

Inventarisatie projecten 'duurzaam-veilig' II

Drs. ing. T. Hummel & ir. S.T.M.C. Janssen

R-99-28

Inventarisatie projecten 'duurzaam-veilig' II

De demonstratie- en voorbeeldprojecten opnieuw beschouwd op
ontwikkelingsstadia van kennis

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-99-28
Titel: Inventarisatie projecten 'duurzaam-veilig' II
Ondertitel: De demonstratie- en voorbeeldprojecten opnieuw beschouwd op ontwikkelingsstadia van kennis
Auteur(s): Drs. ing. T. Hummel & ir. S.T.M.C. Janssen
Onderzoeksmanager: Ir. S.T.M.C. Janssen
Projectnummer SWOV: 55.277
Projectcode opdrachtgever: PRDVL 98.023
Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Trefwoord(en): Safety, road network, data acquisition, evaluation (assessment), Netherlands.

Projectinhoud: De SWOV heeft in 1997 een plan opgesteld voor het verwerven en overdragen van kennis die nodig is bij het verwezenlijken van een duurzaam-veilig verkeerssysteem. Een eerste inventarisatie van de projecten in dit kader is gerapporteerd in 1998. Dit tweede rapport geeft opnieuw een overzicht van de kennis die momenteel beschikbaar is uit de demonstratie- en voorbeeldprojecten 'duurzaam-veilig'.

Aantal pagina's: 30 + 6 blz.
Prijs: f 20,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-320126

Samenvatting

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het initiatief genomen voor een breed opgezette demonstratie van de mogelijkheden voor een duurzame aanpak van de verkeersonveiligheid. Vanuit de regio zijn vier demonstratieprojecten aangewezen: West-Zeeuwsch-Vlaanderen, Oosterbeek, Grubbenvorst en Kop van Overijssel. Aan deze projecten zijn twee voorbeeldprojecten toegevoegd: West-Friesland en Westland.

Als vervolg op een inventarisatie uit 1998 (Mulder, 1998), wordt opnieuw de stand van zaken weergegeven bij de 'duurzaam-veilig'-projecten aan de hand van een schema dat de kennis in vier ontwikkelstadia (conceptuele basis, praktische adviezen, implementatie en monitoring, evaluatie) en op tenminste drie gebieden (weginfrastructuur, gedragsbeïnvloeding en regelgeving, bestuurlijke aspecten) onderscheidt. Een volledig plan voor de monitoring en evaluatie van duurzaam-veilige projecten zou alle elementen van dit kennisschema moeten bevatten.

De conceptuele fases in alle projecten hebben een intentieverklaring met de uitgangspunten van 'duurzaam-veilig' als grondslag voor infrastructurele maatregelen. Die intentieverklaring wordt ook in alle gevallen gevolgd door een projectplan. De beschrijving van de infrastructurele deelprojecten is sterk verschillend in de detaillering (van trefwoorden tot bestektekeningen). De vier demonstratieprojecten hebben inmiddels een monitoringplan, maar er was geen afstemming tussen plannen.

Aan wijziging van de ruimtelijke ordening wordt weinig aandacht besteed. In één van de projecten is een uitgesproken maatregel op dit gebied in het plan opgenomen.

Beïnvloeding van de vervoerwijze door maatregelen die verbetering brengen in het openbaar vervoer heeft in twee projecten enige betekenis gekregen. Bij alle projecten wordt bevordering van het fietsverkeer genoemd door aanleg van veilige fietsvoorzieningen of specifieke fietsroutes.

Bij de meeste 'duurzaam-veilig'-projecten heeft het lang geduurd voordat er een definitieve lijst van maatregelen op tafel lag en is men er (nog) niet goed in geslaagd een adequate nulmeting voor deze maatregelen uit te voeren en vervolgens te rapporteren. Kennis uit deze 'productmonitoring' is op dit moment dus pover.

Binnen de demonstratieprojecten voelt men een zware druk om het nut van 'duurzaam-veilig' aan te tonen. Het onderzoek dat daarbij verlangd wordt, komt moeizaam van de grond. Uniformiteit in de aanpak is er niet. Daarom zal het samenvoegen van de gegevens tot één evaluatiestudie niet mogelijk zijn. Opgedane kennis en ervaring blijven beperkt gelden voor de condities van het studiegebied.

Het blijkt onjuist de 'duurzaam-veilig'-projecten als één integraal project te zien. Ook de veronderstelling dat uitspraken gedaan zou kunnen worden over alle maatregelen van een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem, is niet waar te maken met de demonstratie- en voorbeeldprojecten. Met de implementatie van de duurzaam-veilige maatregelen in de projecten is wel leerzame ervaring opgedaan op het gebied van de draagvlakverwerving en voorlichting. Bij de realisatie van vooral de infrastructurele maatregelen, spelen de financiële perikelen een belangrijke rol. Bovendien kost het nog steeds veel moeite om de plaatselijke bevolking en de lokale bestuurders te (blijven) overtuigen.

Aanbevelingen

- alle organisaties en personen die belang hebben bij de maatregelen van het project, bij de opzet en invulling van het projectplan uitnodigen om hun visie te geven;
- bij het opstellen van de plannen en bij de procesbegeleiding een deskundig adviesbureau in de armen nemen, en de gemaakte afspraken goed vastleggen in een soort logboek;
- de plannen onderbouwen met praktijkgegevens zoals verkeerstellingen, wegkenmerken en de gegevens van de verkeersongevallen. Deze informatie speelt ook een actieve rol bij de draagvlakverwerving. De informatie wordt waardevoller als met dezelfde indicatoren wordt gewerkt.
- het demonstratiekarakter van de vier betreffende projecten minder op de voorgrond plaatsen; liever spreken over voorbeeldprojecten en onder die noemer veel meer projecten uitnodigen die duurzaam-veilige maatregelen implementeren.

Summary

Inventory of 'sustainably-safe' projects' II

The Dutch Ministry of Transport took the initiative for a broadly designed demonstration of the possibilities of a sustainable approach to road safety. Four rural demonstration projects of varying sizes were designated from the southern and eastern parts of the country: West Zeeuwsch-Vlaanderen, Oosterbeek, Grubbenvorst, and Kop van Overijssel. Two example projects, in other parts of the country were added to these four: West Friesland and Westland.

The status quo of the 'sustainably-safe' projects was examined again as a result of the 1998 inventory (Mulder, 1998). This was done using a process in which the knowledge is divided into four stages of development: conceptual basis, practical advices, implementation, and monitoring. It also used at least three aspects: road infrastructure, behavioural influence and rules & regulations, and administration. A complete plan for monitoring and evaluating sustainably-safe projects should contain all elements of the knowledge process.

In the conceptual phases of all projects, a declaration of intent was signed. These embellished the starting points of sustainably-safe as the basis for infrastructural measures. In all cases, the declaration of intent was followed by a project plan. The description of the infrastructural sub-plans differ greatly in their details, from key-words to specifications. The four demonstration projects have, in the meantime, a monitoring plan. There is, however, no harmony between the plans.

Little attention is paid to changes in the environmental planning. In one of the projects a special, relevant measure was passed and included in the plan.

Influencing the means of transport used (modal split) by means of measures that improve public transport, has become of some importance in two of the projects. All projects mention encouraging cycling by providing safe cycling facilities or specific cycle routes.

With most of the sustainably-safe projects, it has taken a long time before a final list of measures was drawn up. They have not (yet) been successful in establishing or reporting an adequate baseline measurement for these measures. Knowledge from this 'product monitoring' is thus, until now, poor. Within the demonstration projects, one feels the heavy pressure to show the use of 'sustainably-safe'. The research necessary for this is growing very labouriously. There is no uniformity in the approaches. This is why it will not be possible to add up all the results together to produce one, complete evaluation study. The acquired knowledge and experience is limited to the specific conditions of the project area.

It appears to be incorrect to see the sustainably-safe projects as one, integral project. The assumption that conclusions can be drawn about all the measures of a sustainably-safe road traffic system from demonstration projects and example projects, is also not true. Implementing the sustainably-safe measures in the projects has resulted in helpful experience, as far as obtaining support and providing information is concerned. In achieving (especially) the infrastructural measures, the financial problems are important. Furthermore, a lot of effort is required to (continue to) convince the local population and the local government.

Recommendations

- invite all organisations and individuals who will be effected by the project measures, to offer their ideas during the design and planning of the project.
- invite an expert consultant agency while setting up the plans and for the process guidance, and enter the agreements made in a sort of log-book.
- substantiate the plans with practical details such as traffic counts, road characteristics, and road accidents. This information plays an active role when obtaining support. This information has a greater value if the same indicators are used.
- emphasize less the demonstration character of the four projects; concentrate preferably on example projects and use these to attract more projects that implement sustainably-safe measures.

Inhoud

1.	Inleiding	8
2.	De demonstratie van een duurzaam-veilige aanpak	10
3.	De voortgang en kennisverwerving van de projecten	11
3.1.	Algemeen	11
3.2.	West-Zeeuwsch-Vlaanderen	11
3.3.	Oosterbeek	12
3.4.	Grubbenvorst	15
3.5.	Kop van Overijssel	16
3.6.	Westland	19
3.7.	West-Friesland	20
4.	Conclusies en aanbevelingen	24
4.1.	Algemeen	24
4.2.	Infrastructuur	24
4.3.	Gedragsbeïnvloeding	26
4.4.	Draagvlakverwerving	26
4.5.	Besluitvorming	28
4.6.	Eindconclusie en aanbeveling	28
	Literatuur	30
Bijlage	Tabel 1 t/m 6	31

1. Inleiding

Op verzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat heeft de SWOV in 1997 een plan opgesteld voor het verwerven en overdragen van kennis die nodig is bij het verwezenlijken van een duurzaam-veilig verkeerssysteem. De notitie (Janssen, Noordzij & Wegman, 1998) heeft indertijd de naam *Beheersplan monitoring en evaluatie van duurzaam-veilige projecten* gekregen om daarmee aan te geven dat er een sterke samenhang werd verondersteld tussen de onderzoeksactiviteiten die hebben geleid tot de duurzaam-veilig-visie, de demonstratie- en voorbeeldprojecten en de plannen voor verdere implementatie van duurzaam-veilig. Vanuit de conceptuele basis kunnen praktische adviezen gegeven worden, bijvoorbeeld in termen van richtlijnen, gevolgd door ondersteuning bij implementatie en monitoring met een uiteindelijke evaluatie van de maatregelen. Deze vier ontwikkelstadia van de kennis die nodig is voor de realisatie van duurzaam-veilig kunnen zich voordoen op tenminste drie kennisgebieden, de weginfrastructuur met alle verkeerskundige aspecten, de gedragsbeïnvloeding en regelgeving, en de bestuurlijke aspecten. Een volledig plan voor de monitoring en evaluatie van duurzaam-veilige projecten zou alle elementen van dit kennisschema moeten bevatten. In de nabeschuiving van de notitie worden al de mogelijkheden en beperkingen genoemd om kennis te vergaren binnen de huidige duurzaam-veiligprojecten.

