht te brengen.

## Literatuur

Brouwer, M. & Mulder, J.A.G. (1997). *Kennis op maat voor regio en Rijk; Beschikbare en benodigde informatie ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid*. R-97-17. SWOV, Leidschendam.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1996). *De daad bij het woord; Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1996-2000*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Den Haag.



## Bijlage

## Analyseresultaten

1. *Verkeersveiligheid en achtergrondgegevens*
2. *Risicoverklarende gegevens*
3. *Beveiligingsmiddelen*
4. *Wegkenmerken en intensiteiten*
5. *Beleidsplannen*
6. *Eigen onderzoek en beleidsevaluatie*
7. *Projecten en maatregelen*
8. *Handboeken, maatregelencatalogi en andere naslagwerken*

## 1. Verkeersveiligheid en achtergrondgegevens

Hierbij gaat het om gegevens die onder andere de omvang van het verkeersveiligheidsprobleem in uw gebied aangeven en de groepen of lokaties die extra aandacht nodig hebben. Of u over de informatie beschikt, vragen we per 'bron' van de informatie.

Het belang en de eventueel extra gewenste ondersteuning kunt u desgewenst alleen per onderwerp invullen. Van *groot* of *gering* belang kunt ook interpreteren als van *meer* respectievelijk *minder dan gemiddeld* belang.

Gegevens en informatie over:	beschikt uw organisatie erover?		wat is het belang voor uw organisatie?		vindt u meer ondersteuning wenselijk?	
	ja	nee	groot	gering	ja	nee
<b>ongevallen en slachtoffers</b>			79%	15%	29%	52%
- afkomstig van AVV/BG (VOR)	78%	15%				
- afkomstig van de politie	37%	50%				
- anders, nl.: .....	12%	27%				
<b>subjectieve onveiligheid</b>			79%	13%	28%	52%
- klachten van bewoners	85%	12%				
- inventarisaties namens uw organisatie	40%	47%				
- Politiemonitor	27%	57%				
- anders, nl.: .....	4%	25%				
<b>risicocijfers</b>			28%	43%	22%	38%
- slachtoffers per 100.000 inwoners	28%	46%				
- kencijfers (slachtoffers of ongevallen per mln. kilometers, voor verschill. wegtypen)	28%	50%				
- anders, nl.: .....	3%	19%				
<b>kosten van de verkeersonveiligheid</b>			25%	38%	27%	37%
- uit landelijke rapportages (SWOV in opdracht van AVV)	32%	40%				
- anders, nl.: .....	3%	18%				



## 2. Risicoverklarende gegevens

Hierbij gaat het om gedrag van verkeersdeelnemers dat een verhoogd risico op een ongeval met zich meebrengt. Of u over de informatie beschikt, vragen we per 'bron' van de informatie. Het belang en de eventueel extra gewenste ondersteuning kunt u desgewenst per onderwerp invullen.

Gegevens en informatie over:	beschikt uw organisatie erover?		wat is het belang voor uw organisatie?		vindt u meer ondersteuning wenselijk?	
	ja	nee	groot	gering	ja	nee
<b>alcoholgebruik door verkeersdeelnemers</b> (met name automobilisten)			36%	49%	32%	44%
- van politie (resultaten van handhaving)	28%	59%				
- gericht onderzoek naar alcoholgebruik	13%	74%				
- enquêtes (beweerd gedrag en motieven)	10%	77%				
- VOR (geregistreerd alcoholgebruik)	54%	35%				
<b>snelheid van motorvoertuigen</b>			81%	10%	49%	27%
- van politie (resultaten van handhaving)	57%	34%				
- gericht onderzoek naar gereden snelheden	59%	37%				
- enquêtes (beweerd gedrag en motieven)	12%	81%				
- klachten van bewoners over te hard rijden	81%	16%				
- Politie-monitor (te hard rijden als probleem)	16%	68%				
<b>snelheid van brom- en snorfietsen</b>			52%	32%	35%	29%
- van politie (resultaten van handhaving)	9%	82%				
- gericht onderzoek naar gereden snelheden	6%	84%				
- enquêtes (beweerd gedrag en motieven)	7%	82%				
- klachten van bewoners over te hard rijden	47%	50%				
- Politie-monitor (te hard rijden als probleem)	4%	79%				
<b>andere aspecten van gevaarlijk rijgedrag</b>			52%	29%	35%	31%
rood-licht-negatie	32%	59%				
inhaalgedrag	15%	74%				
voorrangsgedrag	21%	68%				
agressief rijgedrag	12%	75%				

### 3. Beveiligingsmiddelen

Hierbij gaat het om zaken zoals gordels en helmen, die ertoe dienen de letselernst te beperken. Of u over de informatie beschikt, vragen we per 'bron' van de informatie. Het belang en de eventueel extra gewenste ondersteuning kunt u desgewenst alleen per onderwerp invullen.

Gegevens en informatie over:	beschikt uw organisatie erover?		wat is het belang voor uw organisatie?		vindt u meer ondersteuning wenselijk?	
	ja	nee	groot	gering	ja	nee
<b>gordelgebruik door automobilisten</b>			18%	63%	13%	59%
- van politie (resultaten van handhaving)	10%	84%				
- gericht onderzoek naar gordelgebruik	9%	84%				
- enquêtes (beweerd gedrag en motieven)	6%	82%				
<b>gebruik van kinderzitjes</b>			15%	65%	10%	60%
- van politie (resultaten van handhaving)	4%	88%				
- gericht onderzoek naar gebruik	3%	88%				
- enquêtes (beweerd gedrag en motieven)	4%	85%				
<b>correcte afstelling hoofdsteunen</b>			4%	62%	13%	63%
- gericht onderzoek naar afstelling	7%	60%				
- anders, nl.: .....	6%	87%				
<b>correct gebruik van helmen door bromfietzers</b>			18%	60%	13%	54%
- van politie (resultaten van handhaving)	7%	87%				
- gericht onderzoek naar gebruik van helmen	6%	85%				
- enquêtes (beweerd gedrag en motieven)	4%	84%				
<b>zichtbaarheid van fietsers (verlichting en reflectoren)</b>			24%	53%	21%	46%
- van politie (resultaten van handhaving)	9%	82%				
- gericht onderzoek naar verlichting / reflect.	12%	77%				
- enquêtes (beweerd gedrag en motieven)	6%	82%				

#### 4. Wegkenmerken en intensiteiten

Het is de bedoeling dat binnen afzienbare tijd het hele wegennet in Nederland gecategoriseerd is. Afstemming tussen wegbeheerders is daarbij essentieel; het wegennet moet immers zo uniform en voorspelbaar mogelijk zijn. De categorisering heeft mede te maken met wegtypen, inrichtingseisen en het gebruik dat van de wegen wordt gemaakt. Het POV wil graag globaal weten of gegevens hierover systematisch dan wel ad hoc worden bijgehouden en hoe goed toegankelijk deze gegevens zijn.

Bij de opslag en toegankelijkheid onderscheiden we de volgende vormen:

a: in kaartenbak

b: op tekeningen

c: op digitale kaarten

d: in een geografisch informatiesysteem.

Wilt u de letter die van toepassing is, aangeven?

Gegevens en informatie over:	beschikt uw organisatie erover?		Zo ja, hoe vaak worden de gegevens verzameld?			Zo ja, wat is de opslagvorm en toegankelijkheid?			
	ja	nee	syst.	ad hoc	beide	a	b	c	d
<b>intensiteiten</b> (tellingen en schattingen)	79%	16%	30%	46%	19%	67%	22%	22%	9%
<b>inrichting van wegen</b> (aantal rijstroken, parallelvoorzieningen, ...)	66%	27%	51%	36%	4%	24%	54%	37%	13%
<b>overige wegkenmerken</b> (verkeersmaatregelen, uitvoeringsbesluiten, bijv. gesloten-verklaringen en maximum snelheid)	78%	16%	42%	36%	13%	64%	28%	9%	9%

Gemeenschappelijk Functioneel Ontwerp Verkeer en Vervoer (GFO)		
Kent u het GFO ?	ja	18%
	nee	79%
Richt uw organisatie de gegevensverzamelingen in conform GFO ?	ja	0%
	nee, nog niet	24%
	nee, en dat blijft voorlopig zo	21%

## 5. Beleidsplannen

Hierbij gaat het om beleidsplannen die in uw gemeente of regio gelden voor de bevordering van de verkeersonveiligheid en om plannen van andere organisaties waarmee uw organisatie rekening houdt.

In *onderdeel A* wordt voor elk actueel plan dat in uw gemeente of regio geldt gevraagd welke dienst of afdeling daarvoor verantwoordelijk is. In *onderdeel B* wordt u gevraagd voor een aantal landelijke en regionale plannen aan te geven of met deze plannen rekening wordt gehouden in uw organisatie.

### A.

<b>Gelden er in uw gemeente of regio actuele plannen voor de bevordering van de verkeersveiligheid?</b>	<b>ja</b>	76%
	<b>nee</b>	15%
<b>Indien er verkeersveiligheidsplannen gelden, welke zijn dit?</b>		
<b>plan:</b>		
beleidsplan verkeersveiligheid	63%	
uitvoeringsplan verkeersveiligheid	54%	
verkeerscirculatieplan	46%	
categoriseringsplan	60%	
Ruimtelijke Ordening-plannen zoals structuur-, streek- en bestemmingsplannen, waarin rekening wordt gehouden met verkeersveiligheid	48%	
anders	23%	
Heeft uw organisatie voor de opstelling van verkeersveiligheidsplannen gebruik gemaakt van de diensten van een adviesbureau?	ja	54%
	nee	37%
Het POV mag over een exemplaar v.d. plannen beschikken:	ja	77%
	nee	4%
	leeg/w.n.	19%
Vindt u een kader voor het opstellen van een beleidsplan of nadere afstemming wenselijk?	ja	62%
	nee	10%

**B.**

<b>Beschikt uw organisatie over plannen van andere organisaties?</b>	<b>ja</b>	90%
	<b>nee</b>	6%
Er wordt rekening gehouden met de volgende bestaande plannen:		
Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid, De daad bij het woord, mei 1996, Ministerie van V&W		53%
Voortgangsrapportage 'Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid, 1997 - 2001', april 1997, Ministerie van V&W		47%
Startprogramma Duurzaam Veilig (V&W, IPO, Unie van Waterschappen en VNG)		87%
provinciale plannen (ruimtelijke ordening; verkeer en vervoer; veiligheid)		65%
relevante plannen van aangrenzende wegbeheerders		51%
relevante plannen van andere partners, zoals POV, VVN en politie		65%
anders		4%

## 6. Eigen onderzoek en beleidsevaluatie

Hierbij gaat het om onderzoek dat uw organisatie zelf heeft uitgevoerd of heeft uitbesteed aan bijvoorbeeld een onderzoeksinstituut. In *onderdeel A* wordt u allereerst gevraagd de onderzoeken te noemen die *in uw opdracht* in de afgelopen 3 jaar (1995 t/m 1997) zijn uitgevoerd (al dan niet door uw eigen organisatie) en waarin het verkeersveiligheidsbelang een grote rol speelt. Voorbeelden van dit type onderzoek zijn verkeersveiligheidsanalyses, schoolroute-onderzoeken of onderzoek naar verkeersstromen.

Voor elk van de onderzoeken vragen wij u tevens aan te geven of uw organisatie het onderzoek zelf heeft uitgevoerd dan wel het onderzoek heeft uitbesteed.

In *onderdeel B* wordt gevraagd naar eventuele beleidsevaluaties die uw organisatie gemaakt heeft.

### A. Onderzoek

In totaal hebben: 48 respondenten (71%) 108 onderzoeken genoemd. Daarvan werd:	24% door de eigen organisatie uitgevoerd  71% uitbesteed  5% door eigen én andere organis. uitgevoerd
Anderen mogen ook over de onderzoeksresultaten beschikken:	ja 85% weet niet 15%
Uitwisseling van informatie over het opzetten van analyses en onderzoeken is wenselijk volgens de totale groep respondenten:	ja 57% nee 2% leeg/weet niet 41%

### B. Beleidsevaluatie

Maakt uw organisatie een periodieke evaluatie-rapportage?	ja 26% nee 56%
Zo ja, hoe vaak maakt uw organisatie een periodieke evaluatie-rapportage?	regelmatig 72% incidenteel 28%
Het POV mag over een exemplaar beschikken:	ja 78% weet niet 22%
Praktische aanbevelingen voor beleidsevaluatie worden op prijs gesteld (bijv. hoe pak je het aan; wat heb je ervoor nodig):	ja 19% nee 4% leeg/weet niet 77%

## 7. Projecten en maatregelen

Algemeen leeft de veronderstelling dat degenen die bezig zijn met de bevordering van de verkeersveiligheid meer van elkaar zouden kunnen leren, als maar op een centraal punt bekend zou zijn wie waarmee bezig is.

Zou u derhalve in onderstaande matrix met een kruisje willen aangeven voor welke onderwerpen er in de periode 1995-1997 projecten zijn gepland, uitgevoerd of in uitvoering zijn? Het gaat nadrukkelijk niet alleen om succesvolle projecten; ook van 'missers' kan veel geleerd worden!

	<b>infrastructuur</b>	<b>voorlichting/educatie</b>	<b>handhaving/controle</b>
categorisering wegen	35	6	3
blackspots	32	4	3
snelheid	30	23	23
alcoholgebruik	3	23	21
beveiligingsmid. in auto's		11	7
bromfietsen	9	15	18
fietsen	23	19	14
voetgangers	14	9	3
jongeren	6	18	6
ouderen	5	11	1
gehandicapten	5	1	
zwaar verkeer	14	8	8
openbaar vervoer	16	8	3
Totaal	192	156	110

## 8. Handboeken, maatregelencatalogi en andere naslagwerken

Er bestaan veel naslagwerken. We hebben hiervan een selectie gemaakt; u treft deze in onderstaande tabel aan. Wilt u van de publikaties aangeven of ze, voor zover u weet, binnen uw organisatie beschikbaar zijn? Zo ja, vult u dan ook in of ze worden gebruikt? Een belangrijke vraag is vervolgens of u wensen heeft ten aanzien van de publikaties. Deze kunt u desgewenst erbij schrijven of tijdens de discussiebijeenkomst naar voren brengen. Aan het einde van de lijst is ruimte gereserveerd om, als u dat wilt, titels op te schrijven van naslagwerken die u als nuttig ervaart maar die niet op de lijst voorkomen.

Titel, jaar van uitgave en organisatie	De organisatie beschikt erover:	De publikatie is in bezit en wordt gebruikt:	De publikatie is in bezit en er zijn wensen:
'Voorkomen blijft beter.....', Mogelijkheden voor een verkeersveilige ruimtelijke ordening, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1995	21%	71%	7%
'Verstedelijking en Verkeersveiligheid', 1996, Adviesdienst Verkeer en Vervoer/TNO	9%	50%	17%
Ruimtelijk beleid en verkeersveiligheid; Verkeersveiligheid als leidraad in ruimtelijke plannen, 1993, ROVL	12%	38%	0%
Verkeersveiligheid en ruimtelijke plannen; Toelichting op de conflictogram-aanpak, 1993, ROV Drenthe	7%	40%	20%
CROW 116: Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis, 1997	66%	91%	11%
Voorwaarden invoering 30-km/uur binnen de bebouwde kom, R-97-21, SWOV	16%	82%	0%
'Duurzaam Veilig', aangrijpingspunten voor vandaag, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1994	31%	52%	5%
'Maatregelencatalogus Duurzaam Veilig', 1994 en herziening 1997, RWS Zuid-Holland en Bureau V&VA	57%	82%	10%
Rotondes en voorrangregelingen, R-95-58, SWOV	19%	69%	0%
'Inventarisatie verkeerspleinen nieuwe stijl in de provincie Zuid-Holland', 1992, RWS Zuid-Holland, Bureau V&VA	41%	71%	7%
CROW 74: Teken voor de fiets (Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur), 1993	66%	73%	4%
'Handboek verkeersborden', september 1993, Adviesdienst Verkeer en Vervoer/ Hofstra verkeersadviseurs	43%	79%	7%
Handleiding AVOC (Aanpak Verkeers- Ongevallen Concentraties), 1992, CROW	54%	59%	0%
Handleiding ASPE (Aanpak Groepen Specifieke Ongevallen), 1993, CROW	19%	38%	0%



Titel, jaar van uitgifte en organisatie	De organisatie beschikt erover:	De publikatie is in bezit en wordt gebruikt:	De publikatie is in bezit en er zijn wensen:
Handleiding AGEB (Aanpak van Gebieden), 1993, CROW	22%	33%	0%
CROW 115: Kruispunten buiten de bebouwde kom, 1997	34%	57%	0%
'Maatregelenoverzicht snelheid op 80 km/h wegen', 1992, Dienst Verkeerskunde	9%	50%	0%
Handleiding voor de geïntegreerde aanpak van snelheid op 80 km/u wegen en traversen, 1993, ROVG	1%	100%	0%
Handleiding Handhaving, 1995, uitgegeven door o.a. V&W en PVI	12%	13%	0%
'Modulenboek Gedragsbeïnvloeding in de regio', 1997, Adviesdienst Verkeer & Vervoer	37%	32%	0%
Bulletin Verkeersveiligheid (voorheen Gemeente-info), V&W	66%	82%	2%
'Signalen', nieuwsbrief over Duurzaam Veilig Verkeersbeleid, IPO/VNG/V&W	65%	73%	2%
SWOV-schrift, SWOV	54%	65%	0%
'Projectinformatie Adviesdienst Verkeer en Vervoer', november 1996 (uitgegeven op de kennismarkt AVV 7/11/1996)	7%	40%	0%
'Verkeersongevallenanalyse Zuid-Holland' (VAZ-map), 1992, RWS Zuid-Holland	32%	32%	5%
'De verkeersonveiligheid in de provincie Zuid-Holland', 1994, SWOV	22%	33%	0%
Sociaal en Cultureel Rapport, 1997, SCP	7%	20%	0%
Rapportage ouderen, 1997, SCP	3%	50%	0%
Maatschappelijke en individuele determinanten van autogebruik, 1997, SCP	3%	100%	0%
CBS-statistieken	46%	48%	6%
Folder Kerncijfers (V&W, 1997)	44%	57%	0%
diskette met handleiding voor opstellen gemeentelijk beleidsplan (DHV)	26%	22%	0%
d'Ongeval of VERAS (software voor ongevallenanalyse)	41%	75%	18%
GVIS (pakket voor geografisch georiënteerde analyses)	9%	50%	0%
Beleids-effectrapportage Verkeer en Vervoer 1997, V&W	18%	33%	8%
Beleids-effectrapportage Verkeersveiligheid, 1995, V&W/SWOV	7%	40%	0%

Titel, jaar van uitgifte en organisatie	De organisatie beschikt erover:	De publikatie is in bezit en wordt gebruikt:	De publikatie is in bezit en er zijn wensen:
Evaluatie Decentralisatie-accorder regionaal verkeersveiligheidsbeleid, 1997, Berenschot in opdracht van V&W	9%	50%	0%
Zesde peiling gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid, 1997, VSC	13%	44%	0%

**In bovenstaande lijst gemiste titels van naslagwerken die men belangrijk vindt:**

- CROW 83: Tellen en meten in het verkeer
- CROW 96A: Richtlijnen voor maatregelen bij werken in uitvoering op autosnelwegen
- CROW 110: ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom
- 'Diverse CROW-publicaties'
  
- Publicaties van de ANWB
- Wegenverkeerswetgeving
- Handboek verkeers- en vervoerskunde (VVGA)
- Richtlijnen bebakening en markering (RWS/Grontmij)
- Betaalbare verkeersveiligheid in woonwijken (TU/CROW)
- Bebouwde komgrenzen en traversen in de provincie Utrecht, ROV Utrecht
- Wegwijzer verkeersvoorzieningen, De Voetgangersvereniging
- Oversteken naar duurzaam-veilig, De Voetgangersvereniging (1998)