

Kennis op maat voor regio en Rijk II

Dra. M. Brouwer

R-2000-17

Kennis op maat voor regio en Rijk II

Beschikbare en benodigde informatie ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid, anno 1999

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-2000-17
Titel: Kennis op maat voor regio en Rijk II
Ondertitel: Beschikbare en benodigde informatie ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid, anno 1999

Auteur(s): Dra. M. Brouwer
Onderzoeksmanager: Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV: 51.040
Projectcode opdrachtgever: PRDVL 98.012/013
Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Trefwoord(en): Policy, traffic, safety, evaluation (assessment), government (national), transport, region, information, Netherlands.

Projectinhoud: Om verkeersveiligheidsbeleid te formuleren en uit te voeren is in alle fasen van de beleidscyclus inhoudelijke ondersteuning gewenst. In 1996 heeft de SWOV in samenspraak met de belanghebbenden voorgesteld welke informatie hiervoor structureel nodig is (basisfaciliteiten). Dit heeft geleid tot een rapportage in 1997. Veel van de aanbevelingen die in 1997 zijn gedaan, zijn inmiddels in de praktijk gebracht. In het onderhavige rapport is de situatie anno 1999 verwerkt, en is opnieuw in samenspraak met de belanghebbenden het optimale pakket aan basisfaciliteiten voorgesteld.

Aantal pagina's: 34 + 30 blz.
Prijs: f 25,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 2000

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

Samenvatting

Om verkeersveiligheidsbeleid te formuleren en uit te voeren is in alle fasen van de beleidscyclus inhoudelijke ondersteuning gewenst. Zowel beleidsvoorbereiders, -vaststellers als -uitvoerders dienen gebruik te kunnen maken van een aantal 'basisfaciliteiten'. Deze basisfaciliteiten kunnen bijvoorbeeld bestaan uit 'ruwe' verkeers(veiligheids)gegevens, maar ook uit bewerkingen hiervan en/of software en (analyse)methodieken om deze zelf uit te voeren. Ook de interpretatie van dergelijke (bewerkte) informatie en eventuele conclusies hieruit kunnen behoren tot de basisfaciliteiten, bijvoorbeeld in de vorm van overzichten, tabellenboeken en rapporten.

In 1996 heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer de SWOV gevraagd een voorstel uit te werken voor een pakket van basisfaciliteiten dat optimaal tegemoet komt aan de behoeften van de gebruikers ervan. Dit heeft geleid tot een rapportage in 1997 (Brouwer & Mulder). Een van de aanbevelingen die toen is gedaan, is om regelmatig na te gaan of er redenen zijn de aanbevelingen voor het optimale pakket bij te stellen. Dat is in de onderhavige studie gedaan.

Het is verheugend te constateren dat veel van de aanbevelingen die in 1997 zijn gedaan, in de praktijk zijn gebracht. De nieuwe situatie is verwerkt in dit rapport.

Daarnaast zijn gebruikers van basisfaciliteiten gevraagd in hoeverre zij andere accenten willen leggen dan een paar jaar geleden. De uitkomsten hiervan zijn hieronder samengevat.

Er wordt nadruk gelegd op goede beschikbaarstelling van informatie. Nog steeds is niet voor ieder duidelijk wat er aan informatie is, hoe men eraan kan komen en hoe het gebruikt kan worden. Op dit punt verwacht men veel van Internet, met de KEVER-website als voorportaal. Opvallend is dat aan een 'centraal informatiepunt' geen behoefte meer is. Er zijn diverse informatiepunten, met elk hun eigen specialiteiten. Men heeft liever hiervan een goed overzicht dan nog een infopunt erbij.

Veel waarde wordt gehecht aan ondersteuning bij het kiezen van maatregelen: welke effecten zijn te verwachten, ook van bijvoorbeeld sobere maatregelen voor een duurzaam-veilig wegennet. Desnoods zouden schattingen gemaakt moeten worden; 'expert guesses' zijn beter dan dat ieder het voor zichzelf uitzoekt. Ook moeten scenario's van verkeers- en vervoersplannen kunnen worden doorgerekend op effecten voor de verkeersveiligheid. Verder wordt er gevraagd om kencijfers per wegtype als streefwaarde.

Als het met een beperkte inspanning mogelijk is, wil men graag de kosten van de verkeersonveiligheid jaarlijks geactualiseerd zien; dat is overtuigender dan de cijfers uit 1993, die nu de meest recente 'officiële' cijfers zijn.

Het is niet duidelijk in welke mate gebruik van medicijnen en drugs een verkeersveiligheidsprobleem vormt; onderzoek zou dit duidelijk moeten maken. Ook stelt men er prijs op als agressief gedrag en de gevolgen ervan aantoonbaar worden gemaakt en op grond daarvan beleidsaanbevelingen worden gedaan.

Verder vraagt men subjectieve veiligheid te integreren in het concept van een duurzaam-veilig wegverkeer, wegens de relatie ervan met leefbaarheid en integrale veiligheid.

Beleid moet gemonitord worden. In dat kader wordt veel belang gehecht aan beleidseffectrapportages, op elk niveau. Omdat deze een behoorlijke inspanning vergen, vindt men een dergelijke beleidsmonitoring eens in de paar jaar voldoende. Er zou daartoe meer systematisch op landelijke schaal moeten worden vastgelegd op welke wijze er uitvoering wordt gegeven aan het beleid.

Gezien de aandacht voor de veiligheid van (brom-)fietsers, worden metingen van het effect van op hen gerichte maatregelen belangrijk gevonden. Ook jaarlijkse metingen van alcoholgebruik worden aanbevolen, gezien het gebruik dat de politie hiervan maakt om hun handhavingsbeleid bij te stellen. Metingen naar derde remlichten en het dragen van beschermende kleding door motorrijders worden juist niet zo belangrijk gevonden.

Tot slot vragen de gebruikers van basisfaciliteiten om het opzetten van een in-depth database.

Summary

Knowledge made to measure for region and country II; Available and necessary information for supporting road safety policy in 1999

To formulate and carry out road safety policy, information concerning it is desirable in all phases of the policy cycle. Those who prepare policy, as well as those who determine it and carry it out, should be able to make use of a number of 'basic facilities'. These basic facilities can, for example, consist of 'raw' road (safety) data, but also versions and/or software and analysis methods to be able to process them oneself. The interpretation of such (processed) information, and any conclusions, can also be part of the basic facilities. This, for example, in the form of overviews, tables, and reports.

In 1996, the Ministry of Transport Research Centre asked SWOV to make a proposal for a package of basic facilities that would optimally meet the requirements of its users. This led to a report in 1997 (Brouwer & Mulder). One of the recommendations was to regularly examine if there were reasons to change any of the recommendation for optimal use. This has been done in the present study.

It is gratifying to see that many of the 1997 recommendations have been followed, and brought into practice. The new situation is contained in this report.

Apart from this, users of basic facilities were interviewed as to the extent that they would like to lay other emphases than a year ago. These results are summarized below.

Good availability of information was emphasized. It is still not clear to everybody what information there is, how one can access it, and how one can use it. As far as this is concerned, there are great expectations from the Internet, with the Road Safety Knowledge Infrastructure Website as a portal. It is striking that there is no longer a need for a 'central information point'. There are several information points, each with its own speciality. The preference is for a clear overview, rather than yet another information point.

The support when choosing measures: which effects can be expected, also (for example) from sober measures for a sustainably safe road network, is very much appreciated. If necessary, estimates could be made. 'Expert guesses' are better than everyone doing it for him/herself. It should also be possible to calculate the road safety effects of scenarios for traffic and transport plans. Basic data per road type is also requested as a target value.

If it is not too much trouble, one would also like, every year, to have the last year's costs of road safety. This would be a great improvement on using the data from 1993, which is the most recent 'official' data.

It is not clear how large the road safety effects of medicines and drugs are. Research would make it clear. It would also be appreciated if aggressive behaviour and its consequences could be clarified, and appropriate policy recommendations made.

Furthermore, there is a demand for integrating subjective safety into the idea of sustainably safe road traffic. This is because of the relationship with the quality of life and integral safety.

Policy should be monitored. Within this framework a great deal of importance is attached to policy effect reports, at each government level. Once a year is considered sufficient for such monitors, because it requires such a great effort. To do this, there should be more systematically and nationally established how the policy is being carried out.

Because of the attention for the safety of mopedists and cyclist it is considered important to measure the effects of appropriate measures. Annual measurements of alcohol use is also appreciated because of the use that the police make of it for their enforcement policy. On the other hand, measurements of third brake lights and motorcyclists' use of protective clothing, is not considered so important.

Finally, the users of basic facilities would like an in-depth database to be set up.

Inhoud

Lijst van gebruikte afkortingen	8
1. Inleiding	10
1.1. De rol van basisfaciliteiten bij het beleid	10
1.2. Doelstelling en opzet van het onderzoek	10
2. Voorstel voor een pakket basisfaciliteiten anno 1999	12
2.1. Algemene wensen van de doelgroep	12
2.2. Basisgegevens	12
2.3. Overige taken betreffende basisgegevens	23
2.4. Kennis over maatregelen	28
2.5. Modellen en instrumenten	29
3. Voorstel voor de organisatie	31
3.1. Overlegstructuur	31
3.2. Implementatietraject	32
Literatuur	33
Bijlage Bestaande basisfaciliteiten	35

Lijst van gebruikte afkortingen

AGEB	Aanpak van gebieden
ASPE	Aanpak van groepen specifieke ongevallen
AVEM	Adviseurs Veiligheid, Energie en Milieu
AVOC	Aanpak gevaarlijke locaties
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
AVV/BG	Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Hoofdafdeling Basisgegevens
AVV/VMV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Hoofdafdeling Vervoer en Maatschappelijke Ontwikkelingen, afdeling Verkeersveiligheid
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BER-V	Beleideffectrapportage Verkeer en Vervoer
BIS-V	Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid (geautomatiseerd systeem en loket, bedoeld ter structurering van de informatievoorziening)
BIV	Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid (ongevallen- en slachtoffercijfers)
BIVO	Basisinformatie Verkeersonveiligheid
BLIK	Black spots in kaart
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
C&V	Consument en Veiligheid
DGP	Directoraat-Generaal Personenvervoer
DWW	Dienst Weg- en Waterbouwkunde
EVIS	Eerste Verkeersongevalleninformatiesysteem
EVV	Evaluatie Verkeer en Vervoer
HAGS	Handleiding Aanpak Gevaarlijke Situaties
HKK	
IPO	Interprovinciaal Overleg
LIS	Letselinformatiesysteem
LMR	Landelijke Medische Registratie
LMS	Landelijk Model Systeem
MD	Meetkundige Dienst
MPV	Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid
MVO	Motorvoertuigverlichting Overdag
NRM	Nieuw Regionaal Model
NWB	Nationale Wegenbestand
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OIN	Ongevallen in Nederland
OJP	Onderzoeksjaarplan
OM	Openbaar Ministerie
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
PAV	
POLS	Permanent Onderzoek Leefsituatie
PORS	Privé-Ongevallenregistratiesysteem
POV	Provinciaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid
PPRV	Projectenprogramma Registratie Verkeersongevallen
PROV	Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid
RD	Regionale Directie

RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
ROV	Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid
RVI	Rijksverkeersinspectie
RvTV	Raad voor de Transportveiligheid
RWS	Rijkswaterstaat
SEH	Spoedeisende-Hulpafdelingen
SIG	SIG Zorginformatie
SVV	Structuurschema Verkeer en Vervoer
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek
TVIS	Tweede Verkeersongevalleninformatiesysteem
V&W	Verkeer en Waterstaat
VIPORS	Verkeersongevallen In PORS
VLN	VOR Locatienetwerk
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VOR	Verkeersongevallenregistratie
VVN	Veilig Verkeer Nederland (vanaf medio 2000: Verenigde Verkeersveiligheidsorganisaties 3VO)
VWS	Volksgezondheid, Welzijn en Sport

1. Inleiding

1.1. De rol van basisfaciliteiten bij het beleid

Bij het formuleren en uitvoeren van verkeersveiligheidsbeleid is in alle fasen van de beleidscyclus inhoudelijke ondersteuning van zowel beleidsvoorbereiders, -vaststellers als -uitvoerders gewenst. Deze ondersteuning kan onder andere gegeven worden in de vorm van het ter beschikking stellen van een aantal basisfaciliteiten. Op facilitair niveau kunnen drie niveaus worden onderscheiden, die betrekking hebben op het beschikbaar stellen van:

- gegevens die bestaan uit het 'ruwe' materiaal;
- informatie die bestaat uit bewerkingen van het ruwe materiaal met daarbij eventueel instrumenten zoals software en (analyse)methodieken die de gebruiker in staat stellen zelf bewerkingen op het ruwe materiaal uit te voeren;
- kennis die bestaat uit conclusies op basis van interpretatie van de informatie en die bijvoorbeeld zijn weerslag kan vinden in overzichten van maatregelen en basisproducten zoals overzichten, tabellenboeken en rapportages.

Deze basisfaciliteiten moeten niet alleen het benodigde inzicht geven in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in het algemeen, maar ook de relatie leggen tussen de uitwerking van het geformuleerde beleid en de ontwikkeling van de onveiligheid. Op deze wijze kunnen deze basisfaciliteiten bijdragen aan bijstelling en vernieuwing van het verkeersveiligheidsbeleid op grond van geëvalueerde ontwikkelingen. Voorwaarde daarbij is dat de gegevens, de informatie en de kennis via een duidelijke kennisinfrastructuur toegankelijk moeten zijn voor de gebruiker, willen zij als basisfaciliteit kunnen worden aangemerkt.

Doordat de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid is gedecentraliseerd, is de verantwoordelijkheid voor de inhoud en de uitvoering van dat beleid in veel sterkere mate dan eerder het geval was, in de regio komen te liggen. De provincies en de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) spelen een belangrijke coördinerende rol om ook de gemeenten meer nadrukkelijk in het uitvoeringsproces te betrekken. Dit onderstreept het belang van goede toegankelijkheid van uniforme data en gekwalificeerde kennis.

1.2. Doelstelling en opzet van het onderzoek

In 1996-1997 is de SWOV in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) nagegaan welke basisfaciliteiten nodig en wenselijk werden gevonden door degenen die in Nederland beroepshalve bezig zijn met de verbetering van de verkeersveiligheid, waarbij de nadruk lag op overheden vanwege hun politieke verantwoordelijkheid (Brouwer & Mulder, 1997). In 1998 heeft de AVV het verzoek gedaan te onderzoeken in welke mate de uitkomsten van toen veranderd zijn. Deze rapportage doet hiervan verslag.

De gevolgde werkwijze bestaat uit een aantal elementen. Ten eerste heeft de SWOV een beknopte schriftelijke enquête gehouden onder deelnemers

aan workshops die de SWOV in 1998-1999 in opdracht van de AVV heeft georganiseerd. Ten tweede zijn enkele sleutelfiguren uitgenodigd voor een discussiebijeenkomst. Zij konden van tevoren ideeën en wensen opgeven; tijdens de bijeenkomst is gesproken over de mate waarin de aanbevelingen uit het eerdere rapport nog van toepassing zijn, met name waar het gaat om toegekende prioriteiten. Ten derde is nagegaan welke aanbevelingen er in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, wat de stand van zaken is en tot welke nieuwe aanbevelingen dit aanleiding geeft. Ten behoeve van de vergelijkbaarheid met het eerdere rapport is dezelfde indeling van basisfaciliteiten aangehouden.