Allereerst wordt gewezen op de complicerende factor die ontstaat door open-plan-procedures en het gemis aan een instrument dat het duurzaam-veilig-gehalte van de maatregelen kan bepalen.

Een tweede beperking is de lange looptijd van de projecten. De rest van Nederland kan niet op de resultaten wachten van de uiteindelijke evaluatie. Verder lijkt het niet mogelijk in één regionaal project alle relevante duurzaam-veilige maatregelen toe te passen en de effecten te demonstreren. Met de ervaringen van de demonstratieprojecten alleen kan niet worden volstaan. De SWOV heeft in de notitie dan ook een pleidooi gehouden voor een 'Masterplan kennisverwerving' waarin alle informatie en ervaring wordt verwerkt op het terrein van de toepassing van duurzaam-veilige maatregelen.

In het onderhavige rapport wordt de stand van zaken weergegeven bij de duurzaam-veiligprojecten, opnieuw aan de hand van het eerder genoemde kennisschema.

Er wordt verder onderscheid gemaakt naar:

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

Inmiddels hebben het Infopunt Duurzaam Veilig (gericht op kennisverspreiding) en de ervaringen met het Startprogramma al vruchtbaar gewerkt.

De bevindingen van de SWOV bij de monitoring van de duurzaam-veiligprojecten zijn in afzonderlijke rapportages opgenomen. In het voorlaatste rapport *Monitoring projecten 'duurzaam-veilig' III* (Janssen, 1998) is

voorgesteld de ondersteuning van de SWOV breder te maken. Niet alleen reageren op de voorstellen van adviesbureaus voor het monitorings-systeem, maar direct betrokken raken bij de invulling van duurzaam-veilige maatregelen en communicatieactiviteiten. Een nieuwe aanpak zou ook rekening moeten houden met de bevindingen uit de *Overall-evaluatie van de demonstratieprojecten 'duurzaam-veilig', I en II* (Roszbach, 1998; Poppe, 1998).

In de rapportage *Monitoring projecten 'duurzaam-veilig' IV* zijn verslagen gebundeld van de vergaderingen van de werkgroepen van de duurzaam-veilig-projecten die zich met de monitoring hebben bezig gehouden in de periode januari 1998 tot en met februari 1999. In de bundel zijn ook de verslagen van de interviews met projectleiders opgenomen (Hummel & Janssen, 1999).

2. De demonstratie van een duurzaam-veilige aanpak

Binnen de demonstratie- en voorbeeldprojecten verwacht men de mogelijkheden van een duurzaam-veilige aanpak van de verkeersonveiligheid aan te kunnen tonen. Verder wil men met vooral de demonstratieprojecten bereiken dat nieuwe kennis wordt ontwikkeld en vergaard om die vervolgens toe te kunnen passen in andere delen van Nederland.

In het eerste inventarisatierapport is al geconstateerd dat de projecten niet in alle opzichten voldoen aan de product- en procescriteria uit het (vertrouwelijke) rapport *'Duurzaam-veilig' gedemonstreerd* (Slop & Mulder, 1996). Uit de toetsing bleek dat er ongeveer acht onderwerpen zijn waaraan geen aandacht werd geschonken in de voorstellen. Vijf daarvan hadden betrekking op maatregelen voor voertuigen die zich niet goed lenen voor uitvoering in geografisch afgebakende gebieden. Voor de twee andere onderwerpen bleek voor de toepassing van elektronica en telematica ten behoeve van 'duurzaam-veilig', waarschijnlijk nog te weinig maatschappelijk draagvlak te bestaan om dit in een project op te nemen. Om de toepassingsmogelijkheden en het effect van 'duurzaam-veilig' in wijken van verschillende stedenbouwkundige opzet te toetsen, kon ook geen geschikt voorbeeldproject worden gevonden. Wel kon nog een project worden geselecteerd waarin kennis wordt opgedaan over de medewerking van het bedrijfsleven en verzekeringsmaatschappijen. Vanuit de uiteindelijk geselecteerde demonstratie- en voorbeeldprojecten zal dus voornamelijk kennis worden verkregen over infrastructurele en gedragsbeïnvloedende maatregelen en over de resultaten van procesactiviteiten als draagvlakverwerving en besluitvorming.

In 1998 is het eerste inventarisatierapport verschenen met een stand van zaken bij de duurzaam-veilig-projecten (Mulder, 1998). In de conclusies wordt gemeld dat in de projecten vrijwel geen kennis wordt verkregen over effecten van maatregelen op de volgende terreinen:

- ruimtelijke ordening;
- voertuigtechniek;
- telematica.

Een duidelijk gemis is een toepassing van duurzaam-veilige maatregelen binnen grootstedelijke gebieden. De gedragsbeïnvloedende maatregelen die naar voren zijn gebracht, zijn nog niet concreet genoeg om gemonitord, laat staan geëvalueerd te worden. Meer kennis wordt verwacht over de invloed van wijzigingen in de infrastructuur binnen de diverse projecten. De monitorsystemen voor onder andere de effectmeting, waren evenwel nog niet volledig operationeel en leverden dus geen uitgesproken resultaat. Over het algemeen had men binnen de projecten veel moeite met 'draagvlakverwerving' voor de duurzaam-veilige maatregelen, vooral die met infrastructurele gevolgen. De problemen deden zich voor bij de besluitvorming, inspraak en financiering. De monitoring van dergelijke processen liet te wensen over.

In het voorliggende rapport wordt nagegaan welke vorderingen men heeft gemaakt bij de kennisvergaring over de effecten van maatregelen en de ervaringen met de procesactiviteiten.

3. De voortgang en kennisverwerving van de projecten

3.1. Algemeen

De ontwikkelingen binnen de projecten worden beoordeeld aan de hand van de veranderingen van de scores in *Tabel 1 t/m Tabel 6* uit de eerste inventarisatie (Mulder, 1998). In die tabellen wordt onder de tabelkopjes 'maatregelclusters' en 'procesactiviteiten' aangegeven in welke ontwikkelingsstadia van de projecten kennis beschikbaar is of zal komen. Deze structuur is gekozen op grond van het *Beheersplan monitoring en evaluatie van duurzaam-veilige projecten* (Janssen, Noordzij & Wegman, 1998). In de volgende paragrafen wordt per project eerst de belangrijkste informatie gegeven over de voortgang van het project en de problemen die in de verslagperiode gerezen zijn. Vervolgens worden de wijziging van de tabellen van het kennisschema nader toegelicht. Het is een interpretatie van de informatie uit vergaderingen van de werkgroepen 'monitoring' en uit interviews met de projectleiders van de demonstratie- en voorbeeldprojecten. De verschillende positieve scores in het kennisschema geven nog geen garantie op kennisoverdracht. Wanneer de kennis en de ervaringen niet in een rapport neergeschreven worden, is het niet mogelijk kennis te vergaren.

3.2. West-Zeeuwsch-Vlaanderen

Het accent van dit project ligt nog steeds op de verandering van de weginfrastructuur (zie ook Mulder, 1998), maar de uitvoering van de infrastructurale maatregelen is vertraagd door maatschappelijke weerstanden, ondanks langdurige inspraakprocedures, en de opgelegde tijdsdruk. Deze problemen spitsten zich toe op de projecten buiten de kom. Het overleg dat nodig is voor het verwerven van draagvlak heeft een andere invulling gekregen. Het open-plan-proces is aangepast omdat de betrokkenheid van iedereen bij sommige projectonderdelen onvoldoende representatief was en te veel de suggestie van meebeslissen opriep. Verder zijn de oorspronkelijke uitgangspunten over de wegcategorisering minder stringent gehanteerd. Men kiest nu voor creatief maatwerk bij de vaststelling van bijvoorbeeld het dwarsprofiel van de wegcategorieën. De besproken oplossingsrichtingen worden vervolgens door de provincie en de adviesbureaus uitgewerkt en aan de bevolking voorgelegd voor commentaar. Zeker binnen de kom werpt deze interactieve planvorming haar vruchten af. Er is daar sprake van een positieve medewerking van de bevolking. Voor de gedragsbeïnvloeding wil men meer interactie met de infrastructurale maatregelen. In nauwe samenwerking met het Regionale Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Zeeland (ROVZ) worden de gedragsbeïnvloedende maatregelen uitgewerkt. Met name die op het gebied van de educatie, gericht op risicogroepen en op het gebied van de handhaving met gericht verkeerstoezicht. De communicatie wordt verzorgd door het projectbureau. De voortgang met het monitorsysteem is op dit moment onduidelijk. In 1998 zou een verkeersveiligheidsmonitor gedemonstreerd worden waarin de uitgevoerde nulmeting opgenomen is en tussentijdse effecten van maatregelen te tonen zijn.

Door de uitgestelde aanpassing van rijksweg 61 ontstaat vertraging in de uitvoering van het project, met name bij de maatregelen die eigenlijk als eerste in aanmerking moeten komen: de realisatie van een duurzaam-veilig hoofdwegennet.

