

Kennisuitwisseling over aanpak snelheidsproblematiek

Uitkomsten van werkbijeenkomsten over behoefte aan kennis en aan specifieke vormen van kennisuitwisseling op het gebied van snelheidsbeheersing

R-96-45

Drs. R.D. Wittink & drs. D.M. Wijnolst

Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-96-45
Titel: Kennisuitwisseling over aanpak snelheidsproblematiek
Ondertitel: Uitkomsten van werkbijeenkomsten over over behoefte aan kennis en aan specifieke vormen van kennisuitwisseling op het gebied van snelheidsbeheersing
Auteur(s): Drs. R.D. Wittink & drs. D.M. Wijnolst
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 56.251
Projectcode opdrachtgever: HVVL 96.67.150
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Speed, speed limit, information documentation, forecast, communication, policy, government (national).

Projectinhoud: Doel van dit onderzoek was een voorstel te ontwikkelen voor de organisatie van kennisuitwisseling op het gebied van snelheidsbeheersing. Er zijn werkbijeenkomsten belegd met beleidsfunctionarissen en bestuurders, waarin gesproken is over de behoefte aan kennis op het gebied van snelheidsbeheersing en de voorkeuren voor bepaalde vormen van kennisuitwisseling. De informatie die de werkbijeenkomsten hebben opgeleverd, is geordend en geïnterpreteerd. Tevens wordt een voorstel gedaan voor toekomstige kennisuitwisseling.

Aantal pagina's: 40 pp. + 5 pp.
Prijs: f 22,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

In het verkeersveiligheidsbeleid is beheersing van rijksnelheden één van de belangrijkste onderwerpen. Dit rapport doet verslag van een onderzoek dat tot doel had een voorstel te ontwikkelen voor de wijze waarop kennisuitwisseling op dit gebied georganiseerd kan worden.

Er zijn werkbijeenkomsten belegd met beleidsfunctionarissen en bestuurders, waarin de behoefte aan kennis op het gebied van snelheidsbeheersing en de voorkeuren voor bepaalde vormen van kennisuitwisseling aan de orde zijn gesteld. Onderscheid is gemaakt tussen (a) kennis over de inhoud van beleidsmaatregelen en (b) kennis over de organisatie van beleid, oftewel de procesmatige aspecten.

Gebleken is dat de behoefte aan kennis over snelheidsbeheersing nog erg groot is, zowel op het beleidsinhoudelijke als op het procesmatige vlak.

Die kennisbehoefte heeft betrekking op een groot aantal verschillende onderwerpen, welke zijn samen te vatten in vijf thema's:

1. onderbouwing van beleid en een globaal overzicht van mogelijkheden;
2. verbetering van de aanpak, inhoudelijk en procesmatig;
3. praktische ervaringen;
4. betrokkenheid van burgers en de samenleving;
5. evaluatie.

Er zijn twaalf vormen van kennisoverdracht voorgelegd en besproken.

Een *naslagwerk*, een *elektronisch bestand* en een *periodieke uitgave* zijn middelen om 'achter het bureau' te gebruiken. Ze kunnen de gegevens en expertise leveren voor een planmatige aanpak. De meeste uitvoerenden die aan de werkbijeenkomsten deelnamen hebben grote behoefte aan deze middelen. Ook aan een *coördinatiepunt* bestaat duidelijk behoefte; aanvullende informatie, die past bij de specifieke omstandigheden waarmee men te maken heeft, kan dan sneller worden opgezocht.

De kennisuitwisseling met deze vier middelen is het beste primair op landelijk niveau te organiseren. Het ligt voor de hand om de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), de SWOV en het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek (C.R.O.W) hierbij in te schakelen, en hen samenwerking met andere instanties zoals het Politie Verkeersinstituut (PVI) te laten organiseren.

Werken aan snelheidsbeheersing betekent samenwerken, met name op regionaal niveau. Daartoe zijn *netwerken* en *werkgroepen* nodig, en ook een 'missionaris' om functionarissen of instanties bij beleid te betrekken.

De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) hebben als centrale taak om dergelijke vormen van samenwerking tot stand te brengen en hebben inmiddels veel bereikt. Kennisuitwisseling vervult ook hier een belangrijke rol. De Regionale Directies van Rijkswaterstaat hebben ten behoeve van de genoemde samenwerkingsvormen voor kennisoverdracht gezorgd. De provincies zullen in verband met de decentralisatie een grotere sturende rol in de regio op zich nemen.

Snelheidsbeheersing blijft vooralsnog een bijzonder taai vraagstuk. Het is moeilijk duurzame effecten te bereiken en er is een integrale aanpak nodig. Er valt dus nog veel over te leren. Daarom is er ook behoefte aan *adviezen op maat*, aan *symposia* en aan *cursussen*. Aan de organisatie hiervan dient invulling te worden gegeven in overleg tussen landelijke instanties en de

regio (met name de ROV's). Een coördinatiepunt zou als neventaak kunnen hebben om de markt voor deze instrumenten te verkennen.

Voorgesteld wordt de bestaande kennisuitwisseling, die verbrokkeld is en in enkele van de meest dringende behoeften niet voorziet, langs deze lijnen te versterken.

Summary

Exchange of knowledge concerning speed management

The control of driving speed is one of the major subjects of road safety policy. The study reported here was intended to develop a proposal describing how the exchange of knowledge in this field could be organised. Working meetings were organised with policy officers and administrators, where the need for knowledge in the field of speed control and preferences for certain types of knowledge exchange were considered. A distinction was made between (a) knowledge regarding the content of policy measures and (b) knowledge regarding the organisation of policy, i.e. the process-related aspects.

It was shown that the need for knowledge regarding speed control is still very great, both with regard to policy and process. This need for knowledge relates to a large number of different subjects, which can be summarised in five themes:

1. underpin policy and provide a general overview of the options available;
2. improve the approach taken, both with regard to content and process;
3. practical experiences;
4. involvement of citizens and the community;
5. evaluation.

Twelve forms of knowledge transfer were submitted and discussed. A *reference book*, an *electronic database* and a *periodical publication* serve as aids for 'desktop' use. They can supply the data and expertise to enable a stepwise approach. Most of the implementors who participated in the working meetings expressed a great need for such aids. There is also a clear need for a *coordination point* which enables the rapid location of supplementary information corresponding with the specific circumstances encountered.

The exchange of knowledge using these four instruments is best organised primarily at a nationwide level. It is self-evident that the Netherlands Transport Research Centre AVV, SWOV Institute for Road Safety Research the Centre for Research and Standardization in Civil and Traffic Engineering C.R.O.W should be employed for this purpose. In turn, these bodies should organise cooperation with other organisations, such as the Police Traffic Institute (PVI).

Working on speed control requires cooperation, particularly at regional level. For this purpose, *networks and working groups* are required, as well as a '*missionary*' to involve officers or organisations in policy.

The main task of the Regional Committees for Road Safety (ROVs) is to bring about such forms of cooperation; they have already achieved much. The exchange of knowledge also fulfils an important role here.

The Regional Directorates of the Department of Public Works have assumed responsibility for the transfer of knowledge to assist the abovenamed forms of cooperation. As a result of decentralisation, the provincial authorities will assume a greater regulating role in the region.

The control of speed is still a particularly tenacious issue. It is difficult to achieve sustainable effects, and an integrated approach is needed. Hence, much knowledge still needs to be gathered in this field. Therefore, *made to*

measure recommendations, symposia and courses are required. The organisation of these facilities should be realised in consultation between national and regional authorities (in particular the ROVs). A coordination point could be given the additional task of exploring the market for these instruments.

It is proposed to reinforce the existing exchange of knowledge - which is fragmented and does not meet some of the most compelling needs - along these lines.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	8
1. <i>Inleiding</i>	9
1.1. Doelstelling	9
1.2. Opzet	9
1.3. Indeling rapport	10
2. <i>Behoeft e aan kennis</i>	11
2.1. Hoofdpunten uit de discussie	11
2.2. Resultaten schriftelijke vragen	14
2.3. Conclusies	18
3. <i>Samenwerking met wie?</i>	19
3.1. Hoofdpunten uit de discussie	19
3.2. Resultaten schriftelijke vragen	19
3.3. Conclusies	20
4. <i>Vormen van kennisuitwisseling</i>	21
4.1. Hoofdpunten uit de discussie	22
4.2. Resultaten schriftelijke beantwoording	23
4.3. Per vorm van kennisoverdracht	26
4.4. Méér van nodig	28
4.5. Onderscheid inhoud en proces	29
4.6. Verschillen naar functie	30
4.7. Conclusies	30
5. <i>Zorg voor kennisoverdracht</i>	32
5.1. Naar vorm van kennisuitwisseling	32
5.2. Naar instantie	33
6. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	35
6.1. Functie voor de vormen van kennisoverdracht	36
6.2. Behoeften van bestuurders	39
6.3. Discussie	39
<i>Literatuur</i>	40
<i>Bijlage 1 Toekomstscenario in het kader van vereersveiligheidsbeleid</i>	41
<i>Bijlage 2 Deelnemers aan de workshops</i>	

Voorwoord

In het verkeersveiligheidsbeleid is beheersing van rijksnelheden één van de belangrijkste onderwerpen. Er is al veel ervaring mee opgedaan; er zijn successen mee behaald, maar toch blijft snelheid nog steeds één van de grootste knelpunten.

Er is een grote verscheidenheid aan instanties die actief zijn met dit onderwerp en er wordt steeds weer nieuwe kennis opgedaan over beleidsmogelijkheden. Uitwisseling van die kennis is uiteraard belangrijk.

Rijkswaterstaat bouwt haar directe bemoeienis met de operationele uitvoering van het snelheidsbeleid op provinciale en gemeentelijke wegen af. Ze behoudt echter wel een rol als kennisverschaffer, zij het niet als enige.

Veel kennisuitwisseling gebeurt op informele wijze. Ook wordt kennisuitwisseling georganiseerd, door bijvoorbeeld de uitgave van naslagwerken. Uit eerder onderzoek is echter gebleken dat naslagwerken weinig worden gebruikt. Daaruit kwam de vraag voort of de kennisuitwisseling over snelheid beter kan worden georganiseerd.

In een eerder door de SWOV uitgebracht rapport (Wijnolst, 1995) is naar aanleiding hiervan ingegaan op mogelijkheden om de kennisoverdracht te verbeteren. Daarbij is ook de vraag aan de orde gesteld wat de noodzakelijke voorwaarden zijn voor activiteiten op het gebied van snelheid. De inzet bleek in het land sterk te verschillen: een missionaris-rol van de ROV's in de richting van de gemeenten werd van belang geacht om voldoende prioriteit te kunnen geven, evenals de instelling van werkgroepen. Ook zijn methodieken nodig om tot een plan van aanpak te komen met de partijen die samen een snelheidsplan- of project moeten dragen en uitvoeren. Voorts zijn overzichten van maatregelen nodig.

Een verdere uitwerking van de behoefte aan kennis op het gebied van snelheidsbeheersing werd nodig geacht. Om hierover voorstellen te doen heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat de SWOV opdracht gegeven om drie werkbijeenkomsten te organiseren. In deze bijeenkomsten is de kennisbehoefte nader gespecificeerd; er zijn twaalf verschillende vormen van kennisuitwisseling besproken. Daarbij zijn ook de bevindingen betrokken van de landelijke werkgroep 'Snelheid Lagere-Orde-Wegen', die snelheidsprojecten heeft geëvalueerd en met rijkssubsidie heeft getracht vernieuwing in de aanpak te stimuleren.

De eerste twee werkbijeenkomsten vonden plaats met uitvoerende functionarissen, de derde bijeenkomst was met bestuurders en leidinggevenden. In *Bijlage 2* zijn de deelnemers aan de werkbijeenkomsten vermeld.

De werkbijeenkomsten hebben een grote hoeveelheid informatie boven tafel gebracht, die door de onderzoekers is geordend en geïnterpreteerd. Over de uitkomsten wordt hier gerapporteerd en er wordt een voorstel gedaan voor de toekomstige kennisuitwisseling.

1. Inleiding

1.1. Doelstelling

Het doel van dit onderzoek was een voorstel te ontwikkelen voor de organisatie van kennisuitwisseling op het gebied van snelheidsbeheersing op de Nederlandse wegen.

De belangrijkste organisaties die betrokken zijn bij beleidsontwikkeling en beleidsuitvoering, moesten hierbij ingeschakeld worden. Het streven was dat deze instanties met elkaar afspraken zouden kunnen maken. Daarvoor moet men het eens zijn over kennisbehoefte en de methoden om kennis over te dragen; verder moet duidelijk zijn op welke wijze men een beroep op elkaar kan doen.

1.2. Opzet

In eerste instantie zijn twee werkbijeenkomsten belegd met functionarissen van alle belangrijke instanties die actief zijn op het snelheidsbeleidsterrein en/of een rol spelen bij kennisoverdracht: rijksoverheid, provinciale en gemeentelijke overheid, politie, Openbaar Ministerie, Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten. Op de eerste bijeenkomst vond vooral een confrontatie plaats tussen instanties die op rijksniveau en provinciaal niveau opereren; op de tweede bijeenkomst lag de nadruk op de inbreng van provinciaal en gemeentelijk niveau.

De oorspronkelijke opzet was om de conclusies uit de bijeenkomsten te bespreken op een landelijk symposium. Hiervan is in overleg met de opdrachtgever afgezien, onder meer omdat ondertussen ook andere projecten gaande waren over de organisatie van kennisuitwisseling op het gebied van verkeersveiligheid. In de plaats van het symposium is een derde bijeenkomst belegd met bestuurders en leidinggevenden, in de veronderstelling dat zij andere behoeften aan kennisuitwisseling hebben dan uitvoerenden.

Voor de duidelijkheid moet vermeld worden dat de werkbijeenkomsten betrekking hadden op de uitwisseling van bestaande kennis en niet op de ontwikkeling van nieuwe kennis.

Deze kennis heeft enerzijds betrekking op de *inhoud* van beleid: op grond waarvan bestaat de noodzaak om beleid te ontwikkelen en welk beleid komt in aanmerking? Anderzijds heeft de kennis betrekking op de *organisatie* van beleid: wie moeten betrokken worden bij beleidsvoorbereiding en uitvoering en hoe wordt samenwerking en overleg georganiseerd?

Centraal in het onderzoek staat de wijze waarop kennisuitwisseling het beste kan worden geregeld: de vormen waarin en waarmee. De organisatie van kennisuitwisseling moet zich ook richten op een efficiënte wijze van beschikbaar stellen van kennis.

Daarbij komt de vraag wie daarin verantwoordelijkheid moet nemen. Kennisuitwisseling is niet beschouwd als een 'top-down'-proces, waarin enerzijds een groep is die om kennis vraagt en anderzijds een groep die

kennis aanbiedt. Beleidsinstanties ontwikkelen zelf veel expertise en hebben dus ook veel kennis en ervaring uit te dragen. Deels wisselen betrokkenen dus onderling kennis uit - en dat kunnen zij onderling wellicht nog beter regelen.

Ook ligt er een taak voor instanties die een specifieke functie hebben voor kennisoverdracht. Rijkswaterstaat ziet voor zichzelf hierin ook een belangrijke opdracht- of eindverantwoordelijkheid.

Aan de deelnemers zijn schriftelijk vragen gesteld over kennisbehoefte en behoefte aan vormen van kennisuitwisseling. Daarover werd (deels plenair, deels in kleine groepen) gediscussieerd en de voorkeuren werden gemotiveerd.

Hierbij wordt aangetekend dat het onderzoek niet representatief is voor de instanties en functionarissen in Nederland die actief zijn op het onderwerp rijnsnelheid. De deelnemers zijn geselecteerd op grond van hun relatief grote betrokkenheid en ervaring. Dat is gedaan om van ervaringen en deskundigheid te kunnen profiteren. Bovendien hebben slechts ongeveer zeventig functionarissen aan de werkbijeenkomsten deelgenomen. Hun wensen en voorkeuren zijn weliswaar gekwantificeerd, maar ze kunnen niet meer dan een indicatie geven van wat er leeft bij de totale doelgroep.

De werkbijeenkomsten geven echter wel de gelegenheid om argumenten en motiveringen op te sporen, om bij de doelgroep tot een kritische toetsing van opvattingen te komen en om vragen, wensen en opvattingen van diverse functionarissen met elkaar te confronteren. In die zin leveren ze veel informatie op, die dieper en verder gaat dan met een representatief onderzoek mogelijk is.

1.3. **Indeling rapport**

In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt ingegaan op de behoefte aan kennis over het onderwerp snelheid.

Aangezien snelheidsbeleid niet een kwestie is van een aparte aanpak door verschillende organisaties, maar om veel samenwerking vraagt, wordt vervolgens aandacht besteed aan het aspect samenwerking (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 wordt aangegeven aan welke vormen van kennisuitwisseling de meeste behoefte is.

Op de eerste werkbijeenkomst is ook gevraagd naar de instanties die men het meest aangewezen acht om kennis te verspreiden. De resultaten hiervan worden in hoofdstuk 5 vermeld.

Na deze beschrijving van resultaten worden conclusies en aanbevelingen geformuleerd.

2. Behoeftte aan kennis

Voordat de vraag aan de orde is wat de gewenste vormen van kennis-uitwisseling zijn, moet de vraag gesteld worden welke kennis*behoefte* er bestaat.

Er zal altijd behoefte zijn aan gegevens om de aard en/of omvang van een probleem vast te stellen, aan nieuwe ervaringen met de aanpak van problemen, aan effecten van maatregelen. Verder zal de behoefte verschillen, afhankelijk van actuele ontwikkelingen, knelpunten, de ernst die men aan een onderwerp toekent, enzovoort.

Behoeftte aan kennis wordt in grote mate bepaald door de noodzaak van nieuw of beter beleid.

Op de werkbijeenkomsten zijn de bevindingen van de landelijke werkgroep ‘Snelheid Lagere-Orde-Wegen’ gepresenteerd. De werkgroep had als doel partijen te stimuleren tot snelheidsmaatregelen, hen te ondersteunen met kennis en het landelijke beleid uit te dragen. Ze heeft lopende snelheidsprojecten en projectplannen waarvoor men subsidie vraagt, tegen het licht gehouden. De vijf voornaamste kritische constateringingen waren:

- Er is weinig sprake van een combinatie van politietoezicht en infra-structurele maatregelen.
- Voorlichting blijft steken in enkele voor de hand liggende produkten; van vernieuwing is weinig te zien.
- Er zijn wel effecten van politietoezicht, maar wanneer het project eindigt en de politie zich terugtrekt, vallen de effecten weer weg.
- Particuliere organisaties worden weinig ingeschakeld.
- Er is meer bestuurlijke betrokkenheid nodig.

In de discussies werden deze bevindingen niet weersproken. Daarmee is nog niet gezegd in welke mate een tekort aan kennis bijdraagt aan de geconstateerde tekortkomingen. Maar de agenda voor de verdere bijeenkomst werd wel in zekere zin bepaald door bovengenoemde punten.

Nadat de deelnemers halverwege de tijdens de tweede werkbijeenkomst in groepen werden ingedeeld, is in één van die groepen de discussie over het beleid verder aangescherpt, door als toekomstdoel een fikse uitbreiding van het aantal verblijfsgebieden voor te stellen. In voorbereiding op de derde werkbijeenkomst zijn de doelstellingen voor de toekomst nader uitgewerkt door middel van een scenario (zie *Bijlage 1*). Dit verbreedde de agenda voor nieuwe kennis nog verder.

De aanwezigen op werkbijeenkomst zijn aan de hand van antwoorden op schriftelijke vragen en door discussie, concreet ingegaan op behoefte aan kennis.

2.1. Hoofdpunten uit de discussie

In deze paragraaf worden drie hoofdpunten uit de discussie aangehaald.

2.1.1. *Samen werken aan integrale aanpak*

Tijdens de eerste werkbijeenkomst werd naar voren gebracht dat de samenwerking van partijen die moeten bijdragen aan snelheidsbeleid, te wensen overlaat. Die samenwerking is nodig om te komen tot een integrale aanpak van de problemen, met infrastructurele maatregelen, toezicht, communicatie, en betrokkenheid van bewoners en weggebruikers. Sommigen verwijten anderen te weinig verantwoordelijkheid te nemen, anderen vinden op hun beurt dat ze te laat te worden ingeschakeld.

Hierbij is meer kennis nodig over de methoden en mogelijkheden van andere partijen. “Men moet elkaars deskundigheid beter gebruiken en daarvoor moet men weten wat men van elkaar kan verwachten” aldus uitspraken in dit verband. Op de tweede bijeenkomst werd dit in gelijke zin naar voren gebracht. “Hoe je mensen kunt motiveren, vind je niet in een naslagwerk”, werd geroepen.

Tijdens de derde bijeenkomst werd er wel op gewezen dat in ROV-verband veel goede samenwerking plaatsvindt. Maar ook hier werd veel aandacht gevraagd voor de implementatie van beleid. Aandachtspunten zijn:

- kennis over integrale aanpak;
- kennis over wie moeten worden betrokken bij beleidsontwikkeling;
- kennis over wanneer samenwerking moet worden gezocht om elkaar goed in te kunnen schakelen;
- kennis over hoe je kunt aansluiten op elkaars mogelijkheden en elkaar kunt motiveren tot activiteiten.

2.1.2. *Betrokkenheid van weggebruikers*

Betrokkenheid van weggebruikers is nodig om beter in te spelen op hun wensen, om acceptatie voor beleid te verkrijgen en om hen op de eigen verantwoordelijkheid te wijzen. Gedragsverandering kan niet alleen van besturen en het gezag komen.

Binnen de bebouwde kom worden door burgers eerder problemen naar voren gebracht en is eerder betrokkenheid bij de aanpak te realiseren. Maar ook daar is het zeer moeilijk om overeenstemming te bereiken met weggebruikers. Aparte aandacht werd gevraagd voor het feit dat burgers elkaar te weinig aanspreken.

Geconstateerd werd dat er nog veel te leren is over de wijze waarop burgers / weggebruikers bij beleid ingeschakeld kunnen worden. Druk van hen en van belangenorganisaties is nodig om hogere prioriteit voor verkeersveiligheid te krijgen. Op de eerste werkbijeenkomst werd vanuit belangenorganisaties er op gewezen dat de decentralisatie voor hen een grote versnippering van werk met zich meebrengt.

Van de kant van belangenorganisaties werd er ook op gewezen dat besluitvormingsprocessen te lang duren, wat demotiverend is voor henzelf en degenen met wie zij optreden. Een wethouder zei echter dat verkeer complexer is dan andere zaken. Het is niet gemakkelijk helder inzicht te krijgen in wat te doen en dat dan ook nog effectief doen; hierbij erkende hij dat het lang kan duren voordat het tot realisatie komt.

Als een voorwaarde om burgers in te schakelen werd genoemd dat gezamenlijk met hen problemen in kaart moeten worden gebracht. Om andere gedragsnormen en gewoonten te bereiken is het noodzakelijk een

breed pakket aan maatregelen samen te stellen, waarbij communicatie een belangrijke rol vervult. Een vergelijking werd gemaakt met de verschuivende normen inzake de overlast van roken.

Het snelhedenbeleid van wegbeheerders is meer op wegen binnen de bebouwde kom gericht dan daarbuiten, werd op de tweede bijeenkomst gezegd. Dat zou verband kunnen houden met het feit dat betrokkenheid van weggebruikers extra moeilijk te realiseren is op verkeersaders en met name wegen buiten de bebouwde kom. Vooral op de derde werkbijeenkomst werd gezegd dat dit laatste toch nodig is.

Op de eerste werkbijeenkomst werd in verband hiermee gevraagd om een flexibeler beleid inzake limieten buiten de bebouwde kom, om daarmee meer draagvlak bij weggebruikers te verkrijgen. Een limiet op een weg zou eigenlijk naar omstandigheden gedifferentieerd moeten worden. Een ingewikkeld vraagstuk, omdat het idee indruist tegen een vereenvoudiging van het verkeerssysteem, maar aan de andere kant beoogt een grotere acceptatie te bereiken door regels logischer te maken.

Aandachtspunten zijn:

- wijze waarop weggebruikers / burgers beter kunnen worden ingeschakeld;
- wijze van overleg en besluitvorming met onder andere maatschappelijke organisaties;
- de weg waarlangs gedragsnormen kunnen veranderen.

2.1.3. *Lange-termijn-perspectief*

Lange-termijn-successen oftewel, duurzame, structurele oplossingen, werden in de derde werkbijeenkomst een stevig discussiepunt. We zijn nog te ad hoc en te ‘hap-snap’ bezig, werd gezegd. Zolang de problemen dichtbij de voordeur moeten worden opgelost, is aanpak nog wel te organiseren. Maar een fundamentele aanpak, over grotere gebieden, met categorisering van wegen, vraagt om beslissingen die vele anderen raken.

Een wethouder zei hierover dat belangenstrijd onvermijdelijk is, bijvoorbeeld in het College van B&W, over economische belangen. Verkeer is niet net als een overstroming te beschouwen als een gemeenschappelijke vijand voor de burgers. Oplossingen voor de één, creëren problemen voor de ander. Snelheidsproblemen oplossen kan nooit vanuit alleen de optiek van verkeersveiligheid.

Het is bovendien als bestuurder moeilijk om beleid er door te krijgen dat tegenstrijdige belangen kent en waarvan de vruchten pas veel later komen, ook als je zelf je nek daarvoor wilt uitsteken. De burger vraagt echter om continuïteit en geloofwaardigheid en daarvoor is lange-termijn-beleid nodig. Je moet dus tussentijds perspectief kunnen geven. Dat vraagt om goede tussenevaluaties. En hoe speel je intussen toch in op nieuwe ontwikkelingen?

Het toekomstscenario dat bij de derde werkbijeenkomst werd gebruikt, riep enkele nieuwe vragen op. Met name over de effectiviteit van sobere infra-structurele maatregelen werd twijfel geuit. Dat vergroot juist de afhankelijkheid van politietoezicht, terwijl handhaving van de regels overgenomen moet gaan worden door wegbeheer, telematica en het aanspreken van burgers in allerlei maatschappelijke settingen. Een ander zei dat het snel-

heidsvraagstuk alleen in het bredere kader van verkeer en vervoer kan worden opgelost. Aandachtspunten hier zijn:

- vereniging van belangen zodanig dat veiligheid voldoende wordt bediend;
- inspelen op nieuwe ontwikkelingen en flexibel blijven;
- lange-termijn-doelen overeind houden met behulp van goede tussen-evaluaties.

2.2. Resultaten schriftelijke vragen

In de twee werkbijeenkomsten met uitvoerenden zijn ongeveer veertig onderwerpen genoemd waarover kennis van belang kan zijn om beleid op het gebied van rijnsnelheden te ontwikkelen.

Onderscheid is gemaakt tussen drie fasen in het beleidsproces: de probleemvaststelling, het plan van aanpak en de uitvoering met daaraan gekoppeld evaluatie.

De vragen per fase zijn in willekeurige volgorde gesteld, maar worden hier in categorieën gepresenteerd. Daarbij zijn de categorieën enigszins gerangschikt naar hoogste behoefte aan kennis. Opgemerkt moet worden dat de categorie *meer* alleen bij de eerste werkbijeenkomst is gebruikt.

2.2.1. Probleemvaststelling

Probleemvaststelling	Altijd	Soms	Niet	Meer*
Snelheidsgegevens en gegevens over overtredingen	26	2		1
Ongevalsegegevens	25	3		1
Kennis over relatie snelheid met ongevallen	19	8	1	
Vormgeving van de weg	24	3		3
Het wegennetwerk waar een weg of straat deel van uitmaakt	21	6		2
Andere gedragsgegevens die samen met snelheid gevaarlijk zijn	17	10		2
Gegevens over de snelheidsovertreders	14	15	1	2
Beleving van omwonenden	11	16	2	1
Gegevens over snelheidsbeleving van overtreders zelf en anderen	9	17	2	2
Methoden of criteria voor prioriteitsstelling	15	11	3	2
Meetmethoden om gedrag of beleving vast te stellen	11	14	1	3
Analysemethoden voor gedrag of onveiligheid	12	12	2	3
Kennis over relatie snelheid en milieu	3	20	5	
* Categorie 'meer' is alleen gebruikt bij eerste werkbijeenkomst.				

Tabel 1. *Vraag 2 voor subgroep probleemvaststelling, eerste en tweede werkbijeenkomst. Welk soort kennis wilt u tot uw beschikking hebben in de fase van probleemvaststelling? (Hier moest één van de alternatieven worden aangekruist; opgeteld geven die het resultaat zoals in de tabel vermeld).*

De meeste behoefte gaat in de fase van probleemvaststelling uit naar de harde cijfers: snelheids- en ongevalsgegevens.

Daarna gaat de meeste behoefte uit naar factoren die kunnen verklaren waarom te hard wordt gereden: met name de wegfactoren, vormgeving van de weg, en het wegennetwerk waar de weg of straat waar te hard wordt gereden deel van uitmaakt; in mindere mate zijn het gegevens van de overtreeders en ander gedrag dat met snelheid samenhangt.

Gegevens over de beleving van weggebruikers of omwonenden zijn niet altijd nodig, vindt de meerderheid.

Dat geldt ook voor methoden voor gegevensverzameling, analyse of prioriteitsstelling. Hier lijkt echter wat meer sprake te zijn van een kennisachterstand.

De verbinding met de milieuproblematiek scoort het minst (zie *Tabel 1*).

2.2.2. Plan van aanpak

Plan van aanpak	Altijd	Soms	Niet	Meer
Effecten van maatregelen	23	1		4
Overzicht maatregelen	23	3		2
Kosten van maatregelen	23	3		1
Voor- en nadelen van maatregelen	21	5		3
Overzicht infrastructurele maatregelen	21	7		
Overzicht voorlichtingsmaatregelen	19	10		
Overzicht methoden van toezicht	18	11		
Goede en slechte voorbeelden	12	13	1	2
Bestuurlijk draagvlak	20	4		4
Beleidsinstrumenten partners	17	8		1
Draagvlak bij weggebruikers of omwonenden	12	10	3	3
Verbeteringen in aanpak	18	9		1
Inpassing maatregelen in Duurzaam-Veilig beleid	15	8	1	4
Integrale aanpak	14	9		5

Tabel 2. *Vraag 2 voor subgroep plan van aanpak eerste en tweede werkbijeenkomst. Welk soort kennis wilt u tot uw beschikking hebben in de fase van vaststellen plan van aanpak? (Hier moest één van de alternatieven worden aangekruist; opgeteld geven die het resultaat zoals in de tabel vermeld).*

In de fase waarin een plan van aanpak wordt opgesteld, blijkt een onverminderd grote behoefte aan kennis naar overzichten van maatregelen, ook al bleek uit eerder onderzoek dat naslagwerken niet veel werden gebruikt. Dit vraagt om een bezinning op de inrichting van naslagwerken. Er wordt om méér informatie dan tot nu toe over effecten en voor- en nadelen van maatregelen gevraagd.

Procesaspecten worden net zo goed erg belangrijk gevonden, met name bestuurlijk draagvlak en beleidsinstrumenten van partners. Kennis over

draagvlak bij bestuurders en weggebruikers of omwonenden, wordt door enkelen thans teveel gemist. De behoefte aan kennis over verbeteringen in aanpak is echter ook groot. Kennis over integrale aanpak en inpassing in een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem wordt het meest gemist.

2.2.3. *Uitvoering en evaluatie*

Uitvoering en evaluatie	Altijd	Soms	Niet	Meer
subsidiemogelijkheden	16	7	2	3
opzet evaluatie en monitoring	15	10		2
ervaringen met andere projecten	14	10		3
resultaten van andere projecten	13	11		3
samenwerkingsmogelijkheden	14	11		2
beleidsinstrumenten van partners	11	12	1	2
werkmethoden van andere organisaties	8	14	2	2
mogelijkheden voor het activeren van anderen	8	15	2	2
overzicht van de uitvoering van andere uitgevoerde projecten	9	15		3
overzicht van de uitvoering van andere lopende projecten	9	14	1	3

Tabel 3. *Vraag 2 voor subgroep uitvoering en evaluatie, eerste en tweede werkbijeenkomst. Welk soort kennis wilt u tot uw beschikking hebben in de fase van uitvoering van maatregelen en evaluatie? (Hier moest één van de alternatieven worden aangekruist; opgeteld geven die het resultaat zoals in de tabel vermeld).*

In de fase van uitvoering en evaluatie valt bij elk item op dat een aantal deelnemers aan de eerste werkbijeenkomst om meer kennis vraagt dan tot nu toe beschikbaar is. Subsidiemogelijkheden en de opzet van evaluatie en monitoring scoren in totaal het hoogst, gevolgd door ervaringen en resultaten van andere projecten en samenwerkingsmogelijkheden.

2.2.4. *Verschillen naar functie*

De resultaten van de eerste en tweede werkbijeenkomst verschillen op enkele punten, zij het niet spectaculair. Deels zijn die toe te schrijven aan de verschillende samenstelling: op de eerste werkbijeenkomst waren functionarissen van rijk en provinciaal niveau uitgenodigd, op de tweede functionarissen werkzaam op provinciaal en gemeentelijk niveau. Gemeentelijke functionarissen leggen een zwaarder accent op gegevens die samen met snelheid gevaarlijk zijn, op het wegennetwerk waar een weg of straat deel van uitmaakt en op analysemethoden om gedrag of beleving vast te stellen. Gegevens over snelheidsovertreders scoren daarentegen lager. Gemeentelijke functionarissen tonen ook meer behoefte aan effecten van maatregelen, bestuurlijk draagvlak en overzichten van methoden van toezicht. Daarentegen scoren een overzicht van infrastructurele maatregelen en een overzicht van voorlichtingsmaatregelen lager.

Verder geven zij meer prioriteit aan kennis over mogelijkheden voor het activeren van anderen.

2.2.5. Bestuurders en leidinggevenden

De bestuurders en leidinggevenden kregen minder items voorgelegd. Voorafgaand was hen een toekomstscenario voor het snelheidsbeleid voorgelegd (zie *Bijlage 1*).

	meer aandacht	evenveel aandacht	minder aandacht
een overzicht met kosten en effecten van maatregelen op snelheidsgebied	13		1
lange-termijnsuccessen van snelheidsmaatregelen	10	4	1
noodzakelijke bijstellingen van snelheidsbeleid om de taakstelling voor de verkeersveiligheid te halen	6	9	
strikte scheiding stroomfunctie, ontsluitingsfunctie en verblijfsfunctie van wegen en straten	12	3	
nieuwe oplossingen voor snelheidsbeheersing zoals telematica	11	3	1
uitbreiding verblijfsgebieden (max. 30 km/uur) met sobere middelen	8	5	
communicatie van burgers, bedrijven en andere belanghebbenden over snelheid	8	6	1
afstemming tussen rijk, provincie en gemeente	9	5	
afstemming tussen gemeente, politie en OM	7	7	
samenwerking overheid en maatschappelijke organisaties	6	8	
meer informatie over positieve effecten voor verblijfsfuncties	1		
realiteitsgehalte in de perceptie van de weggebruiker	1		
differentiatie snelheidsbeleid	1		
acceptatie door de weggebruiker	1		

Tabel 4. *Vraag 1 aan bestuurders en leidinggevenden. De vraag betreft de aandacht die nodig is voor een aantal zaken die betrekking hebben op het huidige snelheidsbeleid en het toekomstscenario. Waar zit een betere of nieuwe aanpak op vast zodat er meer aandacht voor nodig is?*

Wellicht zijn de resultaten enigszins gekleurd doordat de kolom ‘meer’ nu als eerste was geplaatst; hier werd echter verreweg het meest op gescoord. Het lijkt er dus op dat bestuurders onderbedeeld zijn in de kennis-uitwisseling. Overzichten van maatregelen met kosten en effecten werden nagenoeg alléén gescoord op ‘meer’.

De items inzake ‘plan van aanpak’, zoals scheiding van functies van wegen, telematica en uitbreiding verblijfsgebieden met sobere middelen, waren gericht op nieuwe maatregelen en dan is het logisch dat om meer kennis wordt gevraagd.

Ook is er kennisgebrek inzake communicatie met burgers, bedrijven en andere belanghebbenden.

Minder vaak scoorden samenwerking en afstemming, met andere instanties als onderwerpen waarop meer dan tot nu toe kennis over nodig is; de behoefte aan kennis is er echter ook in dit geval altijd.

Ten slotte werden nog vier onderwerpen op eigen initiatief toegevoegd, waarin de weggebruiker een tamelijk centrale plaats inneemt, nadat vooraf in de discussie al was gezegd dat de weggebruiker teveel in de vraagstelling werd gemist.

2.3. Conclusies

De behoefte aan kennis is groot en breed. De deelnemers zijn erg betrokken en erg actief op zoek naar kennis. Uitvoerenden willen zelf de noodzaak van maatregelen goed onderbouwen, gericht op hun eigen situatie, en vinden dat ze niet met blauwdrukken kunnen werken. Bestuurders dringen aan op meer kennis dan tot nu toe, met name om bij weggebruikers andere gedragsnormen te bereiken.

De discussie en de schriftelijke beantwoording tezamen laat een vijftal thema's zien waarop de kennisbehoefte betrekking heeft:

1. Beleid moet onderbouwd worden met harde gegevens over snelheidsgedrag en ongevallen en met invloedsfactoren; ook wil men een overzicht van mogelijke maatregelen en hun effecten.
2. Men is niet tevreden over de huidige aanpak. Er is behoefte aan kennis over een meer integrale aanpak van mens, voertuig en weg en een betere integratie van het verkeersveiligheidsbelangen met andere belangen. Met name bestuurders willen dat gedragsnormen veranderen. Bij de aanpak moeten nieuwe oplossingen als telematica betrokken worden. De onvrede geldt niet alleen de inhoudelijke aanpak maar ook de procesmatige: wanneer en hoe worden andere ingeschakeld en zetten zij samenwerking op. Er is meer continuïteit in beleid nodig zodat structurele effecten kunnen worden bereikt.
3. Voor praktische toepassingen is het nodig beter om op de hoogte te zijn van projecten van anderen en de ervaringen die daarbij zijn opgedaan.
4. Invloed van weggebruikers / burgers en maatschappelijke organisaties is nodig. Er is behoefte aan kennis over de wijze waarop zij betrokken kunnen worden bij beleidsontwikkeling.
5. (Tussentijdse) evaluaties zijn nodig; voor de opzet wordt om ondersteuning gevraagd, met goede gegevens en adequate methodieken.

3. Samenwerking met wie?

Voor de verkeersveiligheid en dat geldt voor snelheid nog in het bijzonder, is veel samenwerking tussen instanties nodig. Bij de vraagstelling over kennisbehoefte kwam dit al naar voren. Integrale aanpak met medewerking van diverse instanties en grotere betrokkenheid van burgers / wegebruikers is nodig. “Wat je ook hoort over het snelheidsvraagstuk”, zei één van de deelnemers, “het staat bol van samenwerking.”

In die zin leek het één van de deelnemers ook beter om niet te spreken over ‘kennisoverdracht’ maar over kennisuitwisseling.

3.1. Hoofdpunten uit de discussie

In de discussie over samenwerking kwam als een belangrijk aspect naar voren de wens om tot duidelijke en harde afspraken te komen. Velen waarschuwden voor vrijblijvendheid. In de tweede werkbijeenkomst werd gediscussieerd over het belang van convenanten, als bekroning van opgebouwde samenwerking. Hier tegenover staat de complexiteit van het snelheidsvraagstuk en dus ook van implementatie van beleid.

Die problematiek los je niet op met een convenant; het onderstreept wel dat een convenant alleen ingezet kan worden als sluitstuk van afspraken die gemaakt zijn.

De betrokkenheid van provinciebesturen wordt door uitvoerenden niet groot geacht, maar hiermee in de derde bijeenkomst geconfronteerd, vond een gedeputeerde dit een duidelijke onderschatting van wat er werkelijk gebeurt.

De betrokkenheid van provincies bij het verkeersveiligheidsbeleid en met name bij de coördinatie van de verschillende overheidsniveaus, neemt snel toe vanwege de decentralisatie. Hiervan is kennelijk nog te weinig zichtbaar om reeds in de discussie tot uitdrukking te laten komen. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) lijken ook nog niet erg in beeld bij uitvoerenden.

3.2. Resultaten schriftelijke vragen

Schriftelijk is aan uitvoerenden de vraag gesteld, met wie men overleg en samenwerking belangrijk vindt.

Alle van tevoren genoemde groepen blijken relevant te worden gevonden om overleg of samenwerking mee te zoeken. Van vooral de politie, daarna het OM en het ROV, maar ook de gemeente - zowel bestuur als uitvoerenden - maatschappelijke groepen en kennisinstututen, vindt de meerderheid dat ze altijd of meer moeten worden geraadpleegd. Van het gemeentebestuur wordt nogal eens gezegd dat ze meer dan tot nu toe moeten worden geraadpleegd. Van de overige instanties vindt de meerderheid dat ze soms moeten worden geraadpleegd.

Groepen/organisaties	Altijd	Soms	Niet	Meer
Politie	43	3		2
OM	31	13	2	1
ROV	28	15	3	3
Gemeentelijke overheid als uitvoerder	26	17	1	3
Kennisinstituten (zoals AVV, SWOV, C.R.O.W, PVI)	26	25	4	2
Maatschappelijke groepen (zoals VVN, ENFB e.d.)	22	21	3	1
Gemeentelijke overheid als bestuur	21	20	1	5
Provinciale overheid als uitvoerder	20	23	1	2
Rijksoverheid als uitvoerder	17	27	2	
Bewoners	15	24	7	4
Weggebruikers	14	26	6	2
Provinciale overheid als bestuur	11	30	2	4
Regionale Directie RWS	13	29	2	
Rijksoverheid als bestuur	8	34	3	1
Bedrijfsleven	3	30	9	1
Adviesbureaus		30	15	

Tabel 5. *Vraag 1, eerste en tweede werkbijeenkomst. Met welke groepen of organisaties vindt u het van belang om overleg en/of samenwerking te zoeken? Alleen op de eerste werkbijeenkomst was er als antwoordcategorie 'meer' toegevoegd.*

3.2.1. *Verschillen naar fase beleidsontwikkeling*

Er blijken enkele verschillen te zijn wanneer afzonderlijk naar de fasen van planontwikkeling wordt gekeken. Het OM scoort hoger in de fasen 'plan van aanpak' en 'uitvoering en evaluatie' dan in de fase 'probleemstelling'. De gemeente en de provincie scoren relatief het hoogst in de fase van 'plan van aanpak', evenals maatschappelijke groepen. Deze partijen heeft men relatief meer nodig om projecten te realiseren. Het ROV scoort relatief het hoogst in de fasen 'probleemvaststelling' en 'uitvoering en evaluatie'. Die heeft men relatief meer nodig om een plan op te stellen en terug te kijken naar de resultaten. Kennisinstituten worden het meest van belang geacht bij de evaluatie. Daar ligt een relatief groot kennisgebrek.

3.3. **Conclusies**

Samenwerking is een zeer belangrijk onderdeel van snelheidsbeleid. Het vraagstuk is dermate complex dat vele instanties moeten worden ingeschakeld.

Er is behoefte aan minder vrijblijvendheid. Die behoefte kan deels voortkomen uit de bovengenoemde noodzaak om samenwerking breed op te pakken.

Gezien de grote nadruk in het snelheidsbeleid op politietoezicht, wordt veel samenwerking met politie en OM gezocht.

4. Vormen van kennisuitwisseling

De hoofdvraag van dit onderzoek betrof de wijze waarop kennisuitwisseling het beste kan plaatsvinden. De vraagstelling en discussie werd gericht op twaalf vormen van kennisoverdracht. Dit waren:

Een naslagwerk

In een naslagwerk zoals hier wordt bedoeld, staat bijvoorbeeld aangegeven hoe men alle beleidsstadia, van probleem tot aanpak en evaluatie, kan doorlopen om een snelheidsproject op te zetten; of het bevat een overzicht van maatregelen, of er staan voorbeelden van uitgevoerde maatregelen in vermeld.

Een elektronisch bestand

Computerprogramma's hebben meer mogelijkheden om iemand te begeleiden bij alle stappen in een beleidsproces en de alternatieve keuzen die kunnen worden gemaakt.

Een advies op maat

Het gaat hier om een advies van iemand of een instantie betreffende een situatie omdat een naslagwerk of bestand niet specifiek genoeg is of niet voldoende past bij een situatie.

Een 'missionaris'

Onder een 'missionaris' wordt een deskundige verstaan die advies kan geven, maar niet afwacht totdat hij wordt gevraagd, doch actief 'de boer opgaat' om te laten zien welke kennis er is op snelheidsgebied.

Een symposium

Op symposia kan men zich laten bijscholen, om op de hoogte te blijven van de laatste inzichten.

Een cursus

Ook door middel van een cursus kan men zich laten bijscholen; een cursus leidt eerder dan een symposium tot actieve deelname (maar zal vanwege het kleinere aantal deelnemers ook duurder zijn).

Een excursie

Een excursie kan benut worden om concreet te zien hoe een project is gerealiseerd.

Een periodieke uitgave

Door middel van een periodiek kan men op de hoogte worden gehouden van de laatste ontwikkelingen, over lopende of afgeronde projecten, over studies, over subsidiemogelijkheden enzovoort.

Een netwerk met geregelde bijeenkomsten

Een netwerk van collega's of functionarissen met wie samenwerking voor de hand ligt, kan gebruikt worden om geregeld ervaringen en ideeën uit te wisselen.

Een netwerk voor bilaterale contacten

Een netwerk van collega's of functionarissen met wie samenwerking voor de hand ligt, kan gebruikt worden om iemand over een bepaald onderwerp of project te kunnen raadplegen.

Een werkgroep

Een werkgroep kan dienen als samenwerkingsverband om gezamenlijk een project op te zetten en uit te voeren.

Een coördinatiepunt of brievenbus

Een coördinatiepunt fungeert vooral als adres waar men doorverwezen kan worden, waar men weet waar informatie beschikbaar is en hoe die eruit ziet.

Gevraagd is aan welke vormen de grootste behoefte bestaat en welke vormen tot nu toe te weinig zijn ontwikkeld. Er is niet van uitgegaan dat uit de twaalf vormen van kennisoverdracht enkele moeten worden geselecteerd waarop de kennisinfrastructuur gericht moet worden. Elke vorm kan relevant zijn; de vormen vullen elkaar aan. Maar er moet wel selectief gebruik van worden gemaakt.

4.1. **Hoofdpunten uit de discussie**

In de discussie is een aantal zaken aan de orde gekomen die te beschouwen zijn als criteria voor de inzet van vormen van kennisoverdracht.

4.1.1. *Hoeveelheid informatie*

Ten eerste werd gewezen op de 'overload' aan informatie, die in de pers in oktober 1996 overigens als een nieuwe vorm van managersziekte naar buiten werd gebracht. Het is dus belangrijk om kennis beheersbaar te houden.

Toch wordt er veel energie gestopt in het zoeken naar kennis. De snelheidsproblematiek is een ingewikkeld vraagstuk en standaardoplossingen zijn er eigenlijk niet.

4.1.2. *Vraagzijde*

De vraag werd opgeworpen of we niet erg weinig weten van de vraag naar kennis en uitwisselingsvormen. Om bijvoorbeeld een kenniscentrum te starten zou je bij wijze van spreken eerst honderd vragen moeten hebben, voordat je tot een ordening kunt komen voor de inrichting van het centrum, aldus één van de deelnemers.

Er is meer aandacht nodig voor de proceskant van beleidsontwikkeling. Naslagwerken laten niet zien wat er in de praktijk procesmatig is gebeurd, welk geworstel heeft plaatsgevonden, tegen welke knelpunten men is aangelopen, zo werd gezegd. Maar dit beeld werd enigszins genuanceerd: in standaardwerken en stappenplannen komt steeds aandacht voor procesaspecten.

4.1.3. *Personen versus instituties*

Geconstateerd werd dat er bij bepaalde personen erg veel kennis geconcentreerd is. Afhankelijkheid van enkele personen is een groot risico. De toegankelijkheid van kennis moet verbeterd worden, op de één of andere wijze geïnstitutionaliseerd.

Toch zijn persoonlijke contacten erg belangrijk. Het hardst werd dat verwoord door iemand die opmerkte: “Het maakt niet uit wat je kent, maar wie je kent”. Een vergaande conclusie, waaruit een weinig efficiënte wijze van kennisuitwisseling naar voren komt. Maar hieruit spreekt ook de behoefte om in persoonlijke contacten te kunnen doorvragen om antwoorden te krijgen op eigen situaties en knelpunten en om die als spiegel voor te houden.

4.2. **Resultaten schriftelijke beantwoording**

In de eerste twee werkbijeenkomsten met uitvoerenden, kregen de deelnemers eerst een vraag voorgelegd in relatie tot de subgroep waarin ze waren ingedeeld, dus naar fase van beleidsontwikkeling.

4.2.1. *Fase van probleemvaststelling*

In de fase van probleemvaststelling ziet men over het geheel genomen het meest in de volgende vormen van kennisoverdracht:

- naslagwerk;
- elektronisch bestand;
- coördinatiepunt.

Daarna worden netwerken voor bilaterale contacten en cursussen en het advies op maat, het meest genoemd.

Kennis over de zogeheten harde cijfers ziet men het liefst aangereikt in de vorm van een elektronisch bestand.

Voor kennis over de achtergrondfactoren gaat de voorkeur uit naar een naslagwerk.

Kennis over belevingsfactoren ziet men ook het liefst in een naslagwerk, maar met betrekking tot overtreders is er ook behoefte aan een coördinatiepunt en een symposium.

Voor kennis over prioriteitsstelling vraagt men het meest om een naslagwerk of een cursus.

Kennis over methoden vraagt men in de vorm van een naslagwerk, maar ook elektronisch bestand, cursus en het coördinatiepunt scoren hoog.

Kennis over de relatie snelheid en milieu wordt over het geheel genomen vrij weinig genoemd. Het naslagwerk scoort nog het hoogst.

Probleemvaststelling	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Snelheidsgegevens en gegevens over overtredingen	1		8	16	5			3	6	3	5	6
Ongevalsgegevens	1		7	14	5		2	2	7	1	2	6
Kennis over relatie snelheid met ongevallen	4	3	7	6	3			3	4	2	2	5
Vormgeving van de weg	5	1	8	3	1	4	1	3	3	3	5	2
Het wegennetwerk waar een weg of straat deel van uitmaakt	2	1	6	4	1	6	1	2	3	2	7	3
Andere gedragsgegevens die samen met snelheid gevaarlijk zijn	5	5	11	6	5		2	4	5	3	3	9
Gegevens over de snelheidsovertreders	1	1	11	6	2		1	3	5	4	3	9
Beleving van omwonenden		1	10	3	2	5	1	5	4	5	3	4
Gegevens over snelheidsbeleving van overtreeders zelf en anderen	1	8	9	5	4	1	1	2	5	4	1	8
Methoden of criteria voor prioriteitsstelling	9		12	6	1		1	1	3	1	6	5
Meetmethoden om gedrag of beleving vast te stellen	6		12	8	4			4	5	1	2	9
Analysemethoden voor gedrag of onveiligheid	8		12	10	1			1	2	2	2	7
Kennis over relatie snelheid en milieu	3	3	7	4	1		2				2	4
Totaal	46	23	120	91	35	16	12	33	52	31	43	77
1: cursus	7: missionaris											
2: symposium	8: netwerk voor geregelde bijeenkomsten											
3: naslagwerk	9: netwerk voor bilaterale contacten											
4: elektronisch bestand	10: werkgroep											
5: periodieke uitgave	11: advies op maat											
6: excursie	12: coördinatiepunt											

Tabel 6. *In welke vorm wilt u kennis tot uw beschikking krijgen in de fase van probleemvaststelling? (De totalen zijn opgeteld).*

4.2.2. Plan van aanpak

In de fase van ‘plan van aanpak’ staat het naslagwerk nummer één, gevolgd door het elektronisch bestand. Ook worden veel genoemd de missionaris, de werkgroep, het advies op maat en het coördinatiepunt en daarna de beide netwerken.

Kennis over overzichten ziet men het liefst aangereikt in de vorm van een naslagwerk, daarna via het elektronisch bestand of het coördinatiepunt. Voor kennis over andere groepen en over draagvlak, is het beeld veel gedifferentieerder. Het netwerk voor bilaterale contacten is hier belangrijk, voor bestuurlijk draagvlak ook de missionaris en advies op maat en voor draagvlak bij weggebruikers of omwonenden, in de eerste plaats de werkgroep.

Kennisuitwisseling over verbeteringen in aanpak wordt vooral via een missionaris en werkgroep gezocht.

Plan van aanpak	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Effecten van maatregelen	1	2	10	8	4	1	3	2	2	3	1	4
Overzicht maatregelen	2	1	13	8	1	3	4		2	4	1	7
Kosten van maatregelen			8	7	1		2	2	2	3	4	2
Voor en nadelen van maatregelen			9	7	2	4	4	2	2	2	4	4
Overzicht infrastructurele maatregelen	1	1	12	7	2		3	2	1	3	4	6
Overzicht voorlichtingsmaatregelen		1	11	6	2		3	3	2	2	3	6
Overzicht methoden van toezicht		1	11	7	1	1	3	3	2	3	5	6
Goede en slechte voorbeelden	1	1	9	5	4	5	4	5	4		2	3
Bestuurlijk draagvlak	1					4	7	2	9	5	6	1
Beleidsinstrumenten partners		1	2	2			1	2	5	3	3	3
Draagvlak weggebruikers of omwonenden	1	1			2		2	2	5	7	5	2
Verbeteringen in aanpak		3	4	4	2		4	4	1	3	5	4
Inpassing maatregelen in duurzaam-veilig beleid	3	2	4		2	2	4	5	4	5	3	1
Integrale aanpak	1		3			1	7	5	3	9	5	1
Totaal	11	14	96	61	22	21	51	39	44	52	51	50
1: cursus 2: symposium 3: naslagwerk 4: elektronisch bestand 5: periodieke uitgave 6: excursie 7: missionaris 8: netwerk voor geregelde bijeenkomsten 9: netwerk voor bilaterale contacten 10: werkgroep 11: advies op maat 12: coördinatiepunt												

Tabel 7. In welke vorm wilt u kennis tot uw beschikking krijgen in de fase van plan van aanpak?

4.2.3. Uitvoering en evaluatie

In de fase van uitvoering en evaluatie komt de periodieke uitgave met het naslagwerk en het coördinatiepunt als hoogste naar voren, gevolgd door het netwerk voor bilaterale contacten. Het netwerk met geregelde bijeenkomsten wordt hier relatief vaak genoemd.

Voor ervaringen met en resultaten van andere projecten scoort de periodieke uitgave hoog. Hetzelfde geldt voor de overzichten van de uitvoering van projecten. Bij die laatste komt het coördinatiepunt ook sterk naar voren. Voor de samenwerking scoren de netwerken hoog.

Uitvoering en evaluatie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Subsidiemogelijkheden			10	2	5		4	3	3	1	4	6
Opzet van evaluatie/monitoring	7	3	5	4	5		4	4	6	5	4	6
Ervaringen met andere projecten	1	7	7	5	10	3	1	1	4	3		7
Resultaten van andere projecten	2	6	10	6	10	2	1	1	3	2	1	7
Samenwerkingsmogelijkheden		3		1	2		1	9	11	7	4	5
Beleidsinstrumenten partners	2	2	7	2	3		1	5	6	3	1	4
Werkmethoden van andere organisaties	1	2	7	1	3	1		6	8	5	3	5
Mogelijkheden anderen te activeren	1	2	7	1	3	1		6	8	5	3	5
Overzicht van de uitvoering van andere uitgevoerde projecten		3	9	7	10	2		1	1	1		9
Overzicht van de uitvoering van andere lopende projecten		1	8	6	10	1		1	3	1		9
Totaal	15	34	63	34	62	10	16	37	51	34	18	61
1: cursus	7: missionaris											
2: symposium	8: netwerk voor geregelde bijeenkomsten											
3: naslagwerk	9: netwerk voor bilaterale contacten											
4: elektronisch bestand	10: werkgroep											
5: periodieke uitgave	11: advies op maat											
6: excursie	12: coördinatiepunt											

Tabel 8. In welke vorm wilt u kennis tot uw beschikking krijgen in de fase van uitvoering van maatregelen en evaluatie?

4.3. Per vorm van kennisoverdracht

Omgekeerd kan er ook uitgegaan worden van de verschillende vormen van kennisoverdracht. De vraag is dan bij welke soorten kennis men die vorm het meest van toepassing vindt. Dit wordt onderstaand beschreven. Hieraan wordt toegevoegd wat er in de discussie over de vormen is gezegd. Dit zijn bijna nooit conclusies van de bijeenkomst of van een subgroep. Het betreft bijna steeds opmerkingen die gemaakt zijn.

De *cursus* scoort op enkele items, met name op kennis over methoden voor prioriteitsstelling en op analysemethoden voor gedrag of onveiligheid en methoden voor de opzet van monitoring en evaluatie. Vooral van politiezijde werd behoefte aan cursussen aangegeven. (N.B. In oktober 1996 werd in de pers een bezuiniging op het Politie Verkeersinstituut aangekondigd).

Het *symposium* is vooral geliefd als het gaat om gegevens over snelheidsbeleving van overtredders, ervaringen en resultaten van andere projecten en mogelijkheden om anderen te activeren. In de discussie werd nog opgemerkt dat een symposium ook een goed middel is om contacten (en netwerken) op te bouwen.

Een *naslagwerk* scoort hoog op vele items, zowel met betrekking tot gegevens als met betrekking tot meetmethoden, overzichten, beoordelingen van maatregelen en resultaten van en ervaringen met andere projecten.

Er is echter kritiek op de huidige naslagwerken. Ze zijn te weinig praktijkgericht. Er staat niet in hoe je anderen kunt motiveren. Bovendien zijn de effecten van maatregelen vaak niet bekend. Waarnaar men op zoek is, staat er te weinig in.

In kleinere gemeenten is de behoefte aan naslagwerken kleiner, omdat de ambtenaren te weinig tijd hebben om zelf beleid uit te stippelen. Men kan beter iemand inhuren om zich gericht op een probleem te richten.

Een *elektronisch bestand* springt er uit bij ongevals- en snelheidsgegevens en ook bij meet- en analysemethoden en bij maatregeloverzichten.

De toegankelijkheid van elektronische bestanden moet worden vergroot. Ook was men kritisch over bestaande systemen. Gevraagd werd om meer informatie die up-to-date is.

Net als bij naslagwerken is de behoefte in kleine gemeenten geringer.

Bestuurders scoren ook hoog op een elektronisch bestand, maar één bestuurder zette voor haarzelf althans een groot vraagteken bij het gebruik van een elektronisch bestand: het is meer voor uitvoerenden.

Hoewel sommigen van mening zijn dat naslagwerken beter door elektronische bestanden vervangen kunnen worden, hebben anderen daar bezwaren tegen. Een naslagwerk biedt sneller een overzicht, is handiger om mee te nemen, is toegankelijker.

De behoefte aan een *periodieke uitgave* is groot om op de hoogte te zijn van andere projecten.

Het voordeel is dat even snel wordt samengevat wat er in een project is gebeurd en dat ze voortdurend actueel is. Het is ook een goed antwoord op de overload aan kennis.

De *excursie* wordt nergens als belangrijkste instrument genoemd. Bij de situering van de problematiek tegen de achtergrond van gebruik en vormgeving weg en de beleving van omwonenden, en om voorbeelden te bespreken, wordt ze van belang geacht.

In de discussie werd gezegd dat een excursie vooral van belang is voor mensen die nieuw zijn op het gebied van verkeersveiligheid.

De *missionaris* wordt niet veel, maar het meest genoemd bij bestuurlijk draagvlak en integrale aanpak.

Tijdens de eerste werkbijeenkomst kwam een subgroep tot de conclusie dat een missionaris vooraf actief bezig moet zijn op bestuurlijk niveau voor gemeenteraadsleden en meer passief op ambtelijk niveau. Op ambtelijk niveau is advies op maat meer geschikt.

Een wethouder zei in de derde bijeenkomst als reactie hierop dat zij een missionaris nuttig vindt voor gemeenteraadsleden.

Een *netwerk voor geregelde bijeenkomsten* komt met name naar voren bij samenwerkingsmogelijkheden en daarna bij de aanpak.

Een netwerk van bijvoorbeeld verkeersveiligheidscoördinatoren is erg geschikt om kennis uit te wisselen, de successen en bloepers te bespreken van je werk. Als voorbeeld werd een netwerk genoemd dat door het ROV in gang is gezet maar steeds meer door betrokkenen zelf in stand wordt gehouden.

Netwerken worden ook genoemd als het beste middel om nieuw beleid met elkaar te bespreken.

Het *netwerk voor bilaterale contacten* wordt als instrument belangrijk gevonden bij bestuurlijk draagvlak, en de diverse aspecten om samen te werken.

Bij de behandeling van het coördinatiepunt (zie verder deze paragraaf) kwam nadrukkelijk naar voren dat dit onder andere functioneel is om bilaterale contacten te leggen.

De *werkgroep* komt naar voren bij integrale aanpak, draagvlak bij weggebruikers of omwonenden en samenwerking.

In een werkgroep komt vaak meer tot stand dan wanneer men achter een bureau plannen zit uit te werken, werd hierover gezegd. Ze is uitstekend geschikt om elkaars problemen te leren kennen. Maar ze vergt wel veel tijdsinvestering.

Advies op maat komt erg verspreid voor, nog het meest bij de relatie van de problemen met wegkenmerken, integrale aanpak en het zoeken naar draagvlak.

Adviezen op maat komen tegemoet aan het bezwaar van naslagwerken dat zij te ongericht zijn. Een gemeentefunctionaris verwoordde het voordeel van een advies op maat als volgt: "Een telefoontje naar het ROV gaat nog steeds boven een naslagwerk."

Het *coördinatiepunt* scoort op vele items hoog maar het hoogst op het vergaren van meer kennis over gedrag en op overzichten van andere projecten.

Voorzien werd wel dat de voeding en het onderhoud een probleem zal zijn. Organisaties als C.R.O.W, PVI, SWOV en AVV zouden samen moeten uitmaken dat er één brievenbus komt.

Van de zijde van bestuurders werd gezegd dat een voordeel van een coördinatiepunt is om sneller in contact te komen met gemeenten die met dezelfde soort problematiek zitten of op ongeveer dezelfde manier een probleem aanpakken. Voor stroomlijning van kennis is een coördinatiepunt van belang.

4.4. Méér van nodig

In de eerste bijeenkomst werd apart gevraagd of men van de verschillende vormen van kennisoverdracht minder gebruik wil maken, of dat de mate van gebruik hetzelfde kan blijven of dat men er meer gebruik van wil maken.

Het blijkt dat zeven vormen het hoogste scoren in de categorie 'meer'. Hieraan moet volgens de deelnemers aan de eerste werkbijeenkomst dus meer inhoud worden gegeven. Een echt coördinatiepunt bestaat er nog niet, dus is het logisch dat dit het hoogste scoort op meer, mede vanwege de grote behoefte aan deze vorm van kennisuitwisseling. Een elektronisch bestand is er thans wel (BIS-V), maar de beschikbaarheid is nog erg beperkt. Daarmee is te verklaren waarom dit ook zo hoog scoort. Voorts vindt men dat er niet genoeg adviezen op maat, naslagwerken, missionarissen en netwerken zijn.

	Minder	Zelfde	Meer
Coördinatiepunt		1	27
Elektronisch bestand	2	3	24
Advies op maat		10	17
Naslagwerk	5	5	17
Missionaris	5	7	16
Netwerk geregelde bijeenkomsten		13	15
Netwerk bilaterale bijeenkomsten	1	10	15
Periodieke uitgave	3	8	8
Excursie	5	16	7
Werkgroep	1	21	5
Symposium	6	18	4
Cursus	8	17	2

Tabel 9. *Vraag 4, eerste werkbijeenkomst: Gevraagd werd aan te geven of men ja dan nee behoefte heeft aan de verschillende vormen van kennisoverdracht, voor wat betreft inhoudelijke en procesmatige kennis. (De totalen zijn opgeteld).*

4.5. Onderscheid inhoud en proces

Op de tweede en derde werkbijeenkomst is in de vraagstelling onderscheid gemaakt naar behoefte aan vormen van kennisoverdracht ten aanzien van inhoud en proces.

Op de tweede werkbijeenkomst bleek dat men voor inhoudelijke kennis, allereerst grijpt naar een naslagwerk. Daarna vraagt men een coördinatiepunt, gevolgd door een netwerk van bilaterale contacten. Ook de periodieke uitgave staat vrij hoog.

Procesmatige kennis zoekt men allereerst in een netwerk voor bilaterale contacten, direct gevolgd door een netwerk met geregelde bijeenkomsten. Ook de missionaris is erg geliefd, evenals de werkgroep, die een stuk hoger op de rangorde staat dan bij de inhoudelijke kennis.

In de derde bijeenkomst kwam aan de inhoudkant het elektronisch bestand er bij. De cursus werd hier zowel aan de proceskant en op inhoud vrij vaak genoemd.

	Inhoud	Proces	Totaal
Elektronisch bestand	9	5	14
Netwerk met geregelde bijeenkomsten	7	6	13
Coördinatiepunt	8	3	11
Naslagwerk	7	4	11
Cursus	5	6	11
Advies op maat	5	5	10
Periodieke uitgave	6	3	9
Excursie	6	2	8
Netwerk voor bilaterale contacten	3	5	8
Missionaris	2	3	5
Werkgroep	2	3	5
Symposium	2	2	4

Tabel 10. *Vraag 2, derde werkbijeenkomst: Wilt u aangeven hoe u in het algemeen de verschillende vormen van kennisoverdracht beoordeelt. De vraag is of u minder of meer behoefte heeft aan de ene en de andere vorm of dat u vindt dat de mate waarin in een vorm gebruikt wordt, goed is. U maakt onderscheid tussen inhoudelijke kennis: gegevens, aanpak, evaluatie etc. en procesmatige kennis: met wie ga ik samenwerken, hoe, communicatie, draagvlak, etc.*

4.6. Verschillen naar functie

Net als bij kennisbehoefte zijn er bij de voorkeuren voor vormen van kennisuitwisseling enkele kleine verschillen in resultaten van de eerste en tweede werkbijeenkomst, die deels toe te schrijven zijn aan de functie van de deelnemers. Op de bijeenkomst met meer gemeentelijke deelnemers, worden naslagwerken iets hoger gescoord dan een elektronisch bestand, in tegenstelling tot de bijeenkomst met meer rijksvertegenwoordigers. Een groter verschil betreft de netwerken voor bilaterale contacten, die voor de gemeentelijke functionarissen kennelijk eerder worden gebruikt als kennisbron. Ook netwerkbijeenkomsten scoren bij hen hoger. Minder prioriteit leggen zij bij cursussen en symposia. Bestuurders scoren hoger op netwerken en ook op cursussen en excursies.

4.7. Conclusies

De verschillende vormen van kennisuitwisseling moeten eerder als elkaar aanvullend dan als voor elkaar compenserend worden gezien. Toch moet er efficiënt worden omgesprongen met kennis en met vormen van kennisuitwisseling, gezien de overload aan kennis waarmee mensen al worden geconfronteerd.

Een belangrijk criterium voor de bevordering van de kennisinfrastructuur moet zijn dat de gigantische hoeveelheid informatie die er is, beter wordt gestroomlijnd. Aan bundeling van kennis, bijvoorbeeld via een coördinatiepunt, bestaat grote behoefte.

Aan overzichten bestaat - uitgezonderd kleine gemeenten - een blijvende behoefte, wellicht omdat men 'het overzicht' niet wil missen. Maar tegelijk is er ook veel kritiek op naslagwerken. Voor in elk geval data lijkt het elektronisch bestand de voorkeur te krijgen, voor maatregeloverzichten is dat nog niet duidelijk. Voor met name kleine gemeenten is een advies op maat van belang.

Overzichten hebben echter beperkingen, want informatie moet actueel en praktisch gericht zijn. Vandaar waarschijnlijk de grote behoefte aan contacten, aan netwerken, en als een hulpmiddel daarbij een coördinatiepunt en periodieke uitgaven. Vooral voor de proceskant, waar steeds meer het grootste struikelblok ligt om vooruitgang te boeken, zijn netwerken onontbeerlijk.

Om tot samenwerking te komen, moet men elkaars problemen, opvattingen en mogelijkheden kennen en is een werkgroep van belang.

Incidenteler is er behoefte aan een symposium, excursie of cursus, om bij te praten of bij te leren en van een missionaris, om betrokkenheid te vergroten.

5. Zorg voor kennisoverdracht

Op de eerste werkbijeenkomst is gevraagd bij wie de zorg voor kennisoverdracht moet liggen.

Over het geheel genomen zoekt men de meeste ondersteuning bij het ROV en het PVI. Ook de SWOV, Regionale Directie RWS, politie, en het OM, AVV en het C.R.O.W, worden bij diverse vormen van kennisoverdracht genoemd.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Cursus	12	3	1	4	1	7	13	5	17	1	2
Symposium	9	3	1	3	3	5	12	12	10		5
Naslagwerk	7	8	5	5	6	13	12	13	13	2	
Elektronisch bestand	6	8	9	5	6	14	15	10	8	2	2
Periodieke uitgave	10	3	12	3	7	9	5	8	11	4	1
Excursie	15	6		4	1			1	2	2	2
Missionaris	17	8	1	3	5	2	2	1	2	3	2
Netwerk geregelde bijeenkomsten	22	10	6	12	10	2	2	2	7	3	2
Netwerk bilaterale contacten	17	13	5	16	12	5	5	4	7	4	
Werkgroep	16	7	2	13	14	2	7	3	5	6	5
Coördinatiepunt	8	4	1	4	4	5	7	6	7	4	1
Advies op maat	3	2		2	2	1	2	2	3	2	4
1: ROV		7: SWOV									
2: Regionale Directie RWS		8: C.R.O.W									
3: Rijkswaterstaat Den Haag		9: PVI									
4: Politie		10: Actiecentrum Naleving Snelheidslimieten (ANS)									
5: OM		11: Adviesbureau									
6: AVV											

Tabel 11. *Vraag 5, eerste werkbijeenkomst: Van welke instantie wilt u ondersteuning bij een bepaalde vorm van kennisoverdracht?*

5.1. Naar vorm van kennisuitwisseling

Als naar de vormen van kennisoverdracht apart gekeken wordt, ontstaat het volgende beeld:

Het PVI, de SWOV en het ROV vindt men de aangewezen instanties voor *cursussen*. Daarnaast wordt ook gedacht aan het AVV en C.R.O.W en in mindere mate de politie.

Bij een *symposium* denkt men aan de SWOV, het C.R.O.W, het PVI of het ROV. In mindere mate worden ook AVV en een adviesbureau genoemd.

Voor AVV, C.R.O.W, PVI en de SWOV ligt de taak een *naslagwerk* te genereren. In mindere mate wordt ook verwezen naar de Regionale Directie RWS, het ROV en het OM.

Voor ondersteuning bij een *elektronisch bestand* verwijst men vooral naar AVV en de SWOV. In mindere mate wordt ook gedacht aan het C.R.O.W, Rijkswaterstaat Den Haag, Regionale Directie RWS en het PVI.

Aan Rijkswaterstaat Den Haag, het PVI en het ROV wordt de taak toebedeeld om een *periodieke uitgave* te ontwikkelen. Ook wordt vrij veel gedacht aan AVV, C.R.O.W en OM.

Excursies dienen door het ROV te worden verzorgd. In veel mindere mate denkt men ook aan de Regionale Directie RWS of de politie.

Ook de *missionaris* dient vanuit het ROV te werken. Ook wordt veel gedacht aan de Regionale Directie RWS en in wat mindere mate aan het OM.

Een *netwerk met geregelde bijeenkomsten* dient in ROV verband te bestaan. Ook wordt vrij veel verwezen naar de politie, het OM en de Regionale Directie RWS. In mindere mate worden ook het PVI en de Hoofddirectie Rijkswaterstaat genoemd.

Een *netwerk van bilaterale contacten* ziet men het liefst met het ROV, de politie, de Regionale Directie RWS en het OM. Maar ook de andere instanties worden regelmatig genoemd.

Ondersteuning bij een *werkgroep* zoekt men vooral bij het ROV, de politie en het OM. In mindere mate wordt gedacht aan de Regionale Directie RWS, de SWOV en het ANS.

Wat betreft het *coördinatiepunt* blijkt dat zowel ROV als SWOV, PVI, C.R.O.W en AVV vaak te worden genoemd.

5.2. Naar instantie

Vanuit de instanties bekeken is het beeld als volgt.

Het ROV dient zich te concentreren op een netwerk met geregelde bijeenkomsten. Hierna volgen de missionaris, een netwerk voor bilaterale contacten, werkgroep en excursies. In mindere mate wordt ook ondersteuning gevraagd aan het ROV voor cursussen en een periodieke uitgave.

De Regionale Directie RWS dient zich vooral toe te leggen op een netwerk voor bilaterale contacten en een netwerk met geregelde bijeenkomsten. Ook wordt gedacht aan een naslagwerk, elektronisch bestand en een missionaris.

Rijkswaterstaat Den Haag wordt niet veel genoemd, maar wel bij het maken van een periodieke uitgave en een elektronisch bestand. Enkele keren worden de beide vormen van netwerken en een naslagwerk aangegeven. In de overige vormen verwacht men geen ondersteuning van Rijkswaterstaat.

De politie en het OM worden veel genoemd als het gaat om de beide vormen van netwerken en de werkgroep. Voorts verwacht men ondersteuning bij een naslagwerk en elektronisch bestand, en wordt bij het OM gedacht aan een periodieke uitgave.

Ondersteuning van het AVV ziet men vooral bij het naslagwerk en een elektronisch bestand. Ook wordt de periodieke uitgave en de cursus regelmatig genoemd bij deze instantie.

De SWOV ziet men graag bij het maken van een elektronisch bestand en naslagwerk, het geven van cursussen en het organiseren van symposia. Ook wordt bij haar gedacht aan een werkgroep en coördinatiepunt.

Ondersteuning van het C.R.O.W ziet men ook graag bij een naslagwerk, een symposium en elektronisch bestand. Ook wordt bij deze instantie de periodieke uitgave vaak genoemd.

Van het PVI ziet men graag ondersteuning bij cursussen, een naslagwerk, periodieke uitgave en een symposium. Ook worden zij veel genoemd bij het elektronisch bestand, de beide vormen van netwerken en als coördinatiepunt.

Het actiecentrum naleving snelheidslimieten wordt niet veel genoemd. Het hoogst wordt gescoord op de werkgroep.

Een adviesbureau wordt een aantal keren genoemd bij het symposium, de werkgroep en het advies op maat.

6. Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de conclusies die in de voorgaande hoofdstukken zijn getrokken, samengevoegd. De thema's die bij de kennisbehoefte naar voren zijn gebracht, worden betrokken op de vormen van kennisoverdracht die functioneel zijn en waaraan behoefte bestaat.

Bij de behoefte aan kennis, is uitgekomen op de volgende vijf thema's:

1. Onderbouwing van beleid en een globaal overzicht van mogelijkheden.
2. Verbetering van de aanpak, inhoudelijk en procesmatig.
3. Praktische ervaringen.
4. Betrokkenheid van burgers en de samenleving.
5. Evaluatie.

Het eerste en vijfde thema zijn nauw met elkaar verbonden. Voor onderbouwing van beleid zijn dezelfde soort gegevens nodig als voor evaluatie. Voor continuïteit in beleid is het belangrijk dat onderbouwing en evaluatie een cyclisch proces zijn.

De thema's 2, 3, en 4 betreffen alle vernieuwing van de aanpak.

Het is duidelijk dat het eerste en vijfde thema om andere vormen van kennisuitwisseling vragen dan de overige drie. Maar binnen deze twee 'categorieën' is ook nuancering aan te brengen.

In onderstaand schema is voor de vijf thema's met een kruisje aangegeven welke vormen van kennisoverdracht het meest geschikt zijn om te worden gebruikt. Met een rondje is aangegeven welke behoefte tijdens de werk-bijeenkomsten werd geuit, zoals beschreven in hoofdstuk 4.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Onderbouwing beleid, mogelijke aanpak	xo	xo										xo
Verbetering aanpak, inhoudelijk en procesmatig			xo	xo	xo	x			xo	xo	xo	xo
Praktische ervaringen	o				xo		x	xo	xo	x		xo
Betrokkenheid burgers en samenleving			xo			x			x	xo	xo	
Evaluatie	xo	x	x		xo							
1: naslagwerk 2: elektronisch bestand 3: advies op maat 4: missionaris 5: symposium 6: cursus	7: excursie 8: periodieke uitgave 9: netwerk met geregelde bijeenkomsten 10: netwerk voor bilaterale contacten 11: werkgroep 12: informatiepunt											

Tabel 12. *Combinatie van kennisbehoefte en vormen van kennisuitwisseling.*

Het schema laat zien dat in een aantal gevallen niet (grote) behoefte is getoond in het gebruik van een vorm die wellicht functioneel is. Daarnaast is er in een enkel geval een behoefte geuit die niet functioneel lijkt. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

6.1. Functie voor de vormen van kennisoverdracht

In deze paragraaf worden de twaalf vormen van kennisoverdracht stuk voor stuk op hun functie en behoefte beoordeeld. Daarbij is een andere volgorde gekozen dan eerder in dit rapport. De vormen zijn gegroepeerd in drie categorieën. De eerste betreft vormen die ‘van achter het bureau’ gebruikt kunnen worden als basis om te besluiten tot een aanpak en voor een globale vorm daarvan. De tweede betreft vormen die betrekking hebben op samenwerking. De derde betreft vormen die gericht zijn op het opdoen van nieuwe kennis en expertise.

6.1.1. Basis voor planmatige aanpak

Er zijn gegevens en ideeën nodig om te kunnen bepalen of men aan de slag moet met een bepaald onderwerp en om vast te stellen wat er globaal aan te doen is.

Een naslagwerk en een elektronisch bestand bieden overzichten, een periodieke uitgave, excursies en een coördinatiepunt bieden actuele informatie of geven aan waar nadere informatie is te verkrijgen.

Een *naslagwerk* is handig ter onderbouwing van beleid, bijvoorbeeld over de stand van zaken en ontwikkelingen in de problematiek, en om een overzicht aan mogelijke maatregelen te presenteren. Er is grote behoefte aan. Bijvoorbeeld het handboek ASVV en de Ontwerpwijzer Fiets worden in de verkeersveiligheid veelvuldig gebruikt. De naslagwerken op het gebied van snelheid die tijdens dit onderzoek beschikbaar waren, onderzochten echter veel kritiek. Men vindt ze niet praktisch gericht.

Een *elektronisch bestand* heeft als potentieel voordeel boven naslagwerken, dat gegevens en plannen van aanpak, gemakkelijk kunnen worden bewerkt. In principe is ook actualisering van gegevens en kennis beter mogelijk. Een voordeel van een elektronisch bestand is ook dat men zijn eigen bewerkingen kan loslaten op de tabellen en plannen van aanpak. Aan een dergelijk bestand bestaat grote behoefte maar velen willen naslagwerken toch niet missen. Er is het Beleids Informatie Systeem-Verkeersveiligheid (BIS-V), dat echter nog maar beperkt beschikbaar is. Het is efficiënt om naslagwerken te baseren op de inhoud van de elektronische bestanden en ze niet te omvangrijk te maken. Kosten die hiermee worden gespaard, kunnen worden gebruikt voor een periodieke actualisering.

Om tussentijds op de hoogte te blijven van nieuwe ervaringen en ontwikkelingen is een *periodieke uitgave* functioneel. Een periodieke uitgave kan bovendien beter voorzien in de behoefte voor praktische toepassingen. Wellicht kunnen door een periodieke uitgave de verwachtingen met betrekking tot de praktische toepasbaarheid van naslagwerken worden bijgesteld.

Een *excursie* is als vorm van kennisuitwisseling weinig genoemd. Om op de hoogte te raken van praktische toepassingen kan ze echter een functie vervullen.

Een *coördinatiepunt* is vooral nodig om optimaal slagvaardig in informatie-behoeften over nieuwe ontwikkelingen te voorzien. Een periodieke uitgave is hiervoor veel te beperkt. Het vergaren van actuele kennis is nu nog een gigantisch zoekproces van velen. Een informatiepunt zou een belangrijke functie kunnen vervullen om informatie te ordenen, zodat ze gemakkelijk praktisch toepasbaar is. Hier is zeer grote behoefte aan.

Het ligt voor de hand om dit aandeel in de kennisbronnen landelijk te organiseren. Het gaat hier om overzichten met landelijke betekenis. Rijkswaterstaat heeft hierin een eindverantwoordelijkheid. Zij schakelt voor kennisontwikkeling en kennisverspreiding de Adviesdienst Verkeer en Vervoer in, die met name SWOV en C.R.O.W inschakelt voor het uitvoeren van onderzoek en het opstellen van richtlijnen, aanbevelingen en overzichten. Via deze instanties kunnen ook anderen, zoals het PVI, bij de hier genoemde vormen van kennisuitwisseling worden betrokken.

6.1.2. *Samenwerking en informatie-uitwisseling*

Aanpak van snelheidsproblemen vraagt om samenwerking tussen instanties en ook om betrokkenheid van burgers / weggebruikers. Netwerken en werkgroepen zijn hiervoor nodig. Om medewerking te verkrijgen kan een missionaris een functie vervullen.

Aan *netwerken* blijkt grote behoefte te bestaan. Ze hebben een functie om van collega's te leren en om samenwerking te organiseren. Hier is meer gelegenheid om door te dringen tot de mogelijkheden van beleid en om een goed beeld te krijgen van problemen die overwonnen moeten worden en ervaringen daarmee. Naslagwerken en elektronische bestanden kunnen hierin niet volledig voorzien.

Werkgroepen zijn nodig om concrete afspraken te maken. De kennisuitwisseling zal hier nog dieper gaan omdat pas bij het zelf opzetten van projecten, men het totaal ziet aan vereisten om maatregelen uit te voeren.

Een *missionaris* heeft een rol te vervullen om instanties of functionarissen bij beleid te betrekken. De noodzaak is er vooral wanneer zij uit zichzelf hier niet mee bezig zijn en niet vragen om ondersteuning. De werkbijeenkomsten geven geen goed beeld van de behoefte aan missionarissen omdat de deelnemers geselecteerd waren op grond van hun grote betrokkenheid. In het voorafgaand onderzoek van de SWOV naar kennisoverdracht kwam in interviews met de ROV's een relatief grote prioriteitsstelling voor missionarissen naar voren, een rol die ROV's zelf in sterke mate op zich hebben genomen.

De meeste snelheidsprojecten worden regionaal of gemeentelijk opgezet. Daarom is het logisch om de kennisuitwisseling die in netwerken, werkgroepen en met een missionaris plaatsvindt, regionaal te coördineren.

De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid zijn hiervoor de eerst aangewezen instantie en werden ook vaak naar voren gebracht vanwege de resultaten die zij hebben geboekt. De Regionale Directies Rijkswaterstaat hebben hen vaak ondersteund met kennis. Vanwege de decentralisatie nemen de provincies een sterkere sturende rol op zich.

6.1.3. *Nieuwe kennis en expertise*

Er is op snelheidsgebied veel nieuwe kennis nodig en ondersteuning met expertise.

Om hierin te voorzien zijn adviezen op maat, symposia en cursussen bruikbare instrumenten.

Een informatiepunt kan een belangrijke nevenfunctie hebben om behoeften aan externe ondersteuning en het opdoen van nieuwe kennis, te analyseren en als het ware de markt te verkennen.

Een *advies op maat* heeft vooral een functie bij het verbeteren van de aanpak, bijvoorbeeld toegesneden op specifieke snelheidsproblemen of het betrekken van burgers en maatschappelijke organisaties bij de beleidsontwikkeling. Vanwege de tekortkomingen in evaluaties en de noodzaak om bij evaluaties selectief te blijven, is ter aanvulling op de behoefte van de deelnemers ook voor dit thema adviezen op maat als nuttig aangewezen.

Een *symposium* heeft vooral betekenis om mensen bij te praten en om de mogelijkheden voor vernieuwing te laten zien. Als nevendoeel heeft het om mensen kennis met elkaar te laten maken en netwerken te versterken.

Een *cursus* heeft het karakter van bij leren en om toepassingen van een plan van aanpak of methoden en technieken te leren. Er is behoefte aangegeven bij de opzet van evaluaties.

Gezien de taaiheid van problemen, bijvoorbeeld om betrokkenheid te organiseren, samenwerking tot stand te brengen en structurele gedragseffecten te bereiken, waarover veel is gesproken, lijkt de behoefte aan cursussen in de werkbijeenkomsten te zijn ondergewaardeerd. Wellicht wordt dat veroorzaakt door een inschatting dat cursussen weinig praktisch gericht zijn. De term 'workshop' zou wellicht hoger hebben gescoord. Een cursus zou vooral betrekking kunnen hebben op het uitwerken van cases aan de hand van opgedane ervaringen.

Een cursus kan bovendien worden gebruikt om tot procesmatige verbeteringen te komen, bijvoorbeeld inzake de betrokkenheid van burgers.

De deelnemers kunnen in de positie van anderen worden geplaatst of worden geconfronteerd met bijvoorbeeld snelheidsovertreders en voetgangers die oversteekproblemen hebben. Die confrontaties en dat positie innemen van anderen, zijn tijdens de bijeenkomsten ook naar voren gebracht als noodzakelijke elementen om tot goed beleid te komen.

Maar het feit dat cursussen en ook symposia tijdens de eerste werkbijeenkomst het hoogst scoorden op het antwoord 'minder' bij de vraag of een vorm minder, net zoveel als nu of meer moest worden aangeboden, geeft te denken en vraagt op zijn minst om een kritische houding ten aanzien van de opzet ervan tot nu toe.

De behoefte aan nieuwe kennis en ondersteuning moet, afgezien van de inventarisatie die door het coördinatiepunt kan plaatsvinden, regionaal worden bepaald. De organisatie van adviezen, symposia en cursussen zou in samenwerking met landelijke instanties moeten plaatsvinden, omdat de kennis en expertise meestal van landelijke betekenis is en ook landelijk is gebundeld.

Vanuit het in te stellen coördinatiepunt zou samen met de regio, in de eerste plaats via de ROV's, richting gegeven kunnen worden aan deze vormen van kennisuitwisseling. Op landelijk niveau zijn de SWOV en het PVI het meest genoemd om cursussen te geven.

6.2. **Behoeften van bestuurders**

De behoeften van bestuurders en leidinggevendenden ten aanzien van de vormen van kennisuitwisseling verschillen met de uitvoerenden niet wezenlijk. Wellicht hebben de bestuurders en leidinggevendenden niet alleen strikt aan zichzelf maar eerder aan hun organisatie gedacht.

De verschillen in positie komen echter wel naar voren wanneer gezocht wordt naar steun om beleid te realiseren. Uitvoerenden vragen om een missionaris om anderen, waaronder met name, bestuurders te activeren en draagvlak te verkrijgen. Bestuurders daarentegen zoeken juist steun bij de samenleving of vragen om druk vanuit de samenleving, om aan de slag te kunnen.

Verder valt op dat bestuurders andere inhoudelijke accenten in beleid leggen en daarmee om een andere vulling vragen van bijvoorbeeld een naslagwerk of een cursus. Bestuurders willen niet een eenzijdig accent op maatregelen die de overheid kan treffen. Zij vragen om meer eigen verantwoordelijkheid van weggebruikers / burgers en om beleid dat in andere gedragsnormen resulteert.

6.3. **Discussie**

De conclusies die hier zijn getrokken voor kennisuitwisseling op het onderwerp snelheid, zijn in grote mate vertaalbaar naar het gehele verkeersveiligheidsbeleid. Eenzelfde structuur is voorstelbaar ten behoeve van de aanpak voor een duurzaam-veilig verkeerssysteem. Een eenvoudiger structuur is op te zetten voor andere deelonderwerpen van het verkeersveiligheidsbeleid, die minder complex van aard zijn en/of waar kennisuitwisseling een minder groot struikelblok is. Een elektronisch bestand en een coördinatiepunt zullen met een periodieke uitgave, voor alle onderwerpen een goede basis zijn voor kennisuitwisseling. Afhankelijk van de behoefte kunnen hieraan andere vormen worden toegevoegd.

Uitvoering van de hier voorgestelde kennisinfrastructuur vraagt nog wel om een aantal uitwerkingen, bijvoorbeeld over de vulling van een elektronisch bestand en de taken van een coördinatiepunt. Naast dit rapport zijn er andere rapportages die richtinggevend zijn, zoals van Research voor Beleid over de kennisinfrastructuur voor de verkeersveiligheid, het SWOV-rapport Basisfaciliteiten en notities over een informatiecentrum Duurzaam-Veilig. Praktijkervaringen zullen verder moeten uitwijzen wat de meest effectieve en efficiënte wijze van kennisuitwisseling is.

Literatuur

Wijnolst, D.M. (1995). *Kennisoverdracht naar wegbeheerders; Een onderzoek naar welke vormen van kennisoverdracht gewenst zijn bij gemeentelijke en provinciale wegbeheerders*. R-95-62. SWOV, Leidschendam.

Toekomstscenario snelheid in het kader van verkeersveiligheidsbeleid

Ten behoeve van discussie over behoefte aan kennisoverdracht

De huidige situatie is dat snelheidslimieten massaal worden overtreden, dat de limieten niet altijd begrijpelijk zijn en dat de sociale normen ten aanzien van deze limieten niet goed zijn.

Op korte termijn is politietoezicht een effectieve maatregel, maar het lukt alleen met een permanent grote dreiging, om effecten vast te houden.

Op langere termijn zijn effecten te verwachten van een beter aangepaste vormgeving van de weg en van ingrijpen met elektronica om snelheid te begrenzen.

Daarnaast wordt er gepuzzeld of de weggebruiker uit zichzelf beter te bewegen is tot beheersing van snelheid.

Een toekomstscenario moet gebaseerd worden op een combinatie van maatregelen die elkaar aanjagen en versterken.

In het verleden is gebleken dat wetgeving een belangrijke basis is voor gedragsbeïnvloeding, ook wat betreft snelheid, ook al is het aantal overtredingen gigantisch.

Het scenario:

- De wetgeving inzake verblijfsgebieden wordt versoepeld, zodat minder ingrijpende infrastructurele aanpassingen nodig zijn om een gebied tot 30 km/uur-gebied te verklaren. De opzet is dat binnen de bebouwde kom sprake is van verblijfsgebied met uitzondering van een beperkt net van ontsluitings- en stroomwegen. De algemene limiet binnen de bebouwde kom wordt dus 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom worden ook wegen tot erftoegangs- of verblijfsgebied aangewezen met een bijbehorende lage limiet.
- *Alle wegen krijgen slechts één functie: verblijven, ontsluiten of stromen, met bijbehorende limiet en vormgeving.*
- Op de langere termijn worden van de wal gestuurde snelheidsbegrenzers ingevoerd die aanvullen waar de infrastructurele maatregelen onvoldoende in voorzien: aanpassing van snelheid aan omstandigheden als congestie, mist, gladheid, gevaarlijke wegvakken of kruisingen, krijgen de hoogste prioriteit in dit systeem.
- *Betrokkenheid van weggebruikers en belangengroepen* is van belang om mede invulling te geven aan maatregelen, de sociale controle te verhogen en begrip en acceptatie te verwerven.
- *Politietoezicht* is nodig om een structurele basis te leggen voor betere sociale normen en is extra nodig voorzover de andere maatregelen hun effect nog niet hebben gesorteerd.

- In *onderwijs* en de *rijopleiding* vindt uitleg en instructie plaats over het gewenste gedrag.

De verschillende overheden, politie en OM, maatschappelijke organisaties en samenwerkingsverbanden, hebben allen een bijdrage te leveren. Kennis is nodig om te weten wat te doen, om anderen te laten profiteren van eigen expertise en ervaringen en om samenwerking te bevorderen.

De centrale vraag is: hoe zetten we de kennisuitwisseling op om het toekomstscenario te helpen realiseren?

Bijlage 2 Deelnemers aan de workshops

DEELNEMERS AAN DE 1e WORKSHOP 29 MEI 1996 TE UTRECHT

Dhr. H. Wijnja	ROV Overijssel
Dhr. W. Boks	ROV Flevoland
Dhr. E. Fennis	ROV Noord-Holland
Dhr. R. Methorst	Voetgangersvereniging VBV
Mw. P. Brunsveld	VVN
Dhr. D. de Bok	Provincie Noord-Brabant
Dhr. H. van Zijl	Gemeente Leiden
Dhr. P. Helmholt	Politiedistrict West-Groningen
Dhr. H. Scheper	Politiedistrict Gelderland Midden
Dhr. B. Broers	Politiedistrict De Kempen
Mw. H. Veneboer	Regiopolitie Rotterdam
Dhr. M. Smit	Verkeers Commissie Openbaar Ministerie
Dhr. W. Bekkering	Arrondissementsparket Assen
Mw. C. Galavazi	Actiecentrum Naleving Snelheid Driebergen
Dhr. G.J.M. de Graaf	Politie Verkeers Instituut
Dhr. H. Timmer	RWS Noord
Dhr. W. Giesselbach	RWS Utrecht
Dhr. E. v.d. Burg	RWS Zuid-Holland
Dhr. C.A.J. Op de Beke	Rijkswaterstaat Limburg
Dhr. J. Heidendal	Rijkswaterstaat Limburg
Dhr. J.W. van Borselen	Rijkswaterstaat Hoofddirectie Veiligheid Den Haag
Dhr. J.H.A. van Uden	Rijkswaterstaat, AVV Rotterdam
Dhr. E. Smid	Research voor Beleid
Dhr. E. Westdijk	C.R.O.W
Mw. M. Brouwer	SWOV

DEELNEMERS AAN DE 2e WORKSHOP 18 JUNI 1996
TE UTRECHT

Mw. M.J. Marcus	Gemeente Hoogezand Sappemeer
Dhr. A.F.B. Engbers	Gemeente Schoonebeek
Dhr. K. v.d. Heuvel	Gemeente Ermelo
Dhr. H. Hansen	Gemeente Hellendoorn
Dhr. W.H. Toeter	Gemeente Noord Oost Polder
Dhr. H.M. Krans	Gemeente Deventer
Dhr. H. van Zijl	Gemeente Leiden, afdeling verkeer
Dhr. P. Kettelarij	Provincie Gelderland
Dhr. W. Reuvekamp	Provincie Overijssel
Dhr. B. Bouwmeister	ROV Gelderland
Dhr. S. Jagersma	ROV Friesland
Dhr. P. Helmholt	Politiedistrict West-Groningen
Dhr. A. Wittebrood	Politiedistrict Midden Flevoland
Dhr. L. Paping	Politie Assen
Dhr. B. Balgobind	Rijkswaterstaat Flevoland
Dhr. C.A.J. Op de Beke	Rijkswaterstaat Limburg
Mw. A. Hannema	Rijkswaterstaat Hoofddirectie Veiligheid Den Haag
Dhr. J.H.A. van Uden	Rijkswaterstaat, AVV Rotterdam
Dhr. E. Westdijk	C.R.O.W
Dhr. F. Berkhout	Politie Verkeers Instituut
Dhr. F. Lenting	Politie Verkeers Instituut
Dhr. H.L. Oei	SWOV

DEELNEMERS AAN DE 3e WORKSHOP 2 OKTOBER 1996
TE UTRECHT

Dhr. A. van Harten	Gedeputeerde Verkeer en Vervoer Provincie Noord-Brabant
Dhr. R.F. Duvergé	Provincie Friesland
Dhr. Fortuijn	Provincie Zuid-Holland
Dhr. A. Delpeut	Rijkswaterstaat Hoofddirectie Veiligheid Den Haag
Dhr. M. de Groot	Rijkswaterstaat, AVV Rotterdam
Mw. M. Toren	Wethouder Gemeente Ede
Mw. M. Steenhuizen	Wethouder Gemeente Nieuwegein
Dhr. J.E. Jansma	Wethouder Gemeente Oud Beijerland
Dhr. J.J. Veenstra	Politie Groningen
Mr. W.D.A. Smoorenburg	Politie Nieuwegein
Dhr. K.J.A. Coloot d'Escury	Unie van Waterschappen
Mw. U. Breithaupt	Stichting Kinderen Voorrang
Dhr. S. Schouten	ANWB
Dhr. K. Nije	C.R.O.W
Dhr. F.C.M. Wegman	SWOV