2. Voorstel voor een pakket basisfaciliteiten anno 1999

2.1. Algemene wensen van de doelgroep

Tijdens het onderzoek is breed de wens geuit dat de toegankelijkheid van bestaande kennis en basisgegevens verder verbeterd wordt. Relatief veel respondenten hebben kennelijk het idee geen goed overzicht te hebben van wat er beschikbaar is; er wordt zo veel gepubliceerd dat het niet bij te houden is. Meta-informatie op een centrale plek wordt in allerlei varianten als oplossing gesuggereerd.

Daarnaast worden onderwerpen genoemd die duidelijk te maken hebben met de beleidsvoorbereiding en -evaluatie door betrokkenen.

Verder wordt het belangrijk gevonden dat helder is wat centraal gedaan zal worden en wat men dus decentraal desgewenst zelf zou moeten doen. Juist omdat ook van decentrale partners wordt verwacht dat ze metingen organiseren, zouden er meetprotocollen beschikbaar moeten worden gesteld.

Ook wordt meer aandacht gevraagd voor de mogelijkheid vanuit de regio specifieke vragen op te nemen in standaardonderzoeken en aanvullende analyses te laten doen, omdat dit efficiënter kan zijn dan zelf een geheel onderzoek op te zetten.

De wensen zijn verwerkt in dit hoofdstuk.

2.2. Basisgegevens

In *Tabel 1* wordt aangegeven welke gegevensverzamelingen aanbevolen worden ter ondersteuning van het beleid. Ze zijn ingedeeld naar categorie: onveiligheid, weg, voertuig, mens en proces.

De prioriteit wordt aangeduid met 1, 2 of 3.

De coördinator kan tevens eigenaar, belangrijkste financier of initiatiefnemer zijn.

De vijfde kolom geeft aan welke betrokkenen er kunnen zijn.

De frequentie van inwinnen wordt uitgedrukt in x maal per y jaar of continu (c). Afhankelijk van de ontwikkelingen kan desgewenst tot uitbreiding van de metingen worden besloten.

De laatste kolom geeft aan of het om een bestaand product gaat dat kan worden gecontinueerd (c) dan wel zou moeten worden aangepast (a) of dat het om een nieuwe basisfaciliteit gaat (n). Als voor een nieuwe faciliteit in eerste instantie een wenselijkheids- en haalbaarheidsonderzoek wordt voorgesteld, staat dat met een letter o aangegeven. Voor deze onderwerpen geldt dat er weinig landelijk over bekend is en dat er wel behoefte aan is, al is het maar om te weten in welke mate iets een probleem vormt. Voor exacte invulling, haalbaarheid, bruikbaarheid, kosten en gewenste periodiciteit is nader onderzoek nodig. Na de algemene *Tabel 1* wordt elk voorstel nader toegelicht.

Categorie	Onderwerp	Prioriteit	Coördinator	Wie erbij betrokken	Frequentie	Continueren, aanpassen of nieuw
Onveiligheid	Omvang	1	AVV/BG	AVV/VLM, SIG, C&V, CBS	c	Buiten beschouwing
	In-depth database	1	SWOV	RvTV, AVV en TNO	c	n
	Kosten	1	AVV/BG en SWOV	Diversen	1x per jaar	c
	Subjectieve onveiligheid	1	AVV	Wegbeheerders		a/o
Weg	Fysieke kenmerken	1	AVV/BG	Wegbeheerders	c of 1x per jaar	a
	Benutting	1	AVV/BG en CBS	Wegbeheerders	c of 1x per jaar	a
	Kencijfers wegtypen (ook als streefwaarde)	1	AVV en SWOV	Wegbeheerders	1x per 5 jaar	a
	Kencijfers voor langzaam verkeer en evt. naar tegenpartij	2	AVV en SWOV	Wegbeheerders	1x per 5 jaar	a
	Voortgang implementatie 'duurzaam-veilig'	1	AVV	Wegbeheerders en CBS	1x per jaar	a
	Voortgang aanpak black spots	1	AVV	Wegbeheerders		Haalbaarheidsonderzoek loopt
Voertuig	Derde remlicht	3	AVV (werd door SWOV gedaan)	Regio en gemeente		Stoppen wegens ingestelde verplichting
Voertuig en mens	Gebruik gordels, en kinderzitjes en afstelling hoofdsteunen	1	AVV/BG		1x per 2 jaar	c
	Gebruik fietsverlichting en aanwezigheid fietsreflectoren	1	AVV (werd door SWOV gedaan)	Regio en gemeente	1x per 3 jaar	c/n
	Wel/niet opgevoerd zijn en snelheid van bromfietsen	1	AVV (werd door SWOV gedaan)	Regio en gemeente	1x per 3 jaar	c/n
Mens	Alcoholgebruik	1	AVV/BG	Regio en gemeente	1x per jaar	c
	Drugs en medicijnen	1	SWOV	AVV		o
	Snelheid snelverkeer	1	AVV/BG	Regio en gemeente	1x per 1-2 jaar	a
	Motorvoertuigverlichting overdag (MVO)	3	AVV	Regio en gemeente		Afhankelijk van Europese besluitvorming
	Gebruik helmen (vooral bromfiets)	1	AVV (werd door SWOV gedaan)	Regio en gemeente	1x per 3 jaar	c/n
	Vermoeidheid	1	SWOV	AVV		o
	Andere vormen van riskant gedrag	1	SWOV	AVV		o
	Opvallende, beschermende kleding motorrijders	3	AVV			Geen beleid erop gericht
	Gedragsdeterminanten (o.a. PROV)	1	Regionale Directies en AVV	Regio en gemeente	1x per 2 jaar	a

Categorie	Onderwerp	Prioriteit	Coördinator	Wie erbij betrokken	Frequentie	Continueren, aanpassen of nieuw
Mens	Verplaatsingsgedrag	1	CBS en AVV		c	c
Proces	Implementatie van maatregelen	1	AVV en SWOV	Regio en gemeente		o
	Functioneren van organisaties	1	V&W/DGP	Regio en gemeente		In evaluatie Decentralisatie-Akkoord
	Samenwerking	1	V&W/DGP	Regio en gemeente		Idem

Tabel 1. *Voorstel van basisgegevens.*

Van elk voorstel wordt hieronder aangegeven:

- wat het precies inhoudt;
- waarom het van belang is;
- voor wie het bestemd is;
- een globale kostenschattting.

Ter toelichting zij nog opgemerkt dat:

- met 'landelijke onderzoeken' wordt bedoeld landelijk dekkend, met desgewenst provinciale of regionale representativiteit.
- onder de doelgroepen ook begrepen worden degenen die voor deze doelgroepen werken, zoals advies- en onderzoeksbureaus.

Verkeersonveiligheid

Omvang:

Het zo goed mogelijk bepalen van de omvang van de verkeersonveiligheid is onderwerp van een apart projectenprogramma (PPRV: projectenprogramma registratie verkeersongevallen) en valt buiten het onderhavige project.

In-depth database:

WAT: het opzetten van een continue verzamelmethoediek van diepergaande ongevalgegevens en het (doen) uitvoeren van verzameling van diepergaande ongevalgegevens.

MOTIVATIE: in aanvulling op de bestaande ongevallenregistratie is er behoefte aan meer kennis over ongevalsoorzaken en daarmee samenhangende gedragskenmerken van bestuurders, en aan op voertuigen gerichte kennis over oorzaken van ongevallen en letsel.

DOELGROEP: landelijke en regionale overheden en onderzoekers

KOSTEN: kosten deelnemende partijen

Kosten:

WAT: het zo goed mogelijk vaststellen en zo nodig schatten van de kosten van de verkeersonveiligheid. Dit is tot nu toe een aantal malen gedaan in opdracht van het ministerie en zou regelmatig moeten worden herhaald.

MOTIVATIE: draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen vergroten door te wijzen op de maatschappelijke kosten ervan, en hulpmiddel bij een kosten-batenafweging: investering in maatregelen versus de besparing van verkeersslachtoffers uitgedrukt in geld. De meest recente cijfers slaan op 1993; actuele cijfers, alhoewel waarschijnlijk niet sterk verschillend, zouden meer overtuigingskracht hebben. Daarom wordt een hoge frequentie verlangd als dat tegen beperkte kosten te realiseren is. In 1998 heeft de hoofdafdeling Basisgegevens van AVV (AVV/BG) cijfers over 1997 gepubliceerd maar die zijn volgens een iets andere methode tot stand gekomen.

AVV/BG heeft het voornemen de kosten van de verkeersonveiligheid periodiek te schatten volgens de eerder ontwikkelde methodiek.

DOELGROEP: bestemd voor rijksoverheid, wegbeheerders en verkeersveiligheidsorganisaties.

KOSTEN: herhaling van het onderzoek is voor maximaal f 50.000 mogelijk.

Subjectieve onveiligheid:

WAT: onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het landelijk verzamelen van gegevens over subjectieve onveiligheid (dat wil zeggen gevoelens van angst en onbehagen in verband met de verwachte kans op verkeersongevallen). Het gaat hier om leefbaarheid en integrale veiligheid.

Van landelijke betekenis is informatie over de vragen:

- welk soort situaties veel tot klachten aanleiding geven;
- of men zich belemmerd voelt om zich te verplaatsen;
- in hoeverre de vervoerwijzekeuze wordt beïnvloed door gepercipieerde kwetsbaarheid als voetganger of fietser;
- of men zich belemmerd voelt kinderen buiten te laten spelen of zelfstandig naar school of vriendjes te laten gaan;
- in hoeverre men de verkeersdreiging ervaart als een aantasting van de kwaliteit van de (woon-)omgeving;
- in hoeverre men drukke wegen voldoende oversteekbaar vindt;
- in hoeverre drukke wegen een barrièrewerking hebben.

Het onderzoek zou zich kunnen richten op de volgende vragen:

- welke informatie is er al over dit onderwerp (gemeentelijke klachtenregistraties; Politiemonitor);
- welke beleidsmatige conclusies zouden de landelijke overheid en de landelijke politiek kunnen verbinden aan subjectieve onveiligheid;
- welke normen en streefwaarden zijn te stellen;
- voorstellen voor uniforme vastlegging van subjectieve onveiligheid en voor eventueel aanvullend (landelijk) te verzamelen gegevens.

MOTIVATIE: 'objectieve' cijfers beschrijven slechts een deel van het probleem van de verkeersonveiligheid, niet alleen omdat de registratie onvolledig is maar ook omdat ze geen maat zijn voor gevoelens van onveiligheid en voor leefbaarheid van woongebieden. Het maatschappelijke belang van het aanpakken van verkeersonveiligheid is ook hiermee te motiveren. Daarnaast bieden objectieve cijfers in kleine gemeenten soms te weinig houvast.

DOELGROEP: voor dit onderzoek zijn primair de landelijke overheid en de landelijke politiek de doelgroep, om te bezien in hoeverre zij het beleid op subjectieve onveiligheid willen baseren en leefbaarheid een onderdeel van de duurzaam-veilig-aanpak willen maken.

KOSTEN: het voorstel houdt een eenmalig onderzoek in, dat voor circa f 50.000 uitgevoerd zou moeten kunnen worden.

Weg

Fysieke kenmerken en benutting

WAT: onderzoek naar de haalbaarheid van het centraal (of uniform) bijhouden van kenmerken en benutting van wegen:

- inventariseren wat er door de wegbeheerders wordt vastgelegd en hoe dit gebeurt, waarbij de nauwkeurigheid van de locatiecodering een belangrijk aspect is;
- in welke mate is dit vergelijkbaar;
- welke informatie is aanvullend wenselijk;
- zijn er afspraken te maken over uitwisseling van informatie, mede met het oog op de actualiteit.

In het ideale geval zouden de gegevens worden vastgelegd zodanig dat ze eenvoudig aan het Nationale Wegenbestand (NWB) van AVV/BG te koppelen zijn. AVV/BG heeft met de verzameling van wegkenmerken een start gemaakt in het kader van 'data voor data' (gratis ongevalgegevens in ruil voor gegevens over wegen).

Over het rijkswegennet zijn gegevens beschikbaar (WEGGEG en INWEVA); het streven van AVV/BG is deze gegevens medio 2000 koppelbaar aan het NWB te hebben.

MOTIVATIE: het wegennet is in belangrijke mate bepalend voor de verkeersveiligheid. Er wordt lokaal veel vastgelegd maar centraal is niet altijd bekend wat en kan er ook niet over worden beschikt. Uniforme vastlegging van kenmerken en gebruik, koppelbaar aan het NWB, maakt onderzoek naar de relatie tussen wegkenmerken, intensiteiten en ongevallen veel eenvoudiger (evenals het berekenen van kencijfers) en maakt het bovendien mogelijk verbeteringen (en verslechtingen) aan het wegennet te monitoren.

Met name intensiteitsgegevens zijn belangrijk bij de uitwerking van de risicobenadering die voorgestaan wordt als ondersteuning van regionaal beleid.

DOELGROEP: alle wegbeheerders en de landelijke overheid.

KOSTEN: in begroting AVV/BG

Kencijfers naar wegtype:

Zie Bijlage, 'Kencijfers'.

Aanvullende kencijfers

WAT: kencijfers zijn een maat voor de verkeersonveiligheid van bepaalde wegtypen of infrastructuur-elementen, eventueel verbijzonderd naar intensiteit. Inmiddels zijn voor een steekproef van 500 kruispunten binnen de bebouwde kom, verdeeld over Nederland, kencijfers bepaald voor ongevallen tussen snel- en langzaam verkeer (onderling en tussen beide categorieën verkeersdeelnemers).

Dit is uit te breiden tot wegvakken. Bovendien is het, met het oog op de invoering van de maatregel Bromfiets op de rijbaan per 15-12-99 wenselijk langzaam verkeer onder te verdelen naar (snor-)fietsers en bromfietsers.

Tevens is het wenselijk dat er verder gegaan wordt op de weg naar kencijfers voor situaties waar duurzaam-veilige maatregelen zijn getroffen.

In het verlengde daarvan wordt er veel belang gehecht aan kencijfers per wegtype als streefwaarde.

MOTIVATIE: het is de vraag of de kencijfers voor alle vervoerwijzen tezamen veel houvast geven als het gaat om beslissingen die het langzame verkeer aangaan. Kencijfers die gevolgen van beslissingen voor specifieke categorieën verkeersdeelnemers aangeven, lijken derhalve een nuttige aanvulling.

Hetzelfde geldt, mutatis mutandis, voor kencijfers die de effecten van duurzaam-veilige maatregelen inzichtelijk maken.

De kencijfers als streefwaarde passen in de risicobenadering die voorgestaan wordt om regionale partners te ondersteunen in hun verkeersveiligheidsbeleid.

DOELGROEP: wegbeheerders.