De beoordeling van het demonstratieproject West-Zeeuwsch-Vlaanderen heeft in *Tabel 1* (zie *Bijlage*) de volgende aanpassingen gekregen:

- De beïnvloeding van de vervoerswijze (maatregelsoort B) vindt impliciet plaats door het gebruik van de fiets te stimuleren met verbeterde fietsvoorzieningen. Deze maatregelen zijn opgenomen in de plannen voor diverse deelgebieden. In het monitorplan wordt evenwel geen indicator genoemd waarmee de verandering in de keuze van vervoer kan worden bepaald.
- Het doel, de uitvoering (volgens plan?) en de effecten van de infrastructuurle maatregelen (C) worden opgenomen in het monitorplan. Dit plan is nog niet gepubliceerd, maar de volgende indicatoren zouden meegenomen worden: ongevallen, intensiteiten van motorvoertuigen, fietsen en bromfietsen, snelheden van motorvoertuigen, alcoholgebruik bij bestuurders van motorvoertuigen, dragen van autogordels, wegtypologieën en veranderingen daarin, acties voor gericht verkeerstoezicht en een aantal mottoborden.
- Toezicht en handhaving (D) wordt in de monitoring meegenomen zoals hierboven gemeld. De gegevens van de nulmeting zijn nog niet gerapporteerd.
- In samenwerking met het Regionale Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Zeeland wordt nu invulling gegeven aan educatie (E) gericht op de vastgestelde risicogroepen. Niet bekend is of met indicatoren dergelijke activiteiten in de monitoring voorkomen.
- Aan voorlichting (F) wordt extra aandacht besteed. Er is een communicatiemedewerker ingezet, zodat een continue verzorging van de informatiestroom binnen het project mogelijk is.
- De draagvlakverwerving voor infrastructuurle maatregelen (H) is aangepast. Deze bijsturing van open-plan-proces heeft geleid tot een meer effectieve inspraak.
- Bij de draagvlakverwerving voor gedragsbeïnvloedende maatregelen (I) speelt het ROVZ, waarin vele organisaties (van burgers, bestuur en bedrijfsleven) medeoordelen over een project, een belangrijke rol.
- Voor telematicamaatregelen (J) is nog geen draagvlak aanwezig. Dit bleek onder meer uit de afwijzing door het ROVZ om proeven te doen met elektronisch afsluitbare voorzieningen op wegen in 60- of 30 km/uur-zones.
- De besluitvorming binnen het project (K) is in discussie. Het bestuurlijk overleg heeft de koers bijgesteld en het project een langere looptijd gegeven. Met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt een nieuwe einddatum afgesproken. De resterende financiering (L) wordt in de jaren tot en met 2004 besteed.
- Gekoppeld aan de besluitvorming is de voorbereiding van een ander groot infraproject (M), de aanleg van de Westerscheldetunnel.

3.3. Oosterbeek

Het definitieve categoriseringsplan is nog niet vastgesteld, en de verwachting is dat dat ook niet voor 1999 zal gebeuren. Hierdoor is de situatie ontstaan dat de uitgevoerde maatregelen de inhoud van het categoriserings-

plan gaan bepalen. Een omgekeerde volgorde hoort hier uiteraard het geval te zijn.

Betrokkenen schatten dat de totale planning ongeveer anderhalf tot twee jaar gaat uitlopen. Zij wijten dit niet alleen aan de trage gang van zaken bij het opstellen van het categoriseringsplan, maar ook aan de financiële impasse, waardoor een aantal maatregelen is uitgesteld. Daarnaast is door ziekte en langdurige afwezigheid sprake van een te krappe ambtelijke capaciteit.

Als gevolg hiervan is de invulling van het projectleiderschap binnen het demonstratieproject lange tijd een knelpunt geweest. De taken zijn tijdelijk waargenomen door een verkeerskundige van de gemeente Renkum, die deze taken echter naast zijn reguliere taken moest uitvoeren.

Met name aan de coördinerende taken, de bestuurlijke terugkoppeling en de draagvlakverwerving (zowel bestuurlijk als onder inwoners) is hierdoor geruime tijd te weinig aandacht besteed.

Dit personele knelpunt is sinds kort opgelost door de aanstelling van twee projectleiders binnen de gemeente Renkum.

Naast dit inmiddels opgeloste personele knelpunt hebben zich in de afgelopen periode twee belangrijke bedreigingen van het demonstratieproject voorgedaan.

In de infrastructurele plannen in Oosterbeek is een extra aansluiting op de A50 essentieel. De realisering van deze extra aansluiting is echter door Rijkswaterstaat ter discussie gesteld. Als Rijkswaterstaat bij het standpunt blijft de aansluiting niet toe te staan, zal de verkeersbelasting op het onderliggende wegennet dermate hoog zijn dat de duurzaam-veilige plannen in Oosterbeek niet in de huidige vorm kunnen worden gerealiseerd.

Daarnaast dreigt een omleiding die in de plannen was voorzien niet te kunnen worden aangelegd. Het tracé van de omleiding voert over een landgoed van het Gelders Landschap, waardoor realisering ernstig wordt bemoeilijkt. Overigens is recent het nieuwe verkeerscirculatieplan van de gemeente Arnhem uitgebracht, waarin/wardoor de beoogde omleiding eveneens ter discussie wordt gesteld.

Mede door de genoemde knelpunten en door de lange looptijd van het project (en de bestuurlijke wijzigingen die zich inmiddels hebben voorgedaan) is het draagvlak voor het demonstratieproject een knelpunt geworden. Bestuurlijk zijn er door de ontstane bedreigingen vragen gerezen over de haalbaarheid van het gehele project. De noodzakelijke investeringen zijn hierdoor onder druk komen te staan.

Ook bij de bevolking vormt het draagvlak voor het project een belangrijk aandachtspunt. Het ingrijpende karakter van de infrastructurele maatregelen creëren bij de bevolking vragen en weerstanden. Er zijn aanzienlijke inspanningen nodig om het draagvlak bij bestuurders en bevolking te vergroten en te behouden.

Ten aanzien van de voortgang van de verschillende deelprojecten wordt verwacht dat de totale planning anderhalf tot twee jaar zal uitlopen.

De beoordeling van het demonstratieproject Oosterbeek heeft in *Tabel 2* de volgende aanpassingen gekregen:

- Beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze (B) vindt binnen het project plaats door de realisatie van fietsvoorzieningen en door bij de uitvoering

van infrastructurele maatregelen/reconstructies die doorstroming voor het openbaar vervoer zoveel mogelijk te garanderen. In het monitoring-programma wordt dit aspect voornamelijk bewaakt door wijzigingen in de doorstroming van het openbaar vervoer te monitoren.

- De uitvoering van infrastructurele maatregelen (C) ligt ondanks enkele vertragingen en versoberingen in de oorspronkelijke plannen redelijk op schema. Het categoriseringsplan is echter nog niet klaar. Vooruitlopend op het gereedkomen van het categoriseringsplan zijn al wel diverse deelprojecten opgestart en zelfs afgerond. Hier bestaat het gevaar dat de uitgevoerde maatregelen de inhoud van het categoriseringsplan gaan bepalen in plaats van andersom.
- Voor toezicht en handhaving op snelheid, alcohol, gordel en helm (D) zijn door ontstane vertragingen nog geen projecten opgestart.
- Van de geplande permanente educatieve maatregelen (E) zijn in de periode 1997/1998 de activiteiten voor het basisonderwijs in gang gezet. Wat de overige educatieve maatregelen betreft, is de inschatting dat in ieder geval twee, maar mogelijk alle projecten vertraging zullen oplopen door het gebrek aan personele capaciteit.
- De voorlichting over het project (F) verloopt met name via de lokale kranten in Oosterbeek. Daarnaast communiceert de gemeente over het project door middel van brieven, informatiebijeenkomsten, informatiepanelen en folders. Dit verloopt blijkens de monitoring aanzienlijk minder effectief dan de artikelen in de lokale kranten.
Uit de nulmeting van de monitoring is gebleken dat ruim de helft van de bevolking van mening is dat de gemeente onvoldoende naar de bevolking communiceert over de algemene voortgang van de duurzaam-veiligplannen.
- Het draagvlak onder bestuur, bevolking en bedrijven (H) staat binnen het demonstratieproject onder druk. Bestuurlijk is er sprake van een afnemend draagvlak doordat een voor de plannen essentiële aansluiting op een stroomweg (vooral nog) niet door lijkt te gaan. Dit in combinatie met de hoge kosten van het demonstratieproject heeft er toe geleid dat op bestuurlijk niveau de vraag is gerezen of het nog wel zinvol is door te gaan met het project.
Onder de bevolking en het bedrijfsleven leidt met name het ingrijpende karakter van de infrastructurele maatregelen tot weerstand tegen de plannen.
In de verbetering en handhaving van het draagvlak bij bestuur en bevolking is recent zeer veel tijd geïnvesteerd door de projectorganisatie.
- Omdat de deelprojecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding vertraagd zijn, is nog niet aan te geven hoe het oordeel en draagvlak ten aanzien van dit aspect is (I).
- Wat betreft de besluitvorming (K) zijn, zoals eerder aangegeven, knelpunten ontstaan door onzekerheid over de realisering van enkele grote infraprojecten (M).
- In de financiering zijn geen grote knelpunten gesignaleerd. Enkele infrastructurele projecten zijn als gevolg van financiële beperkingen versoberd uitgevoerd, maar tot op heden zijn geen grote projecten geschrapt als gevolg van financiële problemen.

3.4. Grubbenvorst

In de deelprojecten te Grubbenvorst zijn de ontwerpcriteria van duurzaam-veilig zo veel mogelijk integraal verwerkt. Gezien de landelijke belangstelling heeft het project een duidelijke voorbeeldfunctie.

Op het laatste deelproject na, de Noordelijke Omleiding om de kern van Grubbenvorst, zijn alle deelprojecten uitgevoerd. Problemen in de sfeer van de financiering van tekorten die het gevolg zijn van de inbouw van de duurzaam-veilig-criteria in de deelprojecten, frustreren momenteel de afronding van het Verkeersstructuurplan. De aangebrachte en nog aan te brengen verbeteringen in het licht van duurzaam-veilig, dreigen bij het niet nakomen van de gewekte verwachtingen voor een deel teruggedraaid te moeten worden. Het deelproject Noordelijke Omleiding is hierdoor met circa een jaar vertraagd. De gemeente zegt hiermee leergeld betaald te hebben en bij een volgende gelegenheid een andere opstelling te kiezen.

De omstreden knip in de Venloseweg draagt een experimenteel karakter en heeft nog vele haken en ogen. De verkeersoplossing voldoet niet geheel aan de verwachtingen. Men overweegt nu opnieuw aanpassingen te doen. Dit proces, dat niet vreemd is bij experimenten, vraagt in de eindfase extra kosten die niet voorzien zijn.

De dynamische wegafsluiting bij de knip is momenteel gereed, maar nog niet in werking gesteld. Een juiste en voor betrokkenen aanvaardbare verdeling van de elektronische pasjes levert nog problemen op. Ervaringen op dit punt zijn nieuw en worden meegenomen in de monitoring van het deelproject.

Men verwacht in oktober 1999 de tweede dynamische wegafsluiting aan de andere kant van de Venloseweg, in de gemeente Venlo, gereed te hebben, waarna de beide afsluitingen in werking kunnen worden gesteld.

Dit project heeft overduidelijk aangetoond dat het goed regelen van de inspraak en de civieltechnische maatregelen uit de koker van duurzaam-veilig, veel meer kosten met zich meebrengen dan de traditionele aanpak. Ook omdat iedereen de plannen heeft getoetst (Rijk, provincie, SWOV) zijn er meerkosten ontstaan. Deze kosten zijn tot nu toe onvoldoende gecompenseerd door provincie, Rijk en gemeenten.

De beoordeling van het demonstratieproject Grubbenvorst heeft in *Tabel 3* de volgende aanpassingen gekregen:

- De beïnvloeding van de vervoerswijze (B) wordt nagestreefd door enerzijds het gebruik van de fiets te stimuleren (+30%) met verbeterde fietsroutes en anderzijds het gebruik van de twee aanwezige buslijnen te bevorderen (+50%) door verbetering van de routing en haltering en door het verkleinen van de loopafstanden naar de haltes. Deze maatregelen zijn opgenomen in het projectplan en in de monitoring. Een enquête onder de inwoners van Grubbenvorst heeft een verdeling opgeleverd over de verschillende vervoerswijzen in de nulsituatie. Bij het openbaar vervoer kent men voor de nulsituatie het aantal in- en uitstappers, de reistijdverhouding ten opzichte van een autorit, en de beoordeling door busreizigers van de frequentie en van de bereikbaarheid.
- Alle infrastructurele maatregelen (C) zijn in te delen naar wegcategorie. De monitoring van de hoofdeffecten wordt zoveel mogelijk per wegcategorie uitgevoerd. De volgende indicatoren zijn al meegenomen in de

nulmeting: ongevallen, intensiteiten van motorvoertuigen, fietsen en bromfietsen, snelheden van motorvoertuigen, alcoholgebruik bij bestuurders van motorvoertuigen, dragen van autogordels en bromfietshelmen, aandeel vrachtverkeer en subjectieve verkeersonveiligheid (aantal klachten en gevaarlijke situaties uit enquêtes onder bewoners, scholieren, senioren en ondernemers). Maatregelen die het centrum verkeersluw moeten maken worden gemonitord op indicatoren als: intensiteit in het centrum, de parkeerdruk, bezoekmotieven, verblijfsduur, aanwezige voorzieningen voor het langzame verkeer, de omzet van winkeliers en de bereikbaarheid voor toeleveranciers.

- Toezicht en handhaving (D) wordt met indicatoren uit snelheidscontroles in de monitor meegenomen.
- De gegevens van de nulmeting zijn nog niet definitief gerapporteerd. Het rapporterende adviesbureau heeft moeite om uit de veelheid van verzamelde gegevens een relevante selectie te maken. Zo is men ook benieuwd naar de relevantie voor de andere demonstratieprojecten. Verder blijkt het beweerd gedrag dat uit enquêtes naar voren komt, niet altijd overeen te komen met het feitelijk gedrag. Dit geeft een probleem bij de interpretatie van de resultaten.
- Educatie (E) komt wel aan de orde op de basisscholen, maar er vindt geen monitoring in het project plaats.
- Aan voorlichting (F) wordt extra aandacht besteed nu de revolutionaire oplossing bij de 'knip' in de Venloseweg tot enige beroering aanleiding gaf. De dynamische afsluiting is nog niet in werking, maar er wordt intensief gecommuniceerd met belanghebbenden.
- De draagvlakverwerving voor infrastructurele maatregelen (H) is even in gevaar gekomen door de reacties van bewoners en het bedrijfsleven op de knip. Een andere opzienbarende maatregel, de fietsstraat, heeft inmiddels bij de bevolking waardering gekregen.
- De draagvlakverwerving voor gedragsbeïnvloedende maatregelen (I) loopt dus stroef waar het de routekeuze over de Venloseweg betreft. Dit heeft direct te maken met het draagvlak voor telematicamaatregelen (J) zoals de dynamische afsluiting wel gezien kan worden.
- De besluitvorming binnen het project (K) is duidelijk. Ook ten aanzien van de politieke en juridische discussie over een pasjesregeling die er bij de knip moet komen. Binnen de projectorganisatie werken gemeenten, provincie en de regionale waterstaat goed samen.
- De financiering (L) van het laatste onderdeel van het project, de aanleg van de Noordelijke Omleiding, ondervindt een vertraging van ongeveer een jaar. Het wachten is op een aanvullende subsidie van het Rijk. Dit uitstel van een essentieel onderdeel van het project, vergroot de genoemde problemen op de Venloseweg. Het autoverkeer heeft immers nog geen aantrekkelijke alternatieve en veiligere route.

3.5. Kop van Overijssel

Binnen het demonstratieproject Duurzaam Veilig in de Kop van Overijssel (KOVO) worden geen grote bedreigingen van het project of van de voortgangesignaleerd. Er is echter wel een aantal deelprojecten aan te wijzen waarvan de voortgang stagneert of waarbij de beoogde resultaten niet worden gehaald.

Een belangrijke vertraging treedt op bij de uitvoering van het raamplan categorisering, doordat de benodigde financiële middelen bij de participerende wegbeheerders (gemeenten) veelal niet aanwezig zijn. Binnen het

demonstratieproject KOVO participeren voornamelijk kleinere gemeenten, die niet in staat zijn grote budgetten vrij te maken die nodig zijn voor dergelijke grootschalige projecten. Het laten meeliften van duurzaam-veilige maatregelen in het reguliere onderhoud verloopt daarentegen goed en zeer consequent.

Een aantal deelprojecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding is gestagneerd door technische en personele problemen. Het project 'agressief verkeersgedrag' stagneert door juridische problemen. Op landelijk niveau ontbreekt vooralsnog het juridische kader, waardoor het project -vooralsnog- is afgebroken (bron: *Duurzaam Veilig in de Kop van Overijssel, Monitor 1998*, notitie in voorbereiding).

Het deelproject 'openbaar vervoer bij evenementen' is afgebroken doordat na het vertrek van de betreffende deelprojectleider bij het openbaar vervoerbedrijf geen opvolger is gevonden.

In het algemeen is binnen de projectorganisatie geconstateerd dat personele wisselingen een te groot probleem vormen. De voortgang van de deelprojecten is te zeer afhankelijk van één of enkele personen. Bij het wegvallen van deze personen ligt het gehele project stil en zijn vervangers vaak moeilijk te vinden. Bij vervanging ontbreekt dan niet alleen de kennis over het project, maar ook het 'elan van het eerste uur'. Het overbrengen van kennis en enthousiasme vergt veel tijd en aandacht van de projectorganisatie.

De lange looptijd van het demonstratieproject is een mogelijke oorzaak van de problemen waarmee de projectorganisatie kampt. Met een dergelijke lange looptijd zijn personele wisselingen onvermijdelijk en wordt tegelijkertijd het draagvlak voor het project erg kwetsbaar.

In het project 'monitoring' heeft de verzameling van de benodigde gegevens voor de nodige hindernissen gezorgd. De informatie die voor het monitoringproject door de overige deelprojectleiders moest worden aangeleverd, bleek niet voorhanden. Deelprojectleiders waren niet op de hoogte van het feit dat zij informatie over de voortgang van het deelproject moesten registreren ten behoeve van de monitoring. De oorzaak van dit probleem lag niet alleen in de aansturing binnen de projectorganisatie, maar ook in het beperkte nut dat de diverse deelprojectleiders aan een procesmatige monitoring hechtten. Door overleg met de deelprojectleiders en door het geven van duidelijker instructie over de gewenste informatieverzameling wordt getracht deze problemen in de toekomst te voorkomen.

De beoordeling van het demonstratieproject Kop van Overijssel heeft in *Tabel 4* de volgende aanpassingen gekregen:

- Hoewel het project KOVO een sterke nadruk op niet-infrastructurele projecten kent, is er in de afgelopen periode een aanzienlijk aantal infra-projecten gerealiseerd (C). In de monitoring van deze infrastructurele projecten is een knelpunt ontstaan, doordat door de deelprojectleiders niet werd geregistreerd welke projecten reeds waren uitgevoerd en wanneer. Dit probleem is inmiddels opgelost. Overige problemen bij de uitvoering en de voortgang zijn niet geconstateerd. Onbekend is echter in hoeverre dit is veroorzaakt door de gebrekkige registratie van de infra-structurele projecten.
- Voor de toezicht en handhaving op snelheid, alcohol, gordels en helm (D) is een groot aantal projecten opgestart. Samenwerking bij en voortgang van deze projecten verlopen voorspoedig. Als enig knelpunt is het deelproject 'elektronische snelheidsbeheersing' gesignaleerd. Dit project

is gestagneerd door technische problemen. De benodigde apparatuur is aangeschaft en geïnstalleerd, maar werkt niet. Aan de oplossing van deze technische problemen wordt nog steeds gewerkt.

- Ook projecten ten aanzien van educatie (E) verlopen voorspoedig. Gesignaleerde knelpunten zijn:
 - a. ongevalspreventie bij jongeren. Door personele knelpunten is dit project vertraagd. Inmiddels zijn nieuwe deelprojectleiders bereid gevonden het project uit te voeren.
 - b. cursus defensief verkeersgedrag. Ondanks dat sprake is van een inhoudelijk goede cursus, worden slechts weinig cursisten getrokken. Er zal actiever en gericht worden gewerkt aan de marketing van de cursus.
- Ondanks het feit dat voorlichting via kranten en andere media (F) in de conceptuele basis van het project niet is gedefinieerd, worden hier diverse activiteiten ontplooid, met goede resultaten. Uit de nulmeting bleek dat 60% van de bevolking van mening is goed geïnformeerd te worden over het project en over de voortgang van activiteiten.
- Het draagvlak onder bestuur en bevolking (H+I) wordt, hoewel dit continue aandacht vereist, niet als knelpunt signaleerd.
- In de besluitvorming en financiering kan als aandachtspunt worden genoemd dat de Provincie Overijssel zich niet verantwoordelijk beschouwt voor de verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom. Doordat investeringen door de provincie uitblijven ontstaat ten aanzien van dit aspect een knelpunt.

In het demonstratieproject 'duurzaam-veilig' KOVO zijn heel goede ervaringen opgedaan met de inzet van de werkgroep 'Advisering'. Deze werkgroep beoordeelt alle infrastructurele plannen binnen KOVO op het duurzaam-veilig-gehalte en geeft waar nodig suggesties voor verbetering. De adviezen van de werkgroep worden door alle betrokken partijen als zeer waardevol beschouwd. De plan toetsing wordt door de gemeentelijke verkeerskundigen niet als inbreuk op de eigen autonomie ervaren, maar eerder als een klankbordpanel. De werkgroep wordt veelal op initiatief van de gemeentelijke verkeerskundigen zelf ingeschakeld of om advies gevraagd.

Het project 'Ontwikkelen verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom' staat op een vrij laag pitje. De provincie ziet zich niet als verantwoordelijke overheid voor verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom. Zij ziet dit als taak voor de gemeenten. De gemeenten geven aan dit project een lage prioriteit, omdat het grootste deel van de wegen buiten de bebouwde kom in beheer is bij de provincie.

Gemeenten hebben vooralsnog (vrijwel) uitsluitend aan de categorisering gewerkt en aan de inrichting van 30 km/uur-gebieden binnen de kom.

Projecten op het gebied van toerisme en verkeersveiligheid zijn nog in 1997/1998 opgestart en zijn nog niet gemonitord.

In projecten op het gebied van ongewenst en gevaarlijk rijgedrag wordt meer voortgang geboekt.

Het project 'Bromfietscursus' verloopt succesvol. In dit project wordt de verplichte theoriecursus van het CBR gecombineerd met de praktijkcursus van het VVN tot de bromfietscursus. Gemeenten, VVN en rij scholen werken samen. Alle jongeren worden persoonlijk uitgenodigd voor een cursus.

Het project snelheidsbeheersing in een wegennet bestaat niet meer zelfstandig. Het is met ingang van 1 juli 1997 opgegaan in het project 'Blauw punt, gas terug'. De uitvoering verloopt voorspoedig. In het project 'Vergroten draagvlak en bewustwording' wordt ieder kwartaal een KOVO-krant verspreid onder de bewoners van de Kop van Overijssel. De krant is een groot succes gebleken. Het project 'Verkeersouders' verloopt goed, zij het dat het werven van verkeersouders een knelpunt begint te worden door tijdsgebrek van de vrijwilligers van VVN.

3.6. Westland

In het projectenoverzicht van het voorbeeldproject Westland worden vier werkvelden onderscheiden:

- communicatie, met 9 activiteiten;
- educatie, met 13 activiteiten;
- handhaving, met 10 activiteiten;
- infrastructuur, met 27 activiteiten.

De activiteiten in het werkveld 'Communicatie' worden uitgevoerd door het bureau Haaglanden. Er ligt een uitgebreid communicatieplan van december 1997. Ook de activiteiten op het gebied van de 'Infrastructuur' gaan feitelijk buiten de projectorganisatie om. Ze vinden plaats onder de directe verantwoordelijkheid van gemeenten c.q. provincie. Gezamenlijk hebben de wegbeheerders tien miljoen gulden hiervoor gereserveerd. Opmerkelijk is de uitvoering van een fietsvoorziening door het bedrijfsleven. Eveneens opmerkelijk is dat de duurzaam-veilig vormgegeven 'Veilingroute' (N222), opengesteld in april 1998, niet op het projectenoverzicht voorkomt. De politie Haaglanden heeft vele speerpuntcampagnes uitgevoerd. De educatieactiviteiten lopen het best, mede omdat de lokale onderwijsbegeleidingsdienst (DOBW) erg actief is. Zo is er een plan voor een pilot-onderzoek naar de gevolgen van de overgang van kinderen van basisschool naar voortgezet onderwijs. Dit in verband met een nieuwe, veelal langere schoolroute.

Op het bestuurlijke niveau moet voortdurend aandacht geschonken worden aan het motiveren van de gemeentebesturen. Dit komt vooral door de verkiezingen, waardoor er vele mutaties zijn geweest in de bezetting van wethouderszetels.

De samenwerkingsovereenkomst dateert van april 1995 en kent een termijn van vijf jaren. Er is een Stuurgroep onder leiding van de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van het Stadsgewest Haaglanden, met daaronder de projectgroep en drie werkgroepen (Verkeersveiligheid, Infrastructuur en Communicatie). In het begin van het project leverde de Provincie Zuid-Holland de projectleider. Vanaf 1 januari 1998 heeft het Stadsgewest Haaglanden de projectleiding overgenomen.

In 1997 heeft een tussenevaluatie van het project plaatsgevonden. Inmiddels heeft het projectteam zich uitgesproken voor een vervolg van het project. Men wil een uitbreiding met enkele particuliere partners. Ook in een vervolgproject zouden met een startkapitaal nieuwe financiële middelen gegenereerd kunnen worden. Verder heeft men een regionaal infrafonds in voorbereiding om op financieel gebied een meer integrale aanpak te bereiken. Ten slotte wil de politie meerwaarde verkrijgen door een regio-afstemming in plaats van enkele lokale activiteiten.

Nog voor de afsluiting van het vijfjarenproject wil men in 1999 nagaan of in het Westland het aantal verkeersslachtoffers daalt conform de doelstelling. De informatie die nodig is om de verkeersonveiligheid in relatie te brengen met de groei van het verkeer op de diverse wegcategorieën in het Westland is weliswaar aanwezig, maar verspreid over verschillende wegbeheerders. Men is er niet uit welke indicatoren gekozen moeten worden voor een evenwichtige controlemeting; absolute aantallen en/of risico's.

De beoordeling van het voorbeeldproject Westland heeft in *Tabel 5* de volgende aanpassingen gekregen:

- De beïnvloeding van de vervoerswijze (B) is in het Westlandproject niet benadrukt. Enig effect zou wel verwacht mogen worden van de aandacht voor veilige fietspaden naar bijvoorbeeld de Veiling.
- Effecten van infrastructurele maatregelen (C) worden niet binnen de projectorganisatie gevolgd. Niet bekend is of de verantwoordelijke gemeenten en provincie de monitoring wel uitvoeren.
- Politie Haaglanden werkt actief mee aan toezicht en handhaving (D) blijkens de vele campagnes die opgezet zijn. De resultaten hiervan zijn niet expliciet gemeten, althans gerapporteerd.
- In samenwerking met de lokale onderwijsbegeleidingsdienst wordt intensief invulling gegeven aan educatie (E). Dit wordt gevolgd met onderzoeksactiviteiten. Aandacht is er ook voor rijopleidingen (ouderen- en bromfietscursus) met inbreng van rijschoolhouders. De regionale werkgroep Verkeersveiligheid zet zich in voor een goede afstemming van activiteiten die gericht zijn op gedragsbeïnvloeding. Daaronder vallen naast handhaving en educatie ook voorlichting (F) en draagvlakverwerving voor infrastructurele (H) en gedragsbeïnvloedende maatregelen (I). Men heeft daarvoor een communicatieplan opgezet, nadat bij een tussentijdse evaluatie er een aantal knelpunten manifest werden binnen de organisatie van het project en bij het uitdragen van het project naar de bevolking.
- Voor telematicamaatregelen (J) is bij gemeenten nog geen draagvlak aanwezig.
- De besluitvorming binnen het project (K) is bij de evaluatie aan de orde geweest. Met de nieuwe communicatiestrategie zal de besluitvorming sneller en duidelijker worden. De gekozen benadering is 'bottom-up'. Veel betrokken organisaties zijn uitgenodigd om het project vorm en support te geven. Men heeft enthousiast op de oproep gereageerd.
- Omdat de gedragsbeïnvloedende maatregelen in beheer van de projectorganisatie worden uitgevoerd en de infrastructurele maatregelen bij de diverse wegbeheerders zijn ondergebracht, is de financiering (L) van het Westlandproject betrekkelijk overzichtelijk. Kenmerkend voor dit project is de private financiering van de aanleg van een weg door het bedrijfsleven.
- Het project heeft bij de monitoring en evaluatie rekening te houden met de plannen voor de doortrekking van de A4 in het gebied (M).

3.7. West-Friesland

De infrastructurele maatregelen van het Waterschap West-Friesland beperken zich tot enkele gebiedsontsluitingswegen en tot de wegen buiten de kom die in een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem tot de 60 km/uur-gebieden gerekend worden. De totale lengte van deze wegen in het beheer van het Waterschap bedraagt hier circa 400 km. Ze liggen verspreid over

tien 60 km/uur-zones. Binnen de 60 km/uur-zones kunnen bij bebouwde kommen 30 km/uur-zones aangewezen worden. In het goed georganiseerde overleg met gemeenten, burgers en plaatselijke belangengroepen worden de afmetingen van de zones en de snelheidsreducerende maatregelen bepaald.

Het Verkeersveiligheidsplan dateert van 1995. Het vormt de basis voor de duurzaam-veilige maatregelen in West-Friesland.

De wegingdeling kent zes categorieën en twee zones:

- stroomweg als autosnelweg;
- stroomweg als autoweg;
- stroomweg binnen de kom;
- ontsluitingsweg a;
- ontsluitingsweg b;
- ontsluitingsweg binnen de kom;
- 60 km/uur-zone;
- 30 km/uur-zone.

Van de oorspronkelijke indeling is inmiddels al afgeweken. Aan één stroomweg (autoweg) wordt nog getwijfeld of deze teruggebracht moet worden tot een ontsluitingsweg. Verder zijn enkele ontsluitingswegen 'gepromoveerd' tot erftoegangsweg, vooral wegen die als 'doodlopend' in een 60 km/uur-zone binnenkwamen. Een sluiproute heeft men uitgerust met een automatische fysieke afsluiting (AFA). Na enkele kinderziektes voldoet deze rigide maatregel tegen ongewenst gebruik aan de verwachtingen. Een andere sluiproute die een verbinding vormt tussen twee recreatiegebieden, heeft men met een aantal gestrate plateau's uitgerust om het doorgaande en snel rijdende autoverkeer te ontmoedigen.

Aan een adviesbureau is opdracht gegeven de wegategorisering te actualiseren en daarbij te streven naar minder gebiedsontsluitende wegen en vanzelfsprekend grotere verblijfsgebieden in de vorm van de 60 km/uur-zones.

De reacties van weggebruikers op de diverse, vaak experimentele snelheidsremmende maatregelen worden goed in de gaten gehouden. In enkele gevallen wordt eerst een proef uitgevoerd om na te gaan met welke snelheid de voorzieningen bereden kunnen worden.

Zo is bijvoorbeeld een landbouwtrekker een aantal keren met een belaste aanhanger en verschillende rijnsnelheden over een kruispunt gestuurd, waar op de aansluitende takken een serie ribbels was aangebracht met een hoogte van drie centimeter. Dit om de snelheid te kunnen vaststellen waarbij de lading op de aanhanger begint te schuiven. De proef is op videoband vastgelegd.

Ook experimenteert men in het gebied met verschillende materialen en vormgeving:

- Snelheidsdrempels worden uitgevoerd in beton of asfalt. Betonnen drempels veroorzaken een abrupte overgang in snelheid, terwijl asfalt een meer vloeiende, vriendelijker overgang biedt.
- Gekleurd asfalt (rood) bij plateaus en fietsstroken worden toegepast.
- De vormgeving van plateaus kent twee varianten: een plateau over een lengte van 240 cm met een relatief sterke helling, en een plateau over een lengte van 360 cm die visueel sterker overkomt en een flauwere helling heeft. Het materiaal (rood) asfalt is gekozen omdat dit minder onderhoud geeft bij gladheid dan klinkers. Plateaus worden gelegd bij gelijkwaardige kruisingen en nadering van bebouwde kommen.

- Bij enkele kruispunten van erftoegangswegen onderling heeft men voor een asverspringing gekozen. De ervaringen direct na openstelling wijzen op verwarring bij weggebruikers. Nagegaan wordt of dit na enige tijd gewenning verdwijnt of toch voor plateaus gekozen moet worden.
- De richtingscheiding op de ontsluitingswegen is ook in verschillende uitvoeringen toegepast. Eerstens een dubbele doorgetrokken aslijn met plaatselijk een 9-3 belijning om het inhalen van landbouwtrekkers mogelijk te maken. Verder ribbels ter plaatse van de wegas die overrijdbaar zijn en een doorlopende betonnen verhoogde band die niet overrijdbaar is (tenzij met zeer lage snelheid). In de loop van de tijd worden de ribbels vervangen door een betonnen band. Dit 'groeipad' is afhankelijk van de ervaringen en de mogelijkheden om het langzame gemotoriseerde verkeer een alternatieve route te bieden. De eerste ervaringen zijn positief; in anderhalf jaar is één ongeval geregistreerd waar anders tien ongevallen gebeuren. Aandachtspunt is evenwel de risico's die motorrijders lopen bij dergelijke voorzieningen.

In het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig wil men in 1999 aan de meest onveilige kant van het gebied, het oostelijke deel, uitvoering geven aan de volledige inrichting van de 60 km/uur-zones. Later volgen het noordelijke (2000) en het westelijke deel (2001).

Een adviesbureau voert momenteel een onderzoek uit naar de effecten van de maatregelen op de intensiteiten en routekeuze, middels een kentekenonderzoek en visuele tellingen. Daarnaast worden ook met voor- en nametingen de effecten op de snelheid vastgelegd.

In een interne notitie van het Waterschap *Samenspraak en inspraak aan de basis* wordt al tussentijds geëvalueerd. De leerpunten en vraagtekens binnen het project worden helder naar voren gebracht.

De beoordeling van het voorbeeldproject West-Friesland heeft in *Tabel 6* de volgende aanpassingen gekregen:

- De beïnvloeding van de vervoerswijze (B) wordt ook hier nagestreefd in de zin dat het fietsverkeer bevorderd wordt door aanleg van veilige fietsvoorzieningen.
- Het hoofddaccent van het Verkeersveiligheidsplan ligt op infrastructurele maatregelen (C) met ondersteuning van technologie, en voorlichting en communicatie. Er vindt onderzoek plaats naar de effecten van de infrastructurele maatregelen. Daarbij worden indicatoren meegenomen als intensiteiten, routekeuze en snelheid.
- Aan toezicht en handhaving (D) wordt in het project weinig aandacht besteed. Hetzelfde geldt voor educatie.
- De voorlichting (F) wordt verzorgd via de pers, bij inspraakavonden of bij speciale evenementen zoals de beurs Westfriese Flora.
- De draagvlakverwerving voor infrastructurele maatregelen (H) heeft een bijzonder karakter en wordt professioneel begeleid. Voor de inrichting van de wegen in verblijfsgebieden, 60 km/uur-zones, kiest men de 'bottum-up-benadering', terwijl de wegen met verkeersfunctie eerder 'top-down' aangepakt worden. Een eerste versie van een deelplan wordt voorgelegd aan betrokken wegbeheerders om afstemming te bereiken van elkaars plannen. Vervolgens worden directbelanghebbenden aangezocht voor ten minste twee bijeenkomsten. De eerste heeft het karakter van een workshop. De resultaten daarvan worden in een schets uitgewerkt en besproken op de tweede avond, met inspraak voor alle betrokkenen. Bij onvoldoende draagvlak worden de bijeenkomsten

herhaald. In het andere geval wordt een definitief plan ter visie gelegd dat vervolgens kan worden vastgesteld. Dit groeiproces heeft tot nu toe geen bezwaarschriften opgeleverd en een snelle procedure tussen voorbereiding en bestek (vier tot zes maanden).

- De draagvlakverwerving voor gedragsbeïnvloedende maatregelen (I) is niet specifiek uitgewerkt. De beïnvloeding van de routekeuze door een automatische fysieke afsluiting is inmiddels geaccepteerd.
- De besluitvorming binnen het project (K) is met de geschetste procedure snel en duidelijk. Men realiseert zich dat gemaakte afspraken schriftelijk vastgelegd moeten worden zodat de besluitvorming te reconstrueren is. Gebleken is dat vaak een andere formulering van de plannen tot aanvaardbare oplossingen leidt.
- Een deel van de financiering (L) van maatregelen op de waterschaps-wegen wordt geprobeerd binnen de bestaande middelen rond te krijgen, zonder omslagverhoging. Als inderdaad de intensiteiten afnemen door minder sluipverkeer, dan wordt op onderhoud bespaard. Zonder bijdragen van derden zal de financiering van de overige maatregelen uitgesmeerd moeten worden over een periode van 25 jaar.

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1. Algemeen

De SWOV is in de verslagperiode niet betrokken geweest bij keuze van de maatregelen in de projecten. Ook heeft de SWOV niet kunnen reageren op de uitkomsten van de expertmeeting waarin de ervaringen van alle projecten gebundeld en geëvalueerd zouden worden. In deze inventarisatie van vergaarde kennis ontbreken dus conclusies over deze onderwerpen.

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

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een algemene conclusie en aanbeveling.

4.2. Infrastructuur

De conceptuele fase in alle projecten bevat een intentieverklaring met de uitgangspunten van 'duurzaam-veilig' als grondslag voor infrastructurele maatregelen. Die intentieverklaring wordt ook in alle gevallen gevolgd door een projectplan. De beschrijving van de infrastructurele deelprojecten is sterk verschillend in de detaillering (van trefwoorden tot bestektekeningen). De vier demonstratieprojecten hebben inmiddels een monitoringplan. Het heeft al veel moeite gekost om binnen elk project inhoudelijk en financieel overeenstemming te krijgen over de uitvoering van een dergelijk plan. Tot afstemming tussen plannen van de andere projecten is het niet gekomen.

Zoals al eerder is gemeld, wordt aan wijziging van de ruimtelijke ordening weinig aandacht besteed. In één van de projecten (KOVO) is een uitgesproken maatregel op dit gebied in het plan opgenomen, namelijk een toetsing van een aantal ruimtelijke ordeningsplannen op het aspect verkeersveiligheid.

Beïnvloeding van de vervoerwijze door maatregelen die verbetering brengen in het openbaar vervoer (busdiensten) heeft in twee projecten (Oosterbeek en Grubbenvorst) enige betekenis gekregen. Bij alle projecten wordt bevordering van het fietsverkeer genoemd door aanleg van veilige fietsvoorzieningen of specifieke fietsroutes.

De praktische uitwerking van de infrastructurele maatregelen heeft te kampen gehad met het ontbreken van kennis over duurzaam-veilige vormgeving bij de inrichting van de wegcategorieën. Omdat binnen het concept 'duurzaam-veilig' de vormgeving en inrichting van de diverse wegcategorieën nog niet vastliggen, ontstaan er in de projecten discussie hierover. Hoe streng moeten de uitgangspunten gehanteerd worden? Hoe moet rekening gehouden worden met de plaatselijke beperkingen in ruimte en budget? Deze vragen klinken niet altijd door in de werkgroepen die zich

bezig houden met de bouw van het monitoringssysteem. Binnen deze werkgroepen zijn de problemen eerder van organisatorische en meettechnisch aard. Welke (sub)indicatoren horen bij de maatregelen die voorgesteld, in uitvoering of al gerealiseerd zijn? Bij de meeste 'duurzaam-veilig'-projecten heeft het lang geduurd voordat er een definitieve lijst van maatregelen op tafel lag en is men er (nog) niet goed in geslaagd een adequate nulmeting voor deze maatregelen uit te voeren en vervolgens te rapporteren. Kennis uit deze 'productmonitoring' is op dit moment dus pover.

Vraagtekens worden er ook geplaatst bij de implementatie van duurzaam-veilige infrastructurele maatregelen:

- Het ontwerp van de stroomweg, anders dan in de vorm van een autosnelweg, blijft steken in onzekerheden over de verkeersveiligheids-effecten en de kosten.
- Met verschillende mogelijkheden van scheiding van rijrichtingen op de gebiedsontsluitende wegen wordt geëxperimenteerd (voorbeelden in West-Zeeuwsch-Vlaanderen, West-Friesland en Westland). Maar daarbij wordt onvoldoende rekening gehouden met voorwaarden voor een goed onderzoek naar de effecten op rijgedrag en conflicten. De onderzoeken die worden gedaan, zijn niet op elkaar afgestemd en zullen moeilijk vergelijkbaar zijn.
- De gewenste afwezigheid van langzaam gemotoriseerd verkeer op de hoofdrijbaan van gebiedsontsluitende wegen binnen en buiten de kom is voortdurend aanleiding voor discussies. Kunnen tijdelijke oplossingen toegestaan worden? Elk project pakt dit probleem op eigen wijze aan en komt met andere oplossingen.
- Hulpverlenende diensten en busondernemingen uiten steeds sterker hun bezwaren tegen bepaalde duurzaam-veilige oplossingen. Bijvoorbeeld de onmogelijkheid om in te halen op gebiedsontsluitende wegen en de snelheidsremmende maatregelen in de 60- en 30 km/uur-gebieden.
- De plaats en de voorrang van het fiets- en bromfietsverkeer op wegvakken en rotondes is een regelmatig ingebracht probleem.
- Men is bezorgd over de herkenbaarheid van de wegcategorieën en men wenst duidelijke richtlijnen daarover.
- Bij het ombouwen van een fietspad tot parallelweg - een voorstel bij gebiedsontsluitende wegen buiten de kom - ontmoet men weerstanden bij de bevolking. Men ziet de veiligheid van fietsers er niet op vooruitgaan bij menging met auto's en landbouwvoertuigen.
- Op diezelfde gebiedsontsluitende wegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur heeft men bezwaren tegen het inhaalverbod. Dit zou de bereikbaarheid in sommige gebieden ernstig aantasten.

Effecten van infrastructurele maatregelen binnen de projecten op het aantal verkeersslachtoffers zijn nog niet aan te geven. Ook voor invloedsfactoren als intensiteiten, snelheid, aantal overtredingen en andere gedragsveranderingen ten gevolge van infrastructurele maatregelen, valt in dit stadium van de projecten weinig kennis te melden. Drie van de zes 'duurzaam-veilig'-projecten (Oosterbeek, Grubbenvorst en KOVO) hebben in de verslagperiode een rapportage afgerond over de nulmeting en in slechts één project (KOVO) is een tussenmeting over 1997 gerapporteerd. De resultaten van die tussenmeting zijn echter niet goed te vergelijken met de uitkomsten van de nulmeting. De discrepantie is ontstaan doordat beide metingen door verschillende adviesbureaus zijn uitgevoerd met onvoldoende afstemming.

Aanbevelingen

- Op al de hiervoor gestelde vragen zullen de duurzaam-veilig-projecten geen antwoord kunnen geven, als er niet voor een min of meer uniforme onderzoeksopzet wordt gekozen, waarin een voormeting, nameting en wellicht controlemetingen zijn opgenomen.
- Ook bij de keuze van oplossingen voor infrastructurele knelpunten zou meer overleg tussen de projectorganisaties wenselijk zijn. Alhoewel eerdere pogingen om uniformiteit aan te brengen in het monitorsysteem van de projecten gestrand zijn, blijft het advies: samenwerken.
- Het voorbeeld uit het project KOVO waar alle infrastructurele plannen in het studiegebied op verkeersveiligheid getoetst worden, verdient navolging.

4.3. Gedragsbeïnvloeding

Toezicht en handhaving op de speerpunten van het verkeersveiligheidsbeleid worden in alle projectplannen genoemd, maar niet altijd uitgewerkt in een monitoringplan. De twee voorbeeldprojecten Westland en West-Friesland hebben geen monitoringplan opgesteld. In West-Zeeuwsch-Vlaanderen en Kop van Overijssel zijn expliciet indicatoren genoemd waarop toezicht en handhaving kunnen scoren bij de monitoring. De politie en Veilig Verkeer Nederland werken in enkele projecten nauw samen onder de activiteit 'Gericht Verkeerstoezicht'.

De educatie krijgt in de projecten Oosterbeek, Kop van Overijssel en het Westland relatief veel aandacht. De aanpak is verschillend. Vergelijking van resultaten is in dit stadium niet mogelijk omdat de beschikbare nulmetingen nog ontbreken.

De activiteiten op het gebied van de voorlichting aan bevolking en bestuurders zijn in de recente periode sterk toegenomen. Dit heeft direct te maken met de vaak negatieve reacties op de infrastructurele plannen uit het project. Voorlichtingscampagnes worden rechtstreeks door de projectbureaus georganiseerd, al of niet op basis van een communicatieplan. Er zijn geen indicatoren bekend waarop voorlichting gemonitord wordt.

In de projecten West-Zeeuwsch-Vlaanderen, Oosterbeek, Kop van Overijssel en Westland wordt nauw samengewerkt met het regionale orgaan voor de verkeersveiligheid bij het opstellen en uitvoeren van gedragsbeïnvloedende maatregelen.

Aanbevelingen

Bij de opzet en uitvoering van plannen voor gedragsbeïnvloedende maatregelen zou meer contact gelegd kunnen worden tussen de projecten, al was het alleen om gezamenlijke indicatoren af te spreken waarop de activiteiten gevolgd kunnen worden. De regionale organen voor de verkeersveiligheid zouden die coördinatietaak op zich kunnen nemen.

4.4. Draagvlakverwerving

Het draagvlak voor infrastructurele maatregelen is bij enkele projecten zwaar onder vuur komen liggen. In West-Zeeuwsch-Vlaanderen heeft dat geleid tot herbezinning op de inhoud van de plannen en op de inspraakprocedure. Er wordt nu meer rekening gehouden met de plaatselijke omstandigheden.

Voor maatregelen die het gedrag moeten beïnvloeden is het verkrijgen van draagvlak geen belangrijk aandachtspunt.

Bij twee projecten (Grubbenvorst en West-Friesland) speelt het probleem van het selecteren van weggebruikers, die doorgang krijgen bij een automatische afsluiting van de weg ter voorkoming van sluipverkeer. Deze bescheiden telematicamaatregelen ontmoeten vooraf veel weerstand, ook bij bestuurlijk verantwoordelijken. In West-Friesland is bij een na-inventarisatie wel een groot draagvlak voor de telematicatoepassing gebleken: 95% van de geïnterviewden vindt het een goede maatregel.

Bij het demonstratieproject Oosterbeek is het bestuurlijke draagvlak aangetast, doordat een voor de plannen essentiële aansluiting op een stroomweg (vooralsnog) geen doorgang kan vinden. Dit knelpunt in combinatie met de grote investeringen die nodig zijn heeft ertoe geleid dat bestuurlijk vragen zijn gerezen in hoeverre het nog wenselijk is door te blijven gaan met het demonstratieproject.

Het ontbreken van effectmetingen betekent niet dat er geen ervaring is opgedaan met de implementatie van duurzaam-veilige maatregelen. Deze ervaring ligt vooral binnen het proces van draagvlakverwerving. Helaas worden de resultaten van het veranderende proces niet of nauwelijks gerapporteerd. Het is nog de vraag of men daar in de loop van het project in zal slagen. Men leert van de fouten door ad hoc te evalueren en men past de werkwijze gaandeweg aan.

In de Kop van Overijssel gaat het goed met de inbedding van 'duurzaam-veilig' in het algemene verkeersveiligheidsbeleid bij gemeenten en andere wegbeheerders.

Aanbevelingen

Het was oorspronkelijk de bedoeling dat kennis zou worden vergaard door van te voren, per maatregel een duidelijke doelstelling te formuleren of een verwacht effect aan te geven. Tijdens de monitoring zou dan nagegaan worden of het project volgens de 'doellijn' of naar verwachting verloopt. Het is niet mogelijk gebleken de destijds voorgestelde en ingewikkeld bevonden structuur te volgen. Binnen de meeste projecten heeft men wel de procesgang tussentijds geëvalueerd en zich afgevraagd welk vervolg het project moet krijgen.

De volgende aanbevelingen kunnen worden gegeven:

- Alle organisaties en personen die belang hebben bij de maatregelen van het project moeten bij de opzet en invulling van het projectplan uitgenodigd worden hun visie te geven. Binnen het project West-Friesland bijvoorbeeld, heeft men goede resultaten gekregen met het organiseren van workshops en inspraakavonden, een combinatie van een bottom-up- en top-down-benadering.
- Bij het opstellen van de plannen en bij de procesbegeleiding wordt aangeraden een deskundig adviesbureau in de armen te nemen en de gemaakte afspraken goed vast te leggen in een soort logboek. De informatie die in het overleg met betrokkenen gegeven wordt, kan zo snel en goed naar de achterban doorgegeven worden.
- De plannen zullen onderbouwd moeten worden met praktijkgegevens zoals verkeerstellingen, wegkenmerken en de gegevens van de verkeersongevallen. Deze informatie uit de nulmeting zou dus ook een

actieve rol moeten spelen bij de draagvlakverwerving. De informatie wordt waardevoller als met dezelfde indicatoren wordt gewerkt.

4.5. **Besluitvorming**

De politieke en maatschappelijke aandacht voor verkeersveiligheid zal binnen het studiegebied toenemen, bij versterkte samenwerking tussen de betrokken wegbeheerders en maatschappelijke organisaties, bijvoorbeeld de scholen in het gebied. In het Westland is de samenwerking met het bedrijfsleven een voorbeeld voor andere projecten. Zo krijgt daar de problematiek van het goederenvervoer een plaats in het project. In de Kop van Overijssel wordt samengewerkt met ondernemers op het terrein van de recreatie.

Dat de kosten juist bij de realisatie van de infrastructurele maatregelen de belangrijkste struikelblokken vormen bij de voortgang van de projecten, is niet verwonderlijk. Maar de stagnatie met name bij de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen, zou toch niet veroorzaakt mogen worden door het uitblijven van rijksoverheidssubsidie. In de projecten West-Zeeuwsch-Vlaanderen, Oosterbeek en Grubbenvorst wacht men wel op aanvullende subsidie.

Een andere bron van projectverstoring ontstaat door grootschalige infrastructurele projecten binnen of in de directe omgeving van het studiegebied. In West-Zeeuwsch-Vlaanderen heeft het project rekening te houden met de plannen van de nieuwe tunnel onder de Westerschelde. Oosterbeek verkeert in onzekerheid over de geplande aansluiting van het regionale wegennet op het autosnelwegennet, terwijl het Westland te maken heeft met het uitstel van de beslissing over de aanleg van de verlengde A4.

In de Kop van Overijssel is discussie over de verantwoordelijkheid voor de plannen over de inrichting van verblijfsgebieden buiten de kom. De provincie, die toch de meeste wegen in het gebied beheert, legt het initiatief bij de gemeenten, en die geven een lage prioriteit aan de plannen.

Aanbevelingen

De projecten zijn gebaat bij een goede samenwerking tussen de betrokken wegbeheerders in ieder geval, en ook met belanghebbende organisaties. Contacten met het bedrijfsleven bieden nieuwe mogelijkheden voor de financiering van infrastructurele maatregelen wanneer duidelijk gemaakt kan worden welke voordelen er voor het bedrijfsleven aan vastzitten. In het overleg is erkenning van elkaars belangen en het geven van vertrouwen essentieel.

Voor het welslagen van de 'duurzaam-veilig'-projecten zal niet getwijfeld mogen worden aan de inspanning van de rijksoverheid, ook in financiële zin. Dit zou tot uitdrukking kunnen worden gebracht in 'bijgestuurde' intentieverklaringen van de betrokken overheden.

4.6. **Eindconclusie en aanbeveling**

Binnen de demonstratieprojecten voelt men een zware druk om het nut van 'duurzaam-veilig' aan te tonen. Het onderzoek dat daarbij verlangd wordt, komt moeizaam van de grond. Uniformiteit in de aanpak is er niet, maar is ook nauwelijks te verwezenlijken gezien het grote aantal maatregelen dat in korte tijd en op een beperkt gebied getroffen wordt. Daarom zal het samenvoegen van de gegevens tot één evaluatiestudie niet mogelijk zijn. Elk van

de projecten afzonderlijk zal kennis en ervaring leveren die beperkt gelden voor de condities van studiegebied.

Het is onjuist de 'duurzaam-veilig'-projecten als één integraal project te zien. Ook de veronderstelling dat uitspraken gedaan zou kunnen worden over alle maatregelen van een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem, is niet waar te maken met de demonstratie- en voorbeeldprojecten.

Met de implementatie van de duurzaam-veilige maatregelen in de projecten is wel leerzame ervaring opgedaan op het gebied van de draagvlakverwerving en voorlichting.

Bij de realisatie van vooral de infrastructurele maatregelen, spelen de financiële perikelen een belangrijke rol. Bovendien kost het nog steeds veel moeite om de plaatselijke bevolking en de lokale bestuurders te (blijven) overtuigen.

Aanbeveling

Het demonstratiekarakter van de vier betreffende projecten zou minder op de voorgrond geplaatst kunnen worden.

In plaats daarvan verdient het aanbeveling te spreken over voorbeeldprojecten. Aanbevolen wordt onder die noemer veel meer projecten uit te nodigen voor ondersteuning bij de opzet en uitvoering van de maatregelen en activiteiten op het gebied van draagvlakverwerving en voorlichting.

Over de vorm waarin deze ondersteuning geleverd kan worden, zou door de SWOV een concreet advies opgesteld kunnen worden.

Literatuur

Hummel, T. & Janssen, S.T.M.C. (1999). *Monitoring projecten 'duurzaam-veilig' IV. Bundeling van notities met evaluaties en verantwoording betreffende de vergaderingen van de werkgroepen 'monitoring' en betreffende gesprekken met projectleiders van de duurzaam-veilig-projecten*. SWOV, Leidschendam. [Interne notitie, maart 1999].

Janssen, S.T.M.C. (1998). *Monitoring projecten 'duurzaam-veilig' III. Verslag van de SWOV-ondersteuning vanaf mei 1997 tot en met december 1997*. R-98-30. SWOV. Leidschendam.

Janssen, S.T.M.C., Noordzij, P.C. & Wegman, F.C.M. (1998). *Beheersplan monitoring en evaluatie van duurzaam-veilige projecten*. A-97-27. SWOV, Leidschendam. [Niet openbaar].

Mulder, J.A.G. (1998). *Inventarisatie projecten 'duurzaam-veilig'. De demonstratie- en voorbeeldprojecten nader beschouwd op ontwikkelingsstadia van kennis*. R-98-31. SWOV, Leidschendam.

Poppe, F. (1998). *Overall-evaluatie van de demonstratieprojecten 'duurzaam-veilig', deel 2. Een geografisch informatiesysteem voor duurzaam-veilige demonstratieprojecten*. A-97-25 II. SWOV, Leidschendam. [Niet openbaar].

Roszbach, R. (1998). *Overall-evaluatie van de demonstratieprojecten 'duurzaam-veilig', deel 1. Plan van aanpak*. A-97-25 I. SWOV, Leidschendam. [Niet openbaar].

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

Bijlage

Tabel 1 t/m 6

Ontwikkelstadium		Maatregelclusters						
		Infrastructuur			Gedragbeïnvloeding			Telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	*	+	+	+	-	-	*
	projectplan	*	+	+	+	-	-	*
	monitoringplan	*	-	+	+	-	-	*
praktische uitwerking	project	*	-	+	+	0	0	*
	monitoring	*	-	+	+	0	0	*
implementatie	uitvoering onderdelen	*	-	+	+	0	0	*
	monitoring	*	-	+	+	0	0	*
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	-	-	-	0	0	*
	effectschatting	*	-	0	-	-	0	*
	bijsturing	*	-	-	-	-	0	*
	eindevaluatie	*	-	-	-	-	-	*

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

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

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

Ontwikkelstadium	Maatregelclusters							
		Infrastructuur			Gedragbeïnvloeding			Telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	*	+	+	+	-	-	*
	projectplan	*	+	+	+	+	-	*
	monitoringplan	*	+	+	-	-	-	*
praktische uitwerking	project	*	+	+	-	-	-	*
	monitoring	*	+	+	-	-	-	*
implementatie	uitvoering onderdelen	*	+	+	-	-	-	*
	monitoring	*	+	+	-	-	-	*
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	+	+	-	-	-	*
	effectschatting	*	+	+	-	-	-	*
	bijsturing	*	+	+	-	-	-	*
	eindevaluatie	*	+	+	-	-	-	0

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

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

Tabel 2. Beoordeling van het demonstratieproject Oosterbeek.

Ontwikkelstadium	Maatregelclusters							
		Infrastructuur			Gedragsbeïnvloeding			Telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	+	+	+	+	+	+	*
	projectplan	+	+	+	+	+	+	*
	monitoringplan	+	+	+	+	+	+	*
praktische uitwerking	project	+	+	+	+	+	+	*
	monitoring	+	+	+	+	+	+	+
implementatie	uitvoering onderdelen	+	+	+	+	+	+	+
	monitoring	+	+	+	+	+	+	+
monitoring en evaluatie	nulmeting	+	+	+	+	+	+	+
	effectschatting	+	+	+	+	+	+	+
	bijsturing	+	+	+	+	+	+	+
	eindevaluatie	+	+	+	+	+	+	0

Ontwikkelstadium	Procesactiviteiten							Toelichting scores + ja - nee * niet van toepassing
		Draagvlak- vererving			Besluitvorming			
		H	I	J	K	L	M	
conceptuele basis	intentieverklaring DV	+	+	*	+	+	*	
	projectplan	+	+	*	+	+	*	
	monitoringplan	+	+	*	+	+	*	
praktische uitwerking	project	+	+	*	+	-	*	
	monitoring	+	+	*	+	-	*	
implementatie	uitvoering onderdelen	+	+	*	+	-	*	
	monitoring	+	+	*	+	-	*	
monitoring en evaluatie	nulmeting	+	+	*	-	-	*	
	effectschatting	-	-	*	-	-	*	
	bijsturing	+	+	*	-	-	*	
	eindevaluatie	+	+	*	-	-	*	

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

Tabel 3. *Beoordeling van het demonstratieproject Grubbenvorst.*

Ontwikkelstadium	Maatregelclusters							
		Infrastructuur			Gedragsbeïnvloeding			Telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	-	+	+	+	+	-	*
	projectplan	-	+	+	-	-	-	*
	monitoringplan	-	+	+	+	+	-	*
praktische uitwerking	project	-	-	+	+	+	+	*
	monitoring	-	-	+	+	+	+	*
implementatie	uitvoering onderdelen	-	-	+	+	+	+	*
	monitoring	-	-	+	+	+	+	*
monitoring en evaluatie	nulmeting	-	-	+	+	+	+	*
	effectschatting	-	-	+	-	+	+	*
	bijsturing	-	-	+	+	+	+	*
	eindevaluatie	-	-	+	+	+	-	0

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

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

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

Ontwikkelstadium	Maatregelclusters							
		Infrastructuur			Gedragsbeïnvloeding			Telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	*	*	+	+	+	+	*
	projectplan	*	*	+	-	+	+	*
	monitoringplan	*	*	+	-	-	-	*
praktische uitwerking	project	*	*	+	+	+	+	*
	monitoring	*	*	-	+	-	-	*
implementatie	uitvoering onderdelen	*	*	+	+	+	+	*
	monitoring	*	*	-	+	-	-	*
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	*	+	+	-	-	*
	effectschatting	*	*	+	+	-	-	*
	bijsturing	*	*	+	+	-	-	*
	eindevaluatie	*	*	+	+	+	+/-	0

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

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

Tabel 5. *Beoordeling van het voorbeeldproject Westland.*

Ontwikkelstadium	Maatregelclusters							
		Infrastructuur			Gedragbeïnvloeding			Telematica en voertuigen
		A	B	C	D	E	F	G
conceptuele basis	intentieverklaring DV	*	+	+	*	*	*	+
	projectplan	*	+	+	*	*	*	-
	monitoringplan	*	-	-	*	*	*	-
praktische uitwerking	project	*	-	+	*	*	+	+
	monitoring	*	-	+	*	*	*	+
implementatie	uitvoering onderdelen	*	-	+	*	*	+	-
	monitoring	*	-	+	*	*	*	+
monitoring en evaluatie	nulmeting	*	-	+	*	*	*	-
	effectschatting	*	-	+	*	*	*	-
	bijsturing	*	-	+	*	*	*	-
	eindevaluatie	*	-	+	*	*	*	-

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

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

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