KOSTEN: circa f 300.000

Implementatie en effecten van 'duurzaam-veilig'

WAT: vastleggen van de vorderingen die gemaakt worden op het gebied van 'duurzaam-veilig'. Uit een haalbaarheidsstudie is gebleken dat het vastleggen van infrastructurele aanpassingen voor heel Nederland het beste kan gebeuren met behulp van een topografisch registratiesysteem. Een alternatief is een enquête onder een steekproef van wegbeheerders. In beide gevallen gaat het om informatie die met een zeker tijdsverloop beschikbaar komt en die dus niet geschikt is om alert te reageren op eventuele ongewenste neveneffecten. In het geval van 'Bromfiets op de rijbaan' en 'Voorrang voor fietsers van rechts' wordt dit niet voldoende geacht. De ontwikkeling van ongevallen met langzaam verkeer is te monitoren met behulp van het Letsel Informatie Systeem (LIS), dat bij voorkeur nog enigszins zou uitgebreid zou moeten worden.

MOTIVATIE: Het streven naar een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem is een van de belangrijkste aandachtsgebieden van het beleid; zonder duidelijk merkbare vorderingen op dit terrein is het niet aannemelijk dat de MPV- en SVV-taakstellingen worden gehaald. Het monitoren van deze vorderingen moet duidelijk maken of er een intensivering van het beleid nodig is.

DOELGROEP: Landelijke overheid en wegbeheerders.

KOSTEN: afhankelijk van nog te kiezen systematiek

Voortgang aanpak black spots

WAT: in het onderzoek naar de gewenste basisfaciliteiten is aanbevolen een wenselijkheids- en haalbaarheidsstudie te doen naar het ondersteunen en monitoren van het black-spots-beleid. Dit onderzoek loopt; de conclusies zijn nog niet beschikbaar.

MOTIVATIE: met name gemeenten nog bezig met de aanpak van black spots. Gezien de energie die er nog wordt ingestoken, zou betere informatie over de effecten ervan kunnen leiden tot bijstelling van de aanpak.

DOELGROEP: (gemeentelijke) wegbeheerders

KOSTEN: Onderzoeksjaarplan '98

Voertuig en mens

Gebruik gordels, kinderzitjes en afstelling hoofdsteunen:

Zie Bijlage, 'Onderzoek beveiligingsmiddelen in personenauto's'.

Derde remlicht:

WAT: de aanwezigheid van derde remlichten is in opdracht van de SWOV in 1996 als nulmeting vastgesteld. Het was de bedoeling dit onderzoek gedurende een overgangperiode van circa 10 jaar enkele malen te herhalen maar hieraan wordt door de geraadpleegde personen betrekkelijk weinig waarde toegekend. Het voorstel is dus dit onderzoek niet meer te doen.

MOTIVATIE: derde remlichten helpen om kop-staartbotsingen te voorkomen. Door de toenemende drukte op de wegen, is in 10 jaar tijd het aantal kop-staartbotsingen verdubbeld, evenals het aantal gevallen van whiplash. De verplichting om op nieuwe auto's een derde remlicht te hebben, is ingevoerd en daarmee is het een kwestie van tijd totdat nagenoeg het hele wagenpark van een derde remlicht is voorzien. Behoefte om vrijwillige plaatsing te stimuleren is er nauwelijks.

DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's (in het geval men de vrijwillige plaatsing zou willen bevorderen)

KOSTEN: circa f 50.000 per keer

Gebruik fietsverlichting en aanwezigheid fietsreflectoren

WAT: het gebruik van fietsverlichting is in opdracht van de SWOV in 1996 onderzocht; in 1997 is in opdracht van de AVV de kwaliteit van fietsverlichting en -reflectoren onderzocht. Herhaling van dergelijke onderzoeken door de SWOV ligt na de herpositionering van de SWOV per 22-4-99 niet meer in de rede; AVV zou dit onderzoek op zich kunnen nemen. De geraadpleegde personen hechten veel waarde aan periodiek onderzoek gezien de campagnes die worden gevoerd voor betere fietsverlichting en de wens het beleid in dezen te evalueren.

MOTIVATIE: goede zichtbaarheid van verkeersdeelnemers is een belangrijke factor bij het voorkómen van ongevallen. De kwantitatieve relatie tussen het wel of niet voeren van verlichting en het wel of niet hebben van fietsreflectoren enerzijds en de betrokkenheid bij ongevallen anderzijds is niet bekend, maar dat het meespeelt is aannemelijk. Dit wordt nog belangrijker als de maatregel ingaat dat langzaam verkeer van rechts voorrang krijgt (volgens plan eind 2000). De discipline van fietsers om goed zichtbaar te rijden, laat te wensen over. Gevoerde campagnes maken duidelijk dat hierin wel (enige) verbetering te brengen is.

DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie (mits men er ook daadwerkelijk iets aan wil doen).

KOSTEN: het bedoelde onderzoek kost circa f 100.000.

Snelheid van brom- en snorfietsen

WAT: De SWOV heeft een aantal malen op beperkte schaal onderzoek gedaan naar de snelheden van bromfietsers. Dit ligt na de herpositionering van de SWOV per 22-4-99 niet meer in de rede; AVV zou dit onderzoek op zich kunnen nemen.

MOTIVATIE: de kans op een letselongeval per afgelegde kilometer is voor bromfietsers bijzonder hoog. Uit onderzoek is gebleken dat dit des te sterker geldt voor bromfietsen die opgevoerd zijn en te hard rijden. Het beleid is erop gericht het hoge risico van bromfietsers terug te dringen. Het aanpakken van het opvoeren en de rijsnelheid zou een belangrijke bijdrage leveren hieraan. Een belangrijke verbetering is te verwachten van het invoeren van kentekens voor brom- en snorfietsen, aangezien voertuigen worden gekeurd alvorens een kenteken te krijgen en dankzij het kenteken het politietoezicht efficiënter kan worden uitgevoerd. Vooralsnog vraagt de opvoer- en snelheidsproblematiek vooral aandacht in termen van handhaving en voorlichting.

DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie (mits men er ook daadwerkelijk iets aan wil doen).

KOSTEN: het voorgestelde onderzoek kost naar schatting circa f 50.000.

Mens

Alcoholgebruik:

Zie Bijlage, 'Onderzoek rij- en drinkgewoonten'

Snelheid snelverkeer:

Zie Bijlage, 'Snelheidsmeetnet autosnelwegen'.

Motorvoertuigverlichting overdag (MVO)

WAT: de SWOV heeft het voeren van MVO enkele keren in opdracht van de AVV onderzocht maar dit is in verband met politieke ontwikkelingen gestaakt.

MOTIVATIE: studies in andere landen laten forse resultaten zien van de invoering van MVO. De verklaring ligt in de betere en eerdere zichtbaarheid, waardoor verkeersdeelnemers sneller op elkaars aanwezigheid en gedrag kunnen reageren.
Als MVO in Europees verband ingevoerd zou gaan worden, wordt het monitoren hiervan belangrijk.

DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's (mits men er ook daadwerkelijk iets aan gaat doen).

KOSTEN: het onderzoek kost circa f 50.000 per keer.

Gebruik helmen door bromfietzers

WAT: de SWOV heeft het dragen (en correct sluiten van de kinband) van helmen door bromfietzers enkele keren onderzocht. In 1997 is het onderzoek herhaald. Het helmgebruik blijkt te dalen; bovendien draagt nog steeds een aanzienlijk aandeel bromfietzers de helm niet op de correcte wijze.

In de gebiedsgewijze projecten van het Openbaar Ministerie (OM) en de politie wordt het effect van de handhaving op het helmgebruik onderzocht; met andere woorden het beleid in die regio's wordt geëvalueerd. Het is echter de vraag is dit een representatief beeld geeft van de landelijke ontwikkeling van het helmgebruik.

Het helmgebruik door motorrijders is bijna 100%; periodiek onderzoek hiernaar lijkt derhalve niet zinvol. Uit eerder onderzoek is gebleken dat motorrijders hun helm aanzienlijk zorgvuldiger vastmaken dan bromfietzers.

MOTIVATIE: het op correcte wijze dragen van een helm draagt bij aan het voorkómen van ernstig letsel. De hoge kans op een ongeval van tweewielers maakt het des te belangrijker ook op beperking van de letselernst te letten.

Helmgebruik door bromfietzers is een van de speerpunten in het handhavingsbeleid van het OM en de politie.

DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie (mits men er ook daadwerkelijk iets aan wil doen).

KOSTEN: het onderzoek kost circa f 50.000 per keer.

Andere vormen van riskant gedrag:

<p>WAT: verkennend onderzoek naar agressie en andere stemmingen (affecten) in het verkeer, om omvang, gevolgen en oorzaken in kaart te brengen, waarna interventies beter vorm kunnen krijgen. Het onderzoek is onderdeel van het onderzoeksprogramma van de SWOV in 1999/2000.</p>
<p>MOTIVATIE: agressief en riskant gedrag in het verkeer krijgen veel aandacht in de publiciteit. Verkeersdeelnemers ervaren het als een groot en groeiend probleem. Gedoeld wordt op voorvallen van ernstige criminaliteit (zoals 'road rage'), van hinderlijk gedrag (zoals kort volgen en snijden) en van normovertredend gedrag (zoals te hoge snelheid en roodlicht-negatie). Deze gedragingen kunnen weer tot boosheid en agressief gedrag leiden.</p> <p>Er is nog geen duidelijkheid over omvang, gevolgen en oorzaken van genoemde fenomenen, die in de ruimere context van 'affecten' worden bestudeerd, en dus ook niet over mogelijke interventies.</p>
<p>DOELGROEP: landelijke overheid, ROV's, particuliere organisaties, politie.</p>
<p>KOSTEN: SWOV</p>

Opvallende, beschermende kleding van motorrijders

<p>WAT: het eerder voorgestelde onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het periodiek vaststellen van de mate waarin motorrijders opvallende en beschermende kleding dragen, krijgt geen prioriteit omdat de geraadpleegde actoren niet van plan zijn op dit onderwerp beleid te voeren.</p>
<p>MOTIVATIE: uit onderzoek is gebleken dat de zichtbaarheid van motorrijders een belangrijke factor is bij ongevallen; ongevallen waarbij de motorrijder voorrang had moeten krijgen maar door een automobilist niet of te laat werd gezien, komen tamelijk veel voor.</p> <p>Beschermende kleding dient ertoe de letselernst te beperken als er toch een ongeval gebeurt.</p> <p>Clubs van motorrijders zouden bevordering van het dragen van geschikte kleding op zich kunnen nemen.</p>
<p>DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's</p>
<p>KOSTEN: een eenmalig onderzoek zou circa f 50.000 maar wordt wegens gebrek aan belangstelling niet geadviseerd.</p>

Gedragsdeterminanten (PROV)

Zie *Bijlage, 'Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid'*.

Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG)

Zie *Bijlage*.

Proces

Wat betreft onderzoek naar het functioneren en samenwerken van organisaties, wijzen de geraadpleegde actoren op de evaluatie van het Decentralisatie-Akkoord die in 2000 zal worden uitgevoerd. Er is geen behoefte aan ander onderzoek op korte termijn.

Dat geldt niet voor het verkrijgen van meer inzicht in de implementatie van maatregelen: periodieke evaluatie van beleid is nu tamelijk lastig omdat van de input-zijde geen systematisch overzicht bestaat. Men realiseert zich dat een uitgebreide evaluatie geen sinecure is, maar meent toch dat ieder die verantwoordelijkheid draagt voor de verbetering van de verkeersveiligheid elke paar jaar een grondige beleidsevaluatie zou moeten doen, liefst zodanig dat dit leidt tot een landelijk beeld. Inzicht in de inspanningenkant is dan onmisbaar.

Implementatie van maatregelen

WAT: onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het landelijk monitoren van de implementatie van maatregelen. Het gaat er primair om inzicht te krijgen in wie wat doet (zoals ook al vermeld bij 'voortgang implementatie 'duurzaam-veilig'). Bezien moet worden wat er door actoren zelf al wordt vastgelegd in plannen en jaarverslagen en of hierop kan worden aangehaakt.

MOTIVATIE: het verkeersveiligheidsbeleid is verregaand gedecentraliseerd; wat er aan de verbetering van de verkeersveiligheid wordt gedaan, is de optelsom van activiteiten van een veelheid aan actoren. Landelijk is er geen overzicht van wat er wordt gedaan (noch wat de kosten daarvan zijn). Daardoor is het lastig vast te stellen in welke mate de ontwikkeling van de verkeersveiligheid aan uitvoering van het beleid te danken is en dat maakt het op zijn beurt weer lastig te bepalen of en hoe het beleid moet worden bijgesteld.
--

DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie

KOSTEN: het voorstel behelst een eenmalig onderzoek voor circa f 100.000.

Functioneren van organisaties

WAT: onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het landelijk monitoren van het functioneren van organisaties wordt, gezien de voorgenomen Evaluatie van het Decentralisatie-Akkoord in 2000, niet opportuun geacht.

MOTIVATIE: Uit de workshops in 1996-1997 bleek dat aan proces-indicatoren grote waarde wordt gehecht, maar niet door centrale afdelingen van het ministerie, die menen dat het om de verantwoordelijkheid van organisaties zelf gaat die niet als basisfaciliteit gemonitord hoeft te worden. Het onderzoek moet duidelijk maken welke informatie tegen redelijke kosten kan worden verzameld en wat men met die informatie zou gaan doen.

Het gaat om voorwaarden waaraan voldaan moet zijn wil een organisatie succesvol kunnen zijn. Met name kennis van de 'invloedsfactoren' (genoemd in *Bijlage 2.4.2* van Brouwer & Mulder, 1997) kan faciliterende en coördinerende instanties helpen andere actoren beter te ondersteunen.

DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie

KOSTEN: een eenmalig onderzoek zou circa f 100.000 kosten, tezamen met het onderwerp 'samenwerking tussen organisaties'.

Samenwerking tussen organisaties

WAT: onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het landelijk monitoren van de samenwerking tussen organisaties wordt, met de Evaluatie van het Decentralisatie-Accoord in 2000 niet opportuun geacht.

MOTIVATIE: Met name vertegenwoordigers van gemeenten en in iets mindere mate ook andere actoren in de regio bleken in 1996-1997 het ontbreken van voldoende samenwerking in de regio als een belangrijk knelpunt te zien. Ook hier kan echter de vraag worden gesteld of periodieke monitoring dan de meest aangewezen weg is of dat andere ondersteuning effectiever is. Als voordeel van monitoring werd genoemd dat geleerd zou kunnen worden van gevallen waarin de samenwerking heel goed of juist niet slaagt.

DOELGROEP: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie

KOSTEN: zie functioneren van organisaties.

2.3. Overige taken betreffende basisgegevens

Behalve het organiseren van de inwinning van basisgegevens (of het inwinnen van meta-informatie) horen er meer taken bij het verzorgen van basisfaciliteiten:

- a. verwerking en beschikbaarstelling van informatie;
- b. verzorgen van speciale analyses, conclusies en interpretaties en het beschikbaar stellen daarvan;
- c. coördinatie en afstemming (meetprotocollen en richtlijnen voor meetprogramma's);
- d. fungeren als aanspreekpunt en verlenen van ondersteuning bij het gebruik.

De voorgestelde taken zijn samengevat in *Tabel 2*.

Categorie	Onderwerp	Frequentie	Continueren, aanpassen of nieuw
a. Verwerking en beschikbaarstelling basisgegevens	Resultaten van landelijke metingen inzake verkeersonveiligheid	Zo vaak als van toepassing	Continueren; kosten van rapportages inbegrepen in onderzoeken.
	Meta-gegevens m.b.t. overige terreinen	Idem	Aanpassen; Wegwijzer Personenvervoer in boekvorm bestaat
b. Analyses en rapportages	Folder Kerncijfers	Jaarlijks	Continueren; kosten f 50.000 per keer
	Jaarlijkse analyse verkeersonveiligheid	Jaarlijks	Continueren; kosten AVV/BG en SWOV
	BIS-V (kerngegevens, kennis en beleidsadviezen)	Paar keer per jaar of landelijk netwerk (t.z.t. Internet)	Continueren; kosten AVV (tot 2000) en SWOV (vanaf 2000)
	BIV en BLIK ; BIVO	Nu per kwartaal	Continueren; bij voorkeur ook via Internet (BIVO)
	BER-V	Elke 2-3 jaar	Opnieuw maken (zie implementatie maatregelen hierboven.)
	Risicocijfers (kans slachtoffer te worden)	Jaarlijks	Aanpassen; kosten f 50.000 per keer
	Risicant gedrag (concentratie bij groepen verkeersdeelnemers)	Elke paar jaar	Nieuw; kosten f 50.000 per keer
c. Coördinatie en afstemming van verzameling basisgegevens	Meetprotocollen	Eenmalig opstellen en daarna bijhouden	Nieuw; kosten eenmalig f 50.000 - 100.000
	Overwegingen bij metingen	Eenmalig opstellen en daarna bijhouden	Nieuw; kosten eenmalig f 50.000
	Kader voor beleidsevaluatie	Eenmalig opstellen en daarna bijhouden	Nieuw; kosten eenmalig f 50.000
d. Ondersteuning	Who-is-who	Zo vaak als van toepassing	Opgenomen in KEVER-website
	Centraal info-punt		Geen behoefte meer aan
	Workshops	Paar keer per jaar	Kosten AVV en SWOV
	Ondersteuning bij beleidsplannen	Eenmalig	Nieuw; onderzoek naar optimale aanpak

Tabel 2. Voorgestelde taken met betrekking tot basisgegevens.

Alle onderwerpen uit *Tabel 2* worden hieronder toegelicht.

Ad a. Verwerking en beschikbaarstelling van informatie

Iedere instantie kan voor zichzelf besluiten welke gegevens intern beschikbaar worden gesteld; dat blijft hier buiten beschouwing.

Wij stellen voor dat AVV in elk geval de volgende taken houdt of op zich neemt:

- zorgen voor de beschikbaarheid van de resultaten van landelijke meetprogramma's;
- zorgen voor de beschikbaarheid van meta-informatie van landelijke, door andere partijen verzamelde, relevante informatie, waarbij minimaal het volgende wordt vastgelegd:

- * wat is er beschikbaar;
- * bij wie is het beschikbaar;
- * welke variabelen en klassen worden onderscheiden;
- * met welke frequentie, periodiciteit en actualiteit komen de gegevens beschikbaar;
- * tegen welke voorwaarden mogen de gegevens worden gebruikt.

Dit geldt voor onderwerpen uit *Bijlagen 3 en 4* uit Brouwer & Mulder (1997) zoals:

- gegevens op het gebied van verkeer en vervoer;
- andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer;
- autonome factoren/achtergrondgegevens;
- algemene voertuigeigenschappen (Rijksdienst voor het Wegverkeer RDW);
- naleving rij- en rusttijden en beladingseisen (RVI en verkeerspolitie);
- begeleiding beroepschauffeurs en schaderegistraties van vervoerders (Adviseurs Veiligheid, Energie en Milieu AVEM);
- slaagpercentages rij-opleidingen (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen CBR).

Om de meta-informatie goed toegankelijk, gestructureerd, eenduidig en actueel te houden, leent een computerapplicatie (bij voorkeur ook via Internet) zich het beste als opslag- en opvraagmedium. De voordelen van distributie via Internet zijn de eenvoudige beschikbaarheid voor velen en de mogelijkheid de meta-informatie continu actueel te houden.

Ook kan AVV als tussenpersoon dienen bij het bespreken van wensen van actoren met de leveranciers van de informatie.

Een volgende stap kan zijn de informatie ook daadwerkelijk centraal beschikbaar te hebben; de resultaten van het onderzoek geven echter aanleiding te concluderen dat dit geen hoge prioriteit heeft.

Ad b. Verzorgen van speciale analyses, conclusies en interpretaties en het beschikbaar stellen daarvan

Het gaat hier minimaal om de volgende publicaties en producten van AVV en de SWOV:

- Folder Kerncijfers (per jaar);
- jaaranalyse van ontwikkelingen in de verkeersveiligheid en verklarende factoren;
- Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid BIS-V (geautomatiseerd systeem en loket, bedoeld ter structurering van de informatievoorziening);
- BIV (ongevallen- en slachtoffercijfers) en BLIK (black spots in kaart);
- BIVO (basisinformatie verkeersonveiligheid);
- Landelijke Beleidseffectrapportage Verkeersveiligheid (BER-V);
- risico's geldend voor verschillende groepen verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld leeftijd, wijze van verkeersdeelname, tegenpartij en wegtype, berekend met behulp van slachtoffer- of ongevalsgegevens en afgelegde kilometers);
- concentraties van verschillende vormen van riskant gedrag (zoals hard rijden, geen gordel dragen en te veel drinken) bij groepen verkeersdeelnemers, op basis van de al bestaande en desgewenst aan te vullen gedragswaarnemingen (zien we concentraties van problemen bij

bijvoorbeeld bepaalde leeftijdsgroepen en wijzen van verkeersdeelname).

De Jaaranalyse, die de SWOV verzorgt, beoogt inzicht te geven in de achtergrond van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en bouwstenen aan te leveren voor de beoordeling hiervan. Daarnaast geven AVV/BG en het CBS gezamenlijk een jaarlijkse rapportage uit over recente ontwikkelingen.

De SWOV heeft sinds 1993 de instandhouding en verdere ontwikkeling van BIS-V uitgevoerd in opdracht van de AVV. In 1999 hebben het ministerie van V&W en de SWOV erover gesproken BIS-V te vervangen door drie websites, te weten van AVV/BG (basisgegevens), AVV/VMV (beleid) en de SWOV (kennis uit onderzoek). Alle websites zouden ook toegankelijk zijn via de KEVER-website als overkoepelende site. De AVV-website zal BIV, BLIK en het cijfermatige gedeelte van BIS-V gaan bevatten.

De website van de SWOV legt de nadruk op kennis te gebruiken bij besluitvorming over beleid; kerngegevens krijgen hierbij de rol van onderbouwing. Voor de gebruiker die behoefte heeft aan meer detail, is het voornemen een directe link met de betreffende tabel in de website van AVV/BG aan te bieden.

Gezien de grote behoefte waarin BIS-V voorziet, wordt BIS-V in stand gehouden totdat de in ontwikkeling zijnde websites daadwerkelijk voor verreweg de meeste gebruikers een alternatief vormen.

Bij de opstelling van de BER-V is een zodanig tekort aan informatie over genomen maatregelen en het beleidsproces gebleken dat de rapportage is beëindigd. Het ware beter ernaar te streven de ontbrekende informatie toch te verzamelen, zoals hierboven al is aanbevolen. Een frequentie van eens in de 2-3 jaar wordt voldoende geacht.

Dergelijke beleidsevaluatierapportages worden ook in de regio verzorgd. Het is wenselijk dat AVV hiervan kennis heeft en anderen daarop kan wijzen, zodat ook zij van de inzichten gebruik kunnen maken.

Ad c. Coördinatie en afstemming

Voor alle genoemde metingen zouden meetprotocollen beschikbaar moeten zijn die door regionale en lokale instanties gebruikt kunnen worden voor metingen in hun eigen gebied. De in 1999 geraadpleegde actoren wijzen hier nog eens met nadruk op, omdat juist ook van regionale en lokale overheden wordt verwacht dat ze hun beleid evalueren en daartoe op gezette tijden metingen laten verrichten.

Ten tweede moeten de overwegingen om wel of niet tot meten over te gaan, gewenste steekproefomvang en diepgang van het onderzoek, vastgelegd worden.

Ten derde is geconstateerd dat er een draagvlak is voor een gemeenschappelijk kader voor beleidsevaluatie: gezamenlijke methodieken om te komen tot evaluaties, zodanig dat ze te vergelijken en samen te voegen zijn. Zo'n kader zou moeten worden opgesteld.

Wij stellen voor dat AVV hiertoe het initiatief neemt en daar de partners in de regio bij betreft om na te gaan wat daar al gebeurt en belangrijk wordt gevonden.

Ad d. Fungeren als aanspreekpunt en verlenen van ondersteuning bij het gebruik

Er is veel informatie beschikbaar, maar niet alles is bij de belanghebbenden bekend en bovendien zijn de toepassingsmogelijkheden van de beschikbare informatie niet altijd duidelijk. Het KEVER-project (*Kennisinfrastructuur Verkeersveiligheid*) beoogt hierin verbetering te brengen. Daartoe is een website opgezet die als portaal dient voor andere relevante websites en die een almanak bevat met namen, adressen en speciale kennis van actoren op het gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast lopen er pilot-projecten die duidelijk moeten maken hoe de ROV's het beste invulling kunnen geven aan hun rol als kennismakelaar. Eveneens in dit kader te noemen is het onderzoek dat het POV Zuid-Holland de SWOV heeft laten verrichten (Davidse & Brouwer, 1998), waarin aanbevelingen staan voor het invullen van de kennisfunctie door het POV.

Aan een nieuw centraal informatiepunt is geen behoefte meer. In de afgelopen jaren zijn diverse informatiepunten opgericht, die hun plaats verworven hebben. Wel wordt gevraagd om een overzicht van alle organisaties die benaderd kunnen worden als informatiepunt, bij voorkeur ook te vinden via de KEVER-website.

Verder is aan te bevelen actief informatie uit te dragen, toegesneden op bepaalde belanghebbenden. Door bijvoorbeeld een paar keer per jaar een (serie) workshop(s) te organiseren, kan ieder worden bijgepraat en kan kennis worden uitgewisseld. Recente ontwikkelingen in de cijfers en de stand van zaken rond de ontwikkeling van nieuwe indicatoren kunnen worden besproken.

Tot slot dient nagegaan te worden of gemeenten behoefte hebben aan extra ondersteuning bij het opstellen van beleidsplannen (voor verkeer en vervoer of voor veiligheid) en wie daarbij welke rol zou kunnen spelen. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat er op het gebied van planvorming nog veel te doen is. De meningen over hoe dit aangepakt zou moeten worden, lopen echter uiteen.

Verder is bij de implementatie van maatregelen de proceskant van niet te onderschatten belang; bijvoorbeeld communicatie met burgers blijkt noodzakelijk voor het welslagen van infrastructurele aanpassingen. Het is aan te bevelen gemeenten hierbij beter te ondersteunen. Gezien hun spilrol zouden ROV's dit kunnen oppakken (voor zover ze dat nog niet doen), ondersteund door de AVV en de verkeersveiligheidsorganisaties zoals VVN.

2.4. Kennis over maatregelen

Wat maatregelen betreft worden de volgende basisfaciliteiten voorgesteld:

Onderwerp	Frequentie	Continueren, aanpassen of nieuw
Effecten van maatregelen en kosteneffectiviteit schatten of onderzoeken	Voor zover het budget toelaat	Continueren / uitbreiden
Maatregeloverzichten maken	Bijhouden en elke paar jaar zo nodig grondig herzien	Aanpassen; kosten circa f 100.000 per jaar
Overzicht van maatregeloverzichten (ook afkomstig van anderen dan rijksoverheid)	Eenmalig opstellen en daarna bijhouden	Nieuw; zie computerapplicatie / website hieronder
Structuur afspreken voor aanmelding interessante projecten en verdere uitwisseling van informatie	Eenmalig afspreken en daarna onderhouden	Aanpassen
Centraal info-punt		Geen behoefte meer aan
Computerapplicatie of website met catalogus van maatregeloverzichten, maatregelen en CROW-aanbevelingen	Eenmalig opstellen en daarna bijhouden	Nieuw; kosten eenmalig circa f 200.000 en per jaar ook
Workshops	Paar keer per jaar	Continueren; kosten circa f 100.000 per jaar

Tabel 3. *Voorgestelde basisfaciliteiten betreffende verkeersveiligheidsmaatregelen.*

Uit verscheidene peilingen onder actoren blijkt een grote behoefte te bestaan aan recente inzichten in de effectiviteit en kosten van maatregelen. Er is al met al veel bekend over effectieve wijzen om de verkeersveiligheid te beïnvloeden, maar deze kennis is niet altijd op het juiste moment toegankelijk bij de belanghebbenden en bovendien is de toepasbaarheid niet altijd duidelijk. Overzichten van maatregelen, in publicatievorm en een website, zijn hiervoor de aangewezen weg; dit wordt hieronder nader toegelicht.

Inzicht in kosteneffectiviteit is echter in veel gevallen niet voorhanden, zeker niet wetenschappelijk onderbouwd en generaliseerbaar. Als voorbeeld wordt genoemd de effecten van sobere duurzaam-veilige maatregelen. Wegbeheerders moeten keuzen maken zonder over de daartoe gewenste kennis te beschikken. Als het effect van sobere maatregelen nog niet kan worden onderzocht, zijn beoordelingen door deskundigen gewenst; dat is beter dan dat ieder voor zich de beoordelingen gaat maken. Het ligt vooral op de weg van de AVV en de SWOV om hierin te voorzien.

Hoewel schriftelijke publicaties van overzichten van maatregelen niet door iedereen even vaak worden geraadpleegd, vinden velen ze toch belangrijk. Het gebruik van overzichten is wellicht te verbeteren door een betere toegankelijkheid van de informatie (eventueel ondersteund door een computerapplicatie) en duidelijke, praktische aanwijzingen over opzet, uitvoering, kosten en verwachte effecten.

Verschillende verkeersveiligheidsinstanties leggen mogelijke maatregelen vast in publicaties, vaak gebundeld per terrein. Een overzicht van wat er in het land allemaal wordt gemaakt, is er niet, terwijl het aannemelijk is dat er meer gebruik zou kunnen worden gemaakt van deze publicaties. Dit zou ook dubbel werk kunnen voorkomen.

Bedacht moet worden dat het bundelen van kennis tweerichtingsverkeer betekent: wie meent iets interessants te hebben ondernomen, waarvan anderen ook kunnen profiteren, zou dat liefst aan een centraal punt bekend moeten maken. Inmiddels streven verschillende organisaties ernaar zulk tweerichtingsverkeer te bereiken: VERDI, het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer en KEVER. Ons advies is dit af te stemmen en niet in het land de indruk te wekken dat er langs elkaar heen wordt gewerkt.

Een af te spreken structuur is dat een van de actoren op provinciaal niveau als coördinator in zijn/haar gebied optreedt en AVV als landelijke coördinator, waarbij een keuze moet worden gemaakt onder welke vlag dat gebeurt.

Diverse instanties, waaronder de zo juist genoemde, hebben websites waarop kennis over verkeersveiligheid te vinden is. Gezien de toenemende overlap die aan het ontstaan is, is aan te bevelen dit in KEVER-verband (dan wel de 'opvolger' van KEVER) af te stemmen. Het streven een 'super-catalogus' van maatregelen aan te bieden, is in dit overleg onder te brengen (zie hiervoor ook Davidse, 1999).

Verder is actieve kennisoverdracht aan te raden, bijvoorbeeld via workshops.

Workshops zijn, met name voor informatie over maatregelen, een goede manier om kennis en ervaringen uit te wisselen. Dit wordt in zijn algemeenheid breed onderschreven; de kwaliteit van de workshops moet echter goed in de gaten worden gehouden. Besproken kunnen worden:

- succesvolle projecten;
- mislukkingen waarvan geleerd kan worden;
- bestaande (en geplande) overzichten van maatregelen.

2.5. Modellen en instrumenten

Er zijn diverse modellen beschikbaar waarmee berekend kan worden:

- verplaatsingsbehoefte, vervoerswijze- en routekeuze (verkeers- en vervoersmodellen);
- effecten op de verkeersveiligheid van wijzigingen in de infrastructuur en de mobiliteit.

Voorbeelden zijn: Landelijk Model Systeem (LMS), Nieuw Regionaal Model (NRM), Evaluatie Verkeer en Vervoer (EVV) met de bijbehorende Veiligheidsmodule, en de Mobiliteitsverkenner met de bijbehorende Veiligheidsmodule.

Deze modellen zijn niet bij alle belanghebbenden bekend. De AVV kan gezien worden als de partij die verantwoordelijk is voor de centrale beschikbaarheid van de informatie over de toepassingsmogelijkheden.

Hierbij hoort ook zeker informatie over de gegevens die ervoor nodig zijn en de beschikbaarheid hiervan; zonder geschikte gegevens (waaronder mobiliteit) is een model immers onbruikbaar en hier schort het nogal eens aan.

Net als bij de gegevens, ligt het ook bij de modellen voor de hand om niet alleen informatie beschikbaar te stellen, maar ook wensen te coördineren. Omdat het aantal partijen dat modellen maakt, beperkt is en bovendien veelal via de AVV loopt, is het waarschijnlijk niet nodig hiervoor regelingen te treffen.

Er is behoefte aan eenvoudige modellen waarmee effecten van beslissingen op het gebied van ruimtelijke ordening, infrastructuur, en verkeer en vervoer zichtbaar kunnen worden gemaakt. De SWOV heeft dit in haar onderzoeksprogramma opgenomen.

Zoals gezegd, zijn de beschikbare modellen niet bij alle belanghebbenden bekend. Door één maal per twee jaar een (serie) workshop(s) te organiseren, kan iedereen bijpraten en kunnen ervaringen worden uitgewisseld. Plannen voor verbetering kunnen worden besproken.

In de afgelopen jaren zijn twee instrumenten ontwikkeld die bedoeld zijn om plannen en feitelijke situaties te beoordelen op veiligheidsaspecten, te weten de verkeersveiligheidsaudit en de 'DV-gehaltemeter', een instrument om het gehalte aan duurzame veiligheid te meten. De DV-gehaltemeter is ontwikkeld in het demonstratieproject West-Zeeuwsch-Vlaanderen maar is ruim toepasbaar; van netwerkniveau tot de inrichting van een locatie, in de planfase of na realisatie. Aan de hand van de DV-gehaltemeter is na te gaan in welke mate het object van toetsing voldoet aan CROW-handleiding 116. De audit richt zich op het inrichtingsniveau van wegen; het is een procedure om de veiligheid van een plan of situatie te beoordelen.

Samenvattend worden in *Tabel 4* de volgende verbeteringen voorgesteld:

Onderwerp	Frequentie
Workshops over modellen en benodigde/ beschikbare gegevens	Jaarlijks; kosten circa f 25.000 per jaar
Aanpassingen of nieuwe modellen gewenst?	Periodiek peilen onder (potentiële) gebruikers
Workshops over instrumenten en werkwijze	Jaarlijks; kosten circa f 25.000 per jaar
Aanpassingen of nieuwe instrumenten gewenst?	Periodiek peilen onder (potentiële) gebruikers

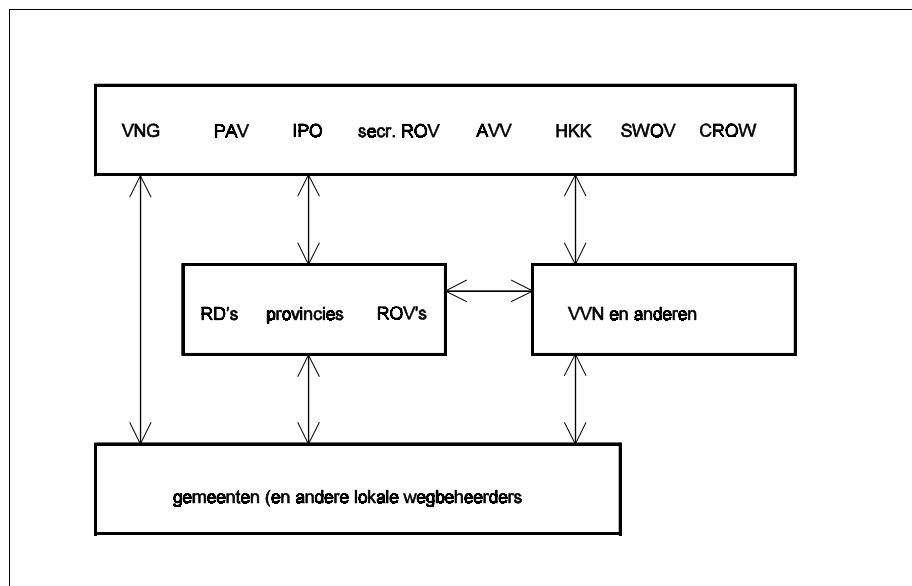
Tabel 4. Voorgestelde verbeteringen in basisfaciliteiten op het gebied van modellen en instrumenten inzake verkeer en verkeersveiligheid.

3. Voorstel voor de organisatie

3.1. Overlegstructuur

Om ervoor te zorgen dat de basisfaciliteiten afgestemd blijven op de informatiebehoefte van de gebruikers, wordt een overlegstructuur voorgesteld waarbij alle belanghebbende partijen zijn vertegenwoordigd. Omdat het om zo veel personen en instanties gaat, wordt aangeraden zo veel mogelijk gebruik te maken van overkoepelende instanties en al bestaande overlegstructuren.

De actoren, hun overkoepelende verbanden en twee nauw betrokken leveranciers van basisproducten zijn te schematiseren als in *Afbeelding 1*.



Afbeelding 1. Overzicht van actoren, overkoepelende verbanden en adviseurs.

Behalve AVV en **HKK** zouden derhalve aan het overleg moeten deelnemen:

- een vertegenwoordiger van het **PAV** namens de regionale directie van Rijkswaterstaat;
- een vertegenwoordiger van het Interprovinciaal Overleg IPO (of het werkoverleg verkeer en vervoer) namens de provincies;
- een vertegenwoordiger van het overleg van secretarissen van ROV's;
- enkele vertegenwoordigers van gemeenten, al dan niet als afgevaardigde van de VNG. Een alternatief zou iemand zijn die ruggespraak houdt met zijn achterban via de Stuurgroep Stedelijke Verkeersveiligheid;
- VVN namens alle belangenorganisaties;
- De SWOV en CROW als belangrijke leveranciers van basisfaciliteiten.

Het vaststellen van de te bespreken onderwerpen moet zodanig goed gepland zijn, dat de vertegenwoordigers daadwerkelijk in staat zijn ruggespraak te houden met degenen namens wie zij spreken en dat eventuele afspraken met financiële consequenties in ieders jaarplan kunnen worden opgenomen.

3.2. Implementatietraject

Wat het verzamelen van gegevens en het samenstellen van publicaties daarover betreft, stellen wij voor dat AVV met de hierboven genoemde belanghebbenden, deels tevens mede-financierder of opdrachtgever van eigen onderzoek, om de tafel gaat zitten om afspraken te maken omtrent een meerjarenonderzoeksprogramma, waarin aan de orde komen:

- tweejaarlijkse pakketten van metingen van basisgegevens;
- rapportage hierover en wijze van beschikbaarstelling van de resultaten;
- onderzoek naar de wenselijkheid, haalbaarheid en exacte invulling van nieuwe indicatoren (waaronder proces-indicatoren);
- meetprotocollen en richtlijnen voor meetprogramma's;
- kader voor beleidsevaluatie.

Verder stellen wij voor dat AVV nagaat welke afspraken met wegbeheerders kunnen worden gemaakt over de registratie van wegkenmerken en benutting, in aanvulling op het data-voor-data-project.

Ten aanzien van maatregelen is het nodig afspraken te maken over verzameling, toetsing en verspreiding van de relevante informatie. Verschillende andere lopende projecten hebben hierop ook betrekking:

- KEVER;
- Informatiepunt Duurzaam-Veilig;
- Kennisplatform VERDI.

Hierover moet afstemming blijven bestaan.

Wat de modellen betreft, raden wij aan te beginnen met te inventariseren in welke mate ze voldoen, zowel qua concept en technische uitvoering als qua beschikbare en benodigde gegevens. Ook zou het goed zijn meer bekendheid te geven aan de bestaande modellen.

Literatuur

Arnoldus, J.G., Braimaister, L.G., Huls, G. & Janssen, S.T.M.C. (2000). *Kencijfers (brom)fietsverkeer. Verzameling en bewerking van verkeersveiligheidsdata voor kruispunten binnen de bebouwde kom*. R-2000-6. SWOV, Leidschendam.

AVV (s.a.). *Catalogus basisprodukten*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Heerlen/Rotterdam.

AVV (1997). *Wegwijzer personenvervoer*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Heerlen/Rotterdam.

AVV (1998). *Onderzoeksjaarplan 1999*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Heerlen/Rotterdam.

Boskma, A.F., Herweijer, M. & Selm, J.A. van (1990). *Veilig verkeer tussen Rijk en gemeente*. Kluwer, Deventer.

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

Davidse, R.J. (1999) *Opzet van een maatregelcatalogus verkeersveiligheid*. R-99-15. SWOV, Leidschendam.

Davidse, R.J. & Brouwer, M. *Kennis op maat: gebruikersonderzoek in de provincie Zuid-Holland. Inventarisatie van gebruikerswensen en aanbevelingen voor activiteiten in opdracht van het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid*. R-98-43. SWOV, Leidschendam.

Janssen, S.T.M.C. (te verschijnen). *De verkeersonveiligheid van duurzaam-veilige wegcategorieën. Schatting van duurzaam-veilige kencijfers op basis van veranderingen in ongevalspatronen*. SWOV, Leidschendam.

SWOV (1999). *SWOV-programma 1999 - 2003. Onderzoek en kennismanagement verkeersveiligheid*. SWOV, Leidschendam.

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van basisproducten en -faciliteiten die relevant zijn voor alle fasen van het verkeersveiligheidsbeleid, die beschikbaar zijn voor meer afnemers en die ook met een zekere continuïteit, maar soms in wisselende frequentie, geproduceerd worden. De basisproducten zijn geïnteriseerd in het Onderzoeksjaarplan van AVV (1998), de basisproductencatalogus van AVV, het activiteitenplan voor de doelsubsidie van de SWOV (t/m 1998), het onderzoeks- en kennisverspreidingsprogramma 1999-2003 van de SWOV (SWOV, 1999) en de publicaties van het CBS.

Voorzover erover gegevens bekend zijn, zijn van de basisproducten en -faciliteiten kort beschreven:

- inhoud en aard van de gegevens of informatie;
- doel en functie;
- doelgroep;
- frequentie van productie, basisjaar, eerste en meest recente verschijning;
- eventuele mijlpalen;
- verwachte gebruikswaarde;
- beoordeling door actoren;
- wensen tot verbetering of aanpassing;
- belang en prioriteit;
- kostenraming;
- financiering;
- beoordeling door de SWOV.

Database Verkeersongevallen en Netwerk

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Registratie van verkeersongevallen op de openbare weg, gebaseerd op door de politie ingevulde formulieren. Wordt geleverd in de vorm van computerleesbare bestanden, tezamen met het NWB, als 'Ongevallen en Netwerk', en in de vorm van het informatiesysteem BIV. Abonnees krijgen eveneens de beschikking over BLIK (black spots in kaart).

Het NWB is een gedigitaliseerd bestand van het gehele openbare wegennet (exclusief vrijliggende fietspaden). Het wegennet is ingedeeld in wegvakken. De coördinaten van de vormknopen en juncties zijn vastgelegd in het bestand.

2. Doel en functie:

Leveren van gedetailleerde informatie voor beleid en onderzoek en het volgen van beleidsdoelstellingen.

Ongevallen worden via het NWB toegekend aan locaties. Voorts is het NWB te gebruiken bij het koppelen van gegevens op basis van geografische coördinaten en voor het presenteren van de informatie in geografisch perspectief.

3. Doelgroep(en):

RD's, RWS, SWOV, CBS, gemeenten, provincies, ROV's, politie, belangenorganisaties, onderzoeksinstituten en adviesbureaus.

4. Frequentie:

Continu.

5. Basisjaar:

1976 (VOR).

6. Eerste verschijning:

1977 (VOR) resp. 1983 (VLN, zijnde de voorganger van het NWB).

7. Meest recente verschijning:

Definitieve cijfers over 1998 en voorlopige t/m derde kwartaal 1999.

8. Eventuele mijlpalen:

Tot 1983 was er sprake van EVIS: Eerste Verkeersongevalleninformatiesysteem en sindsdien van TVIS (Tweede ...), waarin de grootste verbetering is de koppeling aan het VLN.

In het kader van het PPRV (Projectenprogramma Registratie Verkeersongevallen) wordt sinds een paar jaar gewerkt aan een nieuw concept, waarbij onder andere wordt gestreefd naar meer efficiency en een hogere kwaliteit.

Voorts heeft AVV/BG de database geherstructureerd en de productenlijn gesaneerd. Het NWB, dat op tal van punten een verbetering is ten opzichte van het VLN, is in 1998 voor het eerst beschikbaar gekomen met de ongevallengegevens over 1988 t/m 1997.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

De gebruikswaarde van de huidige ongevallenregistratie en het netwerk liggen zeer hoog. Bij het gebruik blijken er wel nog diverse beperkingen.

10. Oordeel van de actoren:

Hiervoor wordt verwezen naar het PPRV.

11. Wensen tot verbetering:

Idem. Kort samengevat is er behoefte aan een stabiele registratie waarvan bekend is wat de kwaliteit is (waaronder de registratiegraad).

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

Niet van toepassing (ander budget).

14. Financiering:

DGP voor de basis. Tot 1999 was een abonnementsprijs verschuldigd voor de periodieke leveringen; sinds dit jaar kunnen abonnees gebruik maken van de 'data-voor-data'-regeling, waarbij ze ongevallen+netwerk geleverd krijgen in ruil voor gegevens over hun wegennet.

15. Beoordeling SWOV:

Onmisbaar voor volgen van ontwikkelingen; bij analyse moet wel terdege rekening worden gehouden met de beperkingen van de gegevens waarop de verkeersongevallenregistratie is gebaseerd. Het NWB is, dankzij zijn gedetailleerdheid en nauwkeurigheid, de koppeling met de ongevallen en zijn actualiteit, zeer waardevol.

VERAS, d'Ongeval en IMPULS

1. Inhoud en aard van de instrumenten:

PC-applicaties waarmee ongevalsgegevens kunnen worden verwerkt. VERAS wordt onderhouden door Grontmij en Fourtune en d'Ongeval door VIA. Beide pakketten ondersteunen het nieuwe ongevallenformaat inclusief het NWB, en beschikken over modules om GIS-bewerkingen te kunnen uitvoeren.

IMPULS bevat gegevens over rijkswegen en werd onderhouden door AVV en Grontmij; AVV heeft het onderhoud van IMPULS beëindigd.

2. Doel en functie:

Analyse-instrumenten om inzicht te krijgen in probleemsituaties en positieve en negatieve ontwikkelingen. Bovendien lenen de GIS-applicaties zich voor het koppelen van gegevens uit verschillende bestanden op grond van geografische coördinaten.

3. Doelgroep(en):

Beleidsvoorbereiders op alle niveaus en onderzoek.

4. Frequentie:

Van tijd tot tijd verschijnen nieuwe releases.

5. Basisjaar:

Per pakket verschillend.

6. Eerste verschijning:

Per pakket verschillend.

7. Meest recente verschijning:

Per pakket verschillend.

In 1998 is het laatste IMPULS-bestand geleverd, met gegevens over de periode 1986 t/m 1997. Er komen geen nieuwe versies meer.

8. Eventuele mijlpalen:

Er is een werkgroep geweest die een voorstel heeft opgesteld voor de ontwikkeling van een standaardprogramma (VOAP: tweede generatie verkeersongevallenanalyseprogrammatuur; CROW, 1995). Er is echter niet tot ontwikkeling besloten.

In plaats van IMPULS, dat behalve een bestand ook een computerapplicatie bevatte om tellingen te maken, kunnen gebruikers ook voor rijkswegen gebruik maken van VERAS of d'Ongeval. Dit vervangt echter niet de tijdreeks van ongevallen op het actuele rijkswegennet zoals IMPULS die bood (waarin ook de administratieve situatie van vervallen wegvakken en segmenten werd bijgewerkt).

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Hoog, maar de feitelijke toepassing wordt vaak uitbesteed.

10. Oordeel van de actoren:

Tamelijk complexe programmatuur voor niet-geroutineerde gebruikers, maar wel waardevol voor analysedoeleinden.

11. Wensen tot verbetering:

Worden in gebruikersoverleg bekend gemaakt.

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

Niet van toepassing.

14. Financiering:

Adviesbureaus.

15. Beoordeling SWOV:

Nuttige instrumenten. Gezien de rol die IMPULS speelt in het beleid van Regionale Directies, is het een verlies om IMPULS te laten vallen voordat er daadwerkelijk een alternatief is (wat inhoudt dat van het complete beheersgebied van een Directie een tijdreeks van ongevallen beschikbaar is, waarbij wijzigingen in beheersituaties ook bij vervallen wegvakken zijn doorgevoerd).

Landelijke Medische Registratie (LMR)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Registratie van alle uit een ziekenhuis ontslagen personen, waaronder slachtoffers van verkeersongevallen. De SIG Zorginformatie (per 1-1-2000 Prismant geheten) verwerkt daartoe gegevens afkomstig uit ziekenhuizen.

2. Doel en functie:

De LMR wordt gebruikt bij de financiële vergoeding van ziekenhuizen. Voorts levert de registratie inzicht in de werkelijke omvang van het aantal

verkeersslachtoffers dat in een ziekenhuis wordt opgenomen en informatie zoals letsels en behandelduur. AVV/BG bepaalt op grond van de LMR de schatting van het werkelijke aantal ziekenhuisslachtoffers in een jaar, ook voor belangrijke onderverdelingen van slachtoffers.

3. Doelgroep(en):

Beleidsvoorbereiders met name op landelijk en regionaal niveau; onderzoek.

4. Frequentie:

Continu.

5. Basisjaar:

1984.

6. Eerste verschijning:

1985.

7. Meest recente verschijning:

1998.

8. Eventuele mijlpalen:

Sinds enkele jaren doen nagenoeg alle ziekenhuizen mee aan de LMR.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Belangrijk voor de bepaling van de omvang van de verkeersonveiligheid. Daarnaast kan door koppeling van LMR en VOR informatie beschikbaar komen over patronen in typen ongevallen en letsels; hiervoor lijkt echter in Nederland betrekkelijk weinig belangstelling te bestaan.

10. Oordeel van de actoren:

Het bestaan is redelijk bekend; echter niet wat men er precies mee kan en het gebruik blijft dan ook achter.

11. Wensen tot verbetering:

Meer inzicht in kwaliteitsaspecten, zoals de wijze waarop de betrokken voertuigen (met name de tegenpartij) worden geregistreerd.

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

Niet van toepassing.

14. Financiering:

SIG (Prismant) voor de basis en de klanten voor de leveringen.

15. Beoordeling SWOV:

De LMR biedt waardevolle informatie over verkeersslachtoffers die in een ziekenhuis zijn opgenomen. Een nadeel van de LMR is dat het bestand tot nu toe pas tamelijk laat beschikbaar is, terwijl het in het ideale geval tegelijk met de ongevalgegevens over een bepaald jaar beschikbaar zou moeten zijn.

Letselinformatiesysteem (LIS, voorheen VIPORS)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Registratie van verkeersslachtoffers die zich voor behandeling melden bij de Spoedeisende-Hulpafdelingen (SEH) van een groeiende steekproef van ziekenhuizen. LIS wordt beheerd door Consument en Veiligheid (C&V).

2. Doel en functie:

Het primaire doel van LIS is het verkrijgen van inzicht in de omvang en ontwikkeling van het aantal hulpvragenden. Voorts is LIS erop gericht een beter inzicht te krijgen in het aantal verkeersslachtoffers en de letsels die zij daarbij oplopen. AVV/BG bepaalt op grond van het LIS de schatting van het werkelijke aantal ziekenhuisslachtoffers in een jaar, ook voor belangrijke onderverdelingen van slachtoffers.

3. Doelgroep(en):

Landelijke en regionale beleidsvoorbereiders en onderzoekers.

4. Frequentie:

Per maand/kwartaal.

5. Basisjaar:

1994.

6. Eerste verschijning:

1995.

7. Meest recente verschijning:

1998.

8. Eventuele mijlpalen:

De PORS (Privé-OngevallenRegistratieSysteem) registreerde al sinds 1985 ongevallen die als privé-ongeval werden beschouwd, inclusief enkelvoudige fiets- en voetgangersongevallen. Sinds 1994 zijn overige verkeersongevallen hieraan toegevoegd (VIPORS: Verkeersongevallen In PORS). Sinds 1997 wordt gewerkt met een nieuw systeem, LIS, waarvan het de bedoeling is dat alle ziekenhuizen gaan deelnemen. Voorlopig wordt het in 14 ziekenhuizen gebruikt, evenveel als aan VIPORS meededen.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Zie LMR. LIS levert gegevens per kwartaal en is tamelijk actueel.

10. Oordeel van de actoren:

LIS is niet zo bekend, behalve bij nauw betrokkenen. Daarom wordt het weinig gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

fl. 400.000, waarvan een deel door AVV/BG wordt betaald.

14. Financiering:
C&V en AVV/BG.

15. Beoordeling SWOV:
LIS levert nuttige aanvullende informatie over verkeersslachtoffers, zowel degenen die in een ziekenhuis worden opgenomen als degenen die dat niet worden. Bovendien biedt LIS de mogelijkheid vervolgonderzoek te doen bij de slachtoffers.

Ongevallen in Nederland (OIN/POLS)

OIN/POLS wordt uitgevoerd in opdracht van het ministerie van VWS door Consument en Veiligheid. Het CBS heeft het veldwerk uitgevoerd; er is een projectgroep waarin AVV zitting heeft en een Technische Commissie waarin de SWOV zit.

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Onderzoek bij een steekproef van personen woonachtig in Nederland naar letsel en hinder als gevolg van ongevallen in 4 sectoren: Privé, Sport, Arbeid, Verkeer.

2. Doel en functie:

Inzicht krijgen in de omvang en aard van slachtoffers van ongevallen en in onderlinge verschillen en overeenkomsten tussen sectoren.

3. Doelgroep(en):

Landelijke beleidsvoorbereiders en onderzoekers.

4. Frequentie:

Ongeveer 1 maal per 5 jaar sinds 1986; er wordt overwogen vanaf 2000 op een continue registratie over te gaan.

5. Basisjaar:

1986/1987.

6. Eerste verschijning:

1988 (gezamenlijk rapport).

7. Meest recente verschijning:

1995 (gezamenlijk rapport).

Inmiddels is wederom onderzoek uitgevoerd (veldwerk 1997/98), waarvan begin 2000 een gezamenlijk rapport dient te verschijnen.

8. Eventuele mijlpalen:

OIN/POLS bevatte naast vragen aan slachtoffers van recente ongevallen (in de terugvraagperiode van 3 maanden) ook vragen naar hinder als gevolg van vroegere ongevallen. Dit levert een zeer grote (extra) groep slachtoffers op, waarvan bij een volgende enquête meer gegevens zullen worden gevraagd.

In opdracht van VWS de opzet voor een vervolgonderzoek gepland.

Daartoe is in het najaar van 1999 een proefenquête gehouden door een extern bureau en gaan de gedachten in de richting van een langer lopende (continue) enquête vanaf 2000.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Minder relevant voor werkelijke omvang, maar meer voor het onderling vergelijken van omvang, aard en ernst tussen sectoren.
De geringe omvang van de steekproef is een blijvend aandachtspunt.

10. Oordeel van de actoren:
OIN is een onderzoek dat in de verkeersveiligheidswereld slechts in een betrekkelijk kleine kring bekendheid geniet.
Het is de enige bron voor sectorbrede informatie over het hele ernstscala van letselgevallen in Nederland (exclusief dodelijke ongevallen).
De uitbreiding naar hinder van letsel als gevolg van vroegere ongevallen is veelbelovend.

11. Wensen tot verbetering:
Vanuit de TC bestaat continu aandacht voor mogelijke verbeteringen van de enquête-opzet, waarbij de screening, de lengte van de terugvraagperiode en inhoudelijke aspecten van de vragenlijst aan de orde zijn.
Blijvend aandachtspunt is de geringe omvang van de steekproef bij Arbeid en Verkeer.

12. Belang en prioriteit:
Voor V&W heeft OIN vanuit registratie-optiek niet de hoogste prioriteit, zeker niet zolang het instrument nog in ontwikkeling is. Voor vergelijking met andere sectoren is er geen ander instrument.
Vooralsnog worden de onderzoeksgegevens om niet ter beschikking gesteld van deelnemende onderzoeksinstanties, echter alleen voor het beperkte doel van de gezamenlijke rapportage.
CBS stelt de gegevens van OIN/POLS via de geëigende kanalen in elektronische vorm ter beschikking van gebruikers.

13. Kostenraming
OIN/POLS heeft enkele tonnen geld gekost, welke voor rekening van VWS kwamen. In tegenstelling tot het vorige onderzoek zijn er geen bijdragen uit de sectoren afkomstig.
SWOV-deelname in TC-verband is grotendeels door AVV bekostigd (OJP); afronding neemt SWOV vooralsnog voor eigen rekening.
Inmiddels is ook het nieuwe OIN in ontwikkeling; een proefonderzoek is in opdracht van VWS uitgevoerd in afwachting van een vervolgonderzoek van minimaal enkele jaren. Consument en Veiligheid is wederom projectleider.
Er is al een TC gevormd waarin de SWOV op eigen kosten deelneemt.
Deelname van AVV in de begeleidingsgroep is in bespreking.

14. Financiering:
Zie hierboven.

15. Beoordeling SWOV:
OIN levert zowel over medisch behandelde (ernst vergelijkbaar met definitie bij Verkeersongevallenregistratie van AVV/BG) als over lichter gewonde verkeersslachtoffers informatie.
Belang ligt steeds meer bij vergelijking tussen sectoren en minder bij werkelijke omvang.
De enquête is inmiddels uitgebreid tot slachtoffers van eerder gebeurde ongevallen, waarmee de mogelijkheid bestaat nader inzicht in gevolgen van ongevallen te krijgen.

IRTAD

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Inzicht in de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in OESO-landen en enkele landen daarbuiten.
2. Doel en functie:
Het ontlenen van aanwijzingen uit het buitenland voor eventuele aandachtsgebieden en beleidsaanpassingen in Nederland.
3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders, primair op landelijk niveau maar ook op regionaal niveau, en onderzoekers.
4. Frequentie:
Permanente update via netwerk-versie; met ingang van 1-1-2000 is IRTAD via Internet te benaderen.
5. Basisjaar:
1965.
6. Eerste verschijning:
Jaren tachtig.
7. Meest recente verschijning:
1998.
8. Eventuele mijlpalen:
In de jaren tachtig door BAST opgezet voor eigen gebruik. In 1988 uitgebreid in samenwerking met de EU. Sinds 1990 onder de paraplu van de OESO. Op 1 januari 2000 is de netwerkversie vervangen door een website.
9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Aan de gegevens sec lijkt niet zo veel behoefte, maar voor conclusies op basis van (verschillen in) internationale ontwikkelingen is wel degelijk belangstelling.
10. Oordeel van de actoren:
Wordt vooral door de SWOV gebruikt en via publicaties op basis hiervan (waaronder BIS-V), ook door anderen.
11. Wensen tot verbetering:
12. Belang en prioriteit:
Hoog.
13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.
14. Financiering:
n.v.t.

15. Beoordeling SWOV:

Levert zeer nuttige informatie voor beleid en onderzoek; is bij de meeste actoren niet bekend en wordt derhalve ook niet gebruikt.

Onderzoek rij- en drinkgewoonten

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Feitelijke ontwikkeling van het alcoholgebruik in het verkeer, gerelateerd aan ontwikkelingen in (geregistreerde) alcoholonveiligheid en in politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer.

2. Doel en functie:

Onderbouwing van landelijk, regionaal en handhavingsbeleid met betrekking tot alcohol in het verkeer.

3. Doelgroep(en):

Beleidsvoorbereiders en -uitvoerders (Rijk en regio), politie, OM, onderzoekers.

4. Frequentie:

In principe jaarlijks.

5. Basisjaar:

1970.

6. Eerste verschijning:

1971.

7. Meest recente verschijning:

1998.

8. Eventuele mijlpalen:

Door sterke uitbreiding van de steekproef kunnen sinds 1991 niet alleen landelijke, maar ook regionale c.q. provinciale ontwikkelingen in kaart worden gebracht.

Tot 1999 zorgde de SWOV in opdracht van de AVV/VMV voor organisatie, analyse en rapportage. Met ingang van 1999 heeft AVV/BG de verantwoordelijkheid voor het onderzoek op zich genomen.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

De rapportage biedt aanknopingspunten voor landelijk en regionaal beleid op het gebied van wetgeving, politietoezicht, voorlichting en educatie en heeft daardoor een hoge gebruikswaarde.

10. Oordeel van de actoren:

Gezien het grote aantal regionale instanties dat jaarlijks een aanvullende opdracht heeft verleend op de basisopdracht van AVV, lijkt het oordeel van de actoren op regionaal niveau (zeer) positief te zijn.

De tijd die de politiekorpsen bereid zijn in het onderzoek te steken, duidt ook op de waarde van de resultaten voor hen.

11. Wensen tot verbetering:

Niet geuit.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Basisonderzoek fl. 160.000; aanvullend regionaal onderzoek gemiddeld fl. 22.000 per provincie.

14. Financiering:
AVV/BG; aanvullend regionaal onderzoek: regionale directies/ROV's.

15. Beoordeling SWOV:
Het onderzoek heeft een zeer lange tijdreeks opgeleverd over alcoholgebruik in het verkeer. Het vormt een basis voor maatregelen en bepaalt de effecten daarvan. Het onderzoek is zeer flexibel qua omvang en kosten en heeft een gunstige prijs/kwaliteitsverhouding.
Als alcoholgebruik volgens een standaard-onderzoeksmethode wordt gemeten, kunnen verschillen naar tijd, ruimte en demografische kenmerken op betrouwbare wijze worden vastgesteld. Af en toe zijn er geluiden te horen over vervanging van het tot nu toe uitgevoerde onderzoek door resultaten van normale politiecontroles. Hoe belangrijk deze controles ook zijn, voor dit doel zijn ze minder geschikt vanwege mogelijke variaties in onder andere:

- de keuze van controlelocaties;
- de keuze van perioden van het jaar, dagen van de week en tijdstippen van de dag;
- de werkwijze tijdens de controles: meer of minder selectief testen, veel of weinig van locatie wisselen, al dan niet met een vast transportteam werken enzovoort;
- de kwaliteit van de selectie-apparatuur, die bijvoorbeeld aangetast kan worden door vocht of koude of door beschadiging van de sensor.

Voorts leveren normale politiecontroles geen informatie op over het alcoholgebruik van bestuurders die op grond van de selectietest niet verdacht worden van overtreding van artikel 8 van de Wegenverkeerswet. De ondergrens in de selectie-apparatuur is 0,7‰; onder die grens geeft de apparatuur geen nadere informatie over eventueel alcoholgebruik.

Snelheidsmeetnet autosnelwegen

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Gegevens over rijnsnelheden en intensiteiten naar maximum limiet van de weg (100 of 120 km/uur) en voertuigklasse (personenauto's, ongelede en gelede vrachtauto's).

2. Doel en functie:
Volgen van de ontwikkeling van het snelheidsgedrag.

3. Doelgroep(en):
AVV, regionale directies, onderzoekers.

4. Frequentie:
Continu.

5. Basisjaar:
Het meetnet bestaat al lang. 1988 was tot voor kort het basisjaar. Nu is dat 1994.
6. Eerste verschijning:
Voor 1988.
7. Meest recente verschijning:
1999.
8. Eventuele mijlpalen:
Door een gewijzigde methodiek zijn geen bestanden meer leverbaar van voor 1994.
9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Op rijks- en regionaal niveau hoog.
10. Oordeel van de actoren:
Belangrijk op rijks- en regionaal niveau.
11. Wensen tot verbetering:
12. Belang en prioriteit:
Hoog.
13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.
14. Financiering:
AVV-budget.
15. Beoordeling SWOV:
Waardevolle registratie voor monitoring en evaluatie. Zo kon het effect van de limietdifferentiatie in 1988 goed in kaart worden gebracht. Er zijn echter wel vraagtekens te plaatsen bij de nauwkeurigheid van sommige cijfers, zoals de percentages gelede en ongelede vrachtauto's die de snelheidslimiet overschrijden.

Rijsnelheden op niet-autosnelwegen

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Gegevens over rijnsnelheden en intensiteiten naar maximum limiet van de weg en voertuigklasse (personenauto's en vrachtauto's). Voor niet-autosnelwegen zijn gegevens beschikbaar voor een aantal jaren. Binnen de bebouwde kom zijn alleen metingen van beperkte omvang uitgevoerd.
2. Doel en functie:
Volgen van de ontwikkeling van het snelheidsgedrag en de ernst van de problematiek laten zien.
3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders op landelijk en regionaal niveau, onderzoekers.

4. Frequentie:

Tot nu toe circa één maal per twee jaar voor wegen buiten de bebouwde kom.

5. Basisjaar:

1992 voor metingen buiten de bebouwde kom en 1994 voor de pilot-metingen binnen de bebouwde kom.

6. Eerste verschijning:

1993 resp. 1995.

7. Meest recente verschijning:

1996.

8. Eventuele mijlpalen:

Enkele provincies hebben meetnetten aangelegd. De vergelijkbaarheid van de gegevens die de meetnetten opleveren met die van de radarmetingen is beperkt; radarmetingen geven gemiddeld iets lagere uitkomsten dan lusmetingen.

Bij de onderzoeken tot nu toe zorgde de SWOV in opdracht van de AVV/VMV voor de metingen, de analyse en de rapportage. Met ingang van 1999 heeft AVV/BG de verantwoordelijkheid voor het onderzoek op zich genomen.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Op rijks- en regionaal niveau hoog.

10. Oordeel van de actoren:

Belangrijk op rijks- en regionaal niveau.

11. Wensen tot verbetering:

Gegevens uit de meetnetten jaarlijks verzamelen en eenmaal per twee jaar aanvullende radarmetingen verrichten in provincies waar geen meetnetten zijn.

Ook regelmatig metingen verrichten binnen de bebouwde kom, volgens een standaardprotocol.

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

fl. 200.000.

14. Financiering:

AVV/BG

15. Beoordeling SWOV:

Waardevolle registratie voor monitoring en evaluatie. Op veel wegen wordt de snelheidslimiet door een groot deel van de weggebruikers overschreden. Met name op verkeersaders is hier dermate sprake van dat gesproken kan worden van een handhavingsprobleem van de eerste orde. Dit zijn juist ook de wegen waar veel ongevallen gebeuren.

Snelheidsbeheersing is een van de tussendoelen van een duurzaam-veilig verkeerssysteem en is een van de belangrijkste aandachtsgebieden van het beleid. Het volgen van de vorderingen op dit gebied ligt dan ook voor de hand.

Wel is meer duidelijkheid gewenst over eventuele versturende invloeden bij de metingen, zodat de cijfers over de jaren heen beter vergelijkbaar worden.

Onderzoek beveiligingsmiddelen in personenauto's

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Inzicht in het feitelijke en het beweerde gebruik van gordels, kinderzitjes en hoofdsteunen in personenauto's.

2. Doel en functie:

Onderbouwing van bijstelling van beleid en het doen van beleidsaanbevelingen.

3. Doelgroep(en):

Beleidsvoorbereiders en -uitvoerders (rijk en regio), politie, onderzoekers.

4. Frequentie:

Vrijwel jaarlijks.

5. Basisjaar:

1968.

6. Eerste verschijning:

1969.

7. Meest recente verschijning:

1998.

8. Eventuele mijlpalen:

In 1991 is de steekproef uitgebreid waardoor ook uitspraken mogelijk werden over het gordelgebruik op regionaal niveau; ook werd een schriftelijke enquête naar het beweerde gedrag toegevoegd. De afstelling van hoofdsteunen is sinds 1995 onderdeel van het onderzoek. Tot 1999 zorgde de SWOV in opdracht van de AVV/VMV voor de metingen, de analyse en de rapportage. Met ingang van 1999 heeft AVV/BG de verantwoordelijkheid voor het onderzoek op zich genomen.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Hoog. De aandacht voor de bevordering van gordelgebruik is enigszins weggezakt, maar lijkt weer terug te komen.

In relatie met politietoezicht en de ontwikkeling van het gordelgebruik is de gebruikswaarde van de gegevens hoog.

10. Oordeel van de actoren:

Belangrijk op regionaal niveau.

11. Wensen tot verbetering:

Ook de aanwezigheid van air-bags registreren en meer inzicht krijgen in niet-beveiligde kinderen.

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

fl. 150.000 (afhankelijk van de jaarlijkse omvang).

14. Financiering:

AVV/BG.

15. Beoordeling SWOV:

Het onderzoek levert een van de langste tijdreeksen van de ontwikkeling van bepaald gedrag in het verkeer en levert nuttige informatie tegen beperkte kosten.

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Enquête onder steekproef van de Nederlandse bevolking met betrekking tot maatschappelijk draagvlak ten aanzien van het verkeersveiligheidsbeleid en beweerd gedrag, attitude, verwachting en meningen, op landelijk en regionaal niveau.

2. Doel en functie:

Leveren van informatie over resultaten van beleid en voor bijstelling daarvan.

3. Doelgroep(en):

Beleidsvoorbereiders en -uitvoerders op landelijk en regionaal niveau, onderzoekers.

4. Frequentie:

Tweejaarlijks.

5. Basisjaar:

1990.

6. Eerste verschijning:

1991.

7. Meest recente verschijning:

1996.

8. Eventuele mijlpalen:

De onderzoeksopzet is geëvalueerd.

Desondanks blijft er verschil van mening tussen DGP enerzijds en de Regionale Directies anderzijds over de bruikbaarheid en de waarde van het onderzoek.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Redelijk hoog.

10. Oordeel van de actoren:

Op regionaal niveau wordt sterk aan het PROV gehecht; het is mede vanwege de lage kosten aantrekkelijk. Als wordt doorgevraagd naar het feitelijke gebruik, levert dat een minder duidelijk beeld op.

11. Wensen tot verbetering:

Onder meer een overzichtelijker rapportage.

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

fl. 250-300.000.

14. Financiering:

OJP en Regionale Directies

15. Beoordeling SWOV:

Het PROV levert informatie over onder andere beweerd gedrag en draagvlak voor maatregelen. Als de gegevens over beweerd gedrag naast werkelijk gedrag worden gelegd, is te zien dat ze verschillen en dat het verschil varieert over de tijd. Beweerd gedrag is dus geen vervanging van geobserveerd gedrag en heeft zelfs geen signaalfunctie. De kennis hierover bij de gebruikers is zorgwekkend laag.

De vragen over draagvlak zijn dermate algemeen dat ze ook weinig houvast bieden.

Aan te raden zou zijn dat vastgesteld wordt op welke gedragsdeterminanten het beleid wil sturen en de vragen daarop aan te passen.

Verder zou het wenselijk zijn af en toe meer diepgaand onderzoek te doen naar bepaalde gedragsachtergronden en onderzoek naar de non-response (ten behoeve van de beoordeling van de representativiteit).

Onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Landelijk beeld van de mobiliteit van personen.

2. Doel en functie:

Leveren van basisgegevens voor beleidsanalyse en onderzoek.

3. Doelgroep(en):

DGP, AVV, regionale instanties, onderzoekers.

4. Frequentie:

Jaarlijks.

5. Basisjaar:

1978.

6. Eerste verschijning:

1980.

7. Meest recente verschijning:

1998.

8. Eventuele mijlpalen:

Het eerste (proef)onderzoek is in 1978 gehouden. Mede op grond van de ervaringen opgedaan met dit onderzoek is de methodiek gewijzigd. Van 1979 tot 1984 is min of meer ongewijzigd gemeten. Met ingang van 1985 is wegens bezuiniging de methode ingrijpend gewijzigd. Vanaf 1985 tot en met 1998 is deze nieuwe methode ongewijzigd toegepast. Met name vanwege deze wijziging alsmede door verschillen in opgenomen kenmerken zijn de periode voor en na 1985 niet goed vergelijkbaar te maken.

Zowel in 1994 als in 1995 zijn de steekproeven (blijvend) aanzienlijk uitgebreid om een grotere celvulling bij opsplitsingen en meer informatie over openbaar vervoer te krijgen. Bovendien is de mobiliteit van nul- tot twaalfjarigen toegevoegd.

In verband met de lager wordende non-respons is het onderzoek met ingang van 1999 anders opgezet; de respons is nu hoger. Onderzocht wordt of en zo ja in welke mate de veranderingen tot een trendbreuk leiden. Het PAP (PersonenAutoPanel) is ondergebracht in het OVG in de vorm van een na-enquête.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Hoog.

10. Oordeel van de actoren:

Aan het gebruik van de data kleven haken en ogen waarvan men zich terdege bewust moet zijn (bijvoorbeeld de kleine aantallen bij opsplitsingen en de daarmee gepaard gaande geringe nauwkeurigheid, en het ontbreken van bepaalde categorieën verplaatsingen). Het OVG wordt echter steeds beter.

11. Wensen tot verbetering:

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

Niet van toepassing.

14. Financiering:

Via CBS; sinds 1994 ook AVV.

15. Beoordeling SWOV:

Is internationaal gezien een unieke tijdreeks over de mobiliteit van de bevolking. Vormt de basis voor onder andere risicoberekeningen, prognoses en de vulling van verkeersmodellen.

CBS-publicaties:

- **Statistiek van de wegen;**
- **Statistiek van de motorvoertuigen;**
- **Mobiliteit van de Nederlandse bevolking;**
- **Statistiek van het personenvervoer;**
- **Bezit en gebruik van personenauto's;**
- **Bezit en gebruik van bedrijfsvoertuigen.**

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Inzicht in de ontwikkelingen per genoemd onderwerp.

2. Doel en functie:
Leveren van informatie in alle fasen van het beleidsproces en aan onderzoekers.

3. Doelgroep(en):
Beleidsambtenaren op alle niveaus en onderzoekers.

4. Frequentie:
Wisselend tot jaarlijks.

5. Basisjaar:
Verschillend per publicatie.

6. Eerste verschijning:
Idem.

7. Meest recente verschijning:
1998.

8. Eventuele mijlpalen:

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Dit soort gegevens is voor onderzoekers onmisbaar; de gebruikswaarde is voor hen hoog. Voor actoren in het beleidsproces wisselt de gebruikswaarde; het is niet altijd direct duidelijk wat men ermee kan.

10. Oordeel van de actoren:
Varieert afhankelijk van het onderwerp en de betrokkenheid daarmee.

11. Wensen tot verbetering:

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
Via CBS.

15. Beoordeling SWOV:

Ondanks de beperkingen die soms aan deze statistische overzichten kleven, is de inhoud ervan noodzakelijk om onderzoekers te voorzien van de benodigde achtergrondinformatie.

De gegevens over het gebruik van wegen zouden tenminste aangevuld moeten worden voor:

- situaties binnen de bebouwde kom;
 - * geen systematische meting van intensiteiten;
 - * geen onderscheid naar wegtypen (vormgevingsaspecten);
- intensiteiten van *niet*-motorvoertuigen.

Weggegevens (WEGGEG)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Fysieke kenmerken van het rijkswegennet.

2. Doel en functie:

Informatie over deze kenmerken en veranderingen daarin. Deze kunnen als verklaring dienen voor onder andere ontwikkelingen in de verkeersveiligheid.

3. Doelgroep(en):

RD's, RDW, DWW, MD, AVV, onderzoekers.

4. Frequentie:

Jaarlijks.

5. Basisjaar:

6. Eerste verschijning:

1987.

7. Meest recente verschijning:

1998.

8. Eventuele mijlpalen:

AVV/BG streeft ernaar WEGGEG aan het NWB te koppelen. Het streven is dit in de loop van 2000 gereed te hebben. Dit zou onderzoek naar ontwikkelingen op rijkswegen efficiënter maken.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Matig.

10. Oordeel van de actoren:

Wordt weinig gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:

zie punt 8: koppeling aan het NWB.

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

Niet van toepassing.

14. Financiering:
AVV-budget.

15. Beoordeling SWOV:
WEGGEG biedt veel aanknopingspunten voor onderzoek en is daarmee een waardevol bestand.

Kencijfers

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Onveiligheidsmaten voor verschillende wegtypen binnen en buiten de bebouwde kom uitgedrukt in het aantal ongevallen en slachtoffers per kilometer gegeven verschillende intensiteiten van het verkeer.

2. Doel en functie:

Het mogelijk maken van een structurele en preventieve aanpak van de verkeersonveiligheid door de effectiviteit van maatregelen bij veranderingen van de infrastructuur en de toedeling van verkeer zo goed mogelijk aan te geven.

3. Doelgroep(en):

Actoren in de regio en op rijksniveau, en adviesbureaus.

4. Frequentie:

5 jaar (wenselijk).

5. Basisjaar:

1986.

6. Eerste verschijning:

1986.

7. Meest recente verschijning:

1995.

8. Eventuele mijlpalen:

In 1999 zijn kencijfers naar ongevalstype (onderscheiden naar langzaam en snelverkeer) verschenen.

Er is een methodiek ontwikkeld voor het doen van eerste schattingen van de effecten van duurzaam-veilige maatregelen in 1999.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Hoog.

Bruikbaar in verkeers- en vervoersmodellen, verkeersplannen, bestemmingsplannen en dergelijke.

10. Oordeel van de actoren:

Sterke behoefte aan actuele gegevens.

11. Wensen tot verbetering:

Uitsplitsing naar de vormgeving van wegvakken en kruispunten; eventueel ook kencijfers naar tegenpartij (bijvoorbeeld zwaar verkeer).

Kencijfers per wegtype als streefwaarde (in het kader van een risicobenadering).

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 400.000.

14. Financiering:
AVV en SWOV.

15. Beoordeling SWOV:
Kwaliteitsmaat voor de veiligheid van de infrastructuur in relatie met de hoeveelheid verkeer. Maakt veiligheidseffectberekeningen mogelijk voor toekomstscenario's (met duurzaam-veilig-maatregelen).

Verkeersmodellen en veiligheidsmodules (LMS, NRM, EVV, Mobiliteitsverkenner)

1. Inhoud en aard van de instrumenten:
Modellen voor het berekenen van prognoses van de mobiliteit en de verdeling van het verkeer over het wegennet, en consequenties voor de verkeersveiligheid.

2. Doel en functie:
Het verkennen van scenario's ter ondersteuning van beslissingen.

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders op alle regionale niveaus en onderzoekers.

4. Frequentie:
Verschillend per model.

5. Basisjaar:
Verschillend per model.

6. Eerste verschijning:
Verschillend per model.

7. Meest recente verschijning:
Verschillend per model.

8. Eventuele mijlpalen:
Verschillend per model.
Procedures om verkeersveiligheidseffecten te vast te stellen maken onderdeel uit van het onderzoeksprogramma van de SWOV (Safer TNP: Safer Transportation Network Planning).

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Toenemende behoefte aan kwantitatieve onderbouwing van keuzen en berekening van scenario's bij de implementatie van een duurzaam-veilig wegennet.

10. Oordeel van de actoren:
De modellen zijn niet bij alle belanghebbenden bekend.

11. Wensen tot verbetering:
Verkeersveiligheidseffecten beter onderbouwd kunnen aangeven.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
AVV en SWOV.

15. Beoordeling SWOV:
Modellen dwingen ertoe alle relevante factoren te specificeren en geven daardoor meer helderheid. Bovendien kan kwantificering van effecten zeer overtuigend zijn bij de besluitvorming. De voornaamste beperking is dat de input (de gegevens waarmee wordt gerekend) vaak niet de eigenlijk gewenste kwaliteit heeft, wat de resultaten minder betrouwbaar maakt.

Folder Kerncijfers verkeersonveiligheid

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Brochure met gegevens over slachtoffers naar jaar, vervoerwijze, leeftijd, wegcategorie en provincie en achtergrondgegevens.

2. Doel en functie:
Informatieverschaffing en inzicht in een aantal belangrijke ontwikkelingen, via een overzichtelijk document van een handzaam formaat.

3. Doelgroep(en):
Alle actoren.

4. Frequentie:
Jaarlijks.

5. Basisjaar:
1985/1986 (resp. voor vergelijking met MPV- en SVV-taakstellingen).

6. Eerste verschijning:

7. Meest recente verschijning:
1998.

8. Eventuele mijlpalen:
Sinds 1996 is de Folder Kerncijfers met extra informatie uitgebreid. Sinds de uitgave over 1998 verzorgt AVV/BG de Folder Kerncijfers; daarvoor deed de SWOV dit in opdracht van AVV/VMV.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Hoog.

10. Oordeel van de actoren:

Het bestaan van de folder is goed bekend; de folder wordt als naslagwerk gebruikt dat makkelijk kan worden meegenomen en aan belangstellenden verstrekt.

11. Wensen tot verbetering:

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

fl. 50.000.

14. Financiering:

AVV/BG.

15. Beoordeling SWOV:

De Folder Kerncijfers bevat op zichzelf geen unieke informatie, maar is praktisch en goedkoop.

Periodieke rapportage over de verkeersonveiligheid (Jaarbericht van de SWOV)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Het Jaarbericht is erop gericht relevante ontwikkelingen rond verkeersveiligheid te beschrijven en met elkaar in verband te brengen.

2. Doel en functie:

Het Jaarbericht levert bouwstenen voor een onafhankelijk oordeel over de vraag of het wel of niet goed gaat met de verkeersveiligheid in Nederland. Daarnaast worden maatschappelijke ontwikkelingen in verband gebracht met verkeersveiligheid.

3. Doelgroep(en):

Minister, beleidsactoren, maatschappelijke actoren en onderzoekers.

4. Frequentie:

Jaarlijks.

5. Basisjaar:

1950.

6. Eerste verschijning:

1976 (over de periode sinds 1966).

7. Meest recente verschijning:

1998.

8. Eventuele mijlpalen:

Het Jaarbericht is in 1996 in een nieuwe vorm verschenen.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Aan een overzichtelijk, samenhangend en actueel document over de verkeersveiligheid is behoefte; het Jaarbericht is als zodanig bedoeld.

10. Oordeel van de actoren:

De reacties op het Jaarbericht in de nieuwe opzet zijn positief.

11. Wensen tot verbetering:

Meer kwantitatieve onderbouwing van verklaringen.

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):

fl. 50.000.

14. Financiering:

SWOV.

15. Beoordeling SWOV:

Geeft inzicht in en een overzicht van de verkeersonveiligheid, die voor alle actoren behulpzaam kunnen zijn bij het inspelen op de meest actuele ontwikkelingen.

Verkeersongevallen 1998 van het CBS en AVV/BG

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Inzicht in de ontwikkeling van het aantal slachtoffers naar letselernst; daarnaast wordt aan per keer verschillende onderwerpen speciale aandacht besteed.

2. Doel en functie:

een brede doelgroep informeren over de belangrijkste ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid.

3. Doelgroep(en):

beleid en betrokkenen in de maatschappij.

4. Frequentie:

Jaarlijks.

5. Basisjaar:

1985.

6. Eerste verschijning:

1997.

7. Meest recente verschijning:

1999.

8. Eventuele mijlpalen:

De rapportage van CBS en AVV/BG verschijnt sinds 1997 en vervangt de ongevallenstatistiek van het CBS.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Het boekje is bedoeld om gelezen te worden in plaats van slechts als naslagwerk te dienen; daarmee zal het een grotere doelgroep aanspreken.

10. Oordeel van de actoren:

11. Wensen tot verbetering:

12. Belang en prioriteit:

13. Kosten(raming):

14. Financiering:
AVV/BG en CBS.

BIS-V

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

PC-applicatie met beschrijving en interpretatie van de feitelijke ontwikkeling van de verkeersveiligheid in relatie tot de doelstellingen; beschrijving en interpretatie van de ontwikkeling op speerpunten; overzichten van maatregelen. Gegevens zijn zo veel mogelijk per provincie en per regio opgenomen.

BIS-V, dat van 1993 tot en met 1999 in opdracht van AVV door de SWOV is onderhouden en verder ontwikkeld, bestaat behalve uit de PC-applicatie ook uit een loket waar de BIS-gebruikers met aanvullende vragen terecht kunnen.

De vulling van BIS-V is gebaseerd op andere basisproducten (registraties, metingen en onderzoeken) en is een combinatie van gegevens, kennis en een instrument om deze te selecteren.

2. Doel en functie:

Ondersteuning bij het monitoren van ontwikkelingen en bij het evalueren en bijstellen van beleid.

3. Doelgroep(en):

Beleidsmakers (met name bij de voorbereiding en evaluatie) op rijks- en regionaal niveau, gemeenten en politie.

4. Frequentie:

2-4 maal per jaar een geactualiseerde versie.

5. Basisjaar:

1984.

6. Eerste verschijning:

1993.

7. Meest recente verschijning:

1999.

8. Eventuele mijlpalen:

In 1999 is besloten BIS-V te vervangen door websites van AVV/BG (data), AVV/VMV (beleidsadviezen) en de SWOV (kennis uit onderzoek). Gezien de grote behoefte waarin BIS-V voorziet, wordt BIS-V in stand gehouden totdat de in ontwikkeling zijnde websites daadwerkelijk voor verreweg de meeste gebruikers een alternatief vormen. Alle websites zijn ook toegankelijk via de KEVER-website als overkoepelende site.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Door de rechtstreekse aansluiting op het nationale verkeersveiligheidsbeleid en door de permanente beschikbaarheid van de informatie is de gebruikswaarde hoog.
De geboden informatie is in overleg met de gebruikers vastgesteld.
10. Oordeel van de actoren:
BIS-V mag zich in voortdurend toenemende belangstelling verheugen.
11. Wensen tot verbetering:
Werden kenbaar gemaakt in regelmatig gehouden gebruikersoverleg.
12. Belang en prioriteit:
Hoog.
13. Kosten(raming):
fl. 300.000.
14. Financiering:
Tot en met 1999: OJP.
15. Beoordeling SWOV:
BIS-V verschaft op inzichtelijke en gebruiksvriendelijke wijze informatie die het gebruikers mogelijk maakt om ontwikkelingen te volgen en te interpreteren. Het is een toekomstgerichte keuze geweest informatie op zo'n manier op de werkplek toegankelijk te maken.
Door de informatie via Internet beschikbaar te stellen, wordt het potentieel aan een veel grotere doelgroep beschikbaar gesteld; Internet is echter nog niet voor de hele doelgroep vanaf de werkplek te bereiken. Verder vervalt door de verdeling over drie websites een van de voordelen van BIS-V voor een deel, namelijk het geïntegreerd aanbieden van relevante informatie uit allerlei bronnen.

Beleids-effectrapportage verkeersveiligheid (BER-V)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Beschrijving van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid, zoveel mogelijk in relatie tot de gepleegde beleidsinspanningen.
2. Doel en functie:
Ingebed in de beleidseffectmeting verkeer en vervoer: sturing van het (SVV)-beleid.
3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders.
4. Frequentie:
Tweejaarlijks.
5. Basisjaar:
1986.
6. Eerste verschijning:
1993.

7. Meest recente verschijning:
1995.

8. Eventuele mijlpalen:
Bij de opstelling van de BER-V over 1993 is een zodanig tekort aan informatie over genomen maatregelen en het beleidsproces gebleken dat de rapportage is beëindigd. Het ware beter ernaar te streven de ontbrekende informatie toch te verzamelen, zoals in § 2.2.2 (Ad b.) al is aanbevolen.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Het potentiële belang is hoog.

10. Oordeel van de actoren:
Wordt weinig gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:
zie punt 8.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 200.000.

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:
De waarde van een BER-V is groter naarmate de kwaliteit van de gegevens over de gepleegde beleidsinspanningen beter is en naarmate er meer kennis is over de effecten van deze maatregelen. Met name de informatie over het gevoerde beleid, op landelijk en regionaal niveau, moet verbeterd worden.

Bulletin Verkeersveiligheid (voorheen Gemeente-info)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Kennis over kansrijke aandachtsgebieden en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid.

2. Doel en functie:
Verspreiden van direct toepasbare kennis uit recent onderzoek en over nieuwe ontwikkelingen.

3. Doelgroep(en):
Beleidsmakers en beleidsuitvoerders op gemeentelijk niveau.

4. Frequentie:
Vier maal per jaar.

5. Basisjaar:
1987.

6. Eerste verschijning:
1988.

7. Meest recente verschijning:
1999.

8. Eventuele mijlpalen:
In 1997 zijn de naam en de stijl veranderd.
In 1999 is de frequentie van verschijnen verlaagd.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Hoog. Uit evaluaties blijkt dat de geboden informatie van redelijk groot belang wordt geacht.
Informatie wordt door 50% van de betrokkenen gebruikt; de informatie wordt zodanig aangeboden dat zij, juist gearhiveerd, als naslagwerk kan worden gebruikt.

10. Oordeel van de actoren: nuttige informatie.

11. Wensen tot verbetering:

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 285.000.

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:
In het kader van de decentralisatie is een systematische verspreiding van kennis onder lagere overheden van groot belang. Deze faciliteit voorziet zeker in een behoefte. Wellicht is een betere toegankelijkheid (via een computerapplicatie) te overwegen, als alternatief of aanvulling.

Handleiding aanpak gevaarlijke situaties (HAGS)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Leidraad, referentiecijfers en mogelijkheden tot aanpak van gevaarlijke situaties. De HAGS bestaat uit vijf delen:
Band A: Leidraad voor de selectie van gevaarlijke situaties en introductie in de analysemogelijkheden.
Band B: Referentiecijfers.
Band C: Aanpak van gebieden (AGEB).
Band D: Aanpak gevaarlijke locaties (AVOC).
Band E: Aanpak groepen specifieke ongevallen (ASPE).

2. Doel en functie:
In staat stellen van wegbeheerders tot analyse van hun beheersgebied en het selecteren van maatregelen.

3. Doelgroep(en):
RD's, gemeenten, provincies, waterschappen, ROV's, adviesbureaus.

4. Frequentie:

In beginsel eenmalig; herziening echter mogelijk.

5. Basisjaar:

1993.

6. Eerste verschijning:

1993.

7. Meest recente verschijning:

1993.

8. Eventuele mijlpalen:

In november 1995 is een leeswijzer uitgebracht met handleidingen voor de aanpak van specifieke ongevallen en gevaarlijke gebieden.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:

Gevarieerd.

10. Oordeel van de actoren:

De AVOC wordt vooral op gemeentelijk niveau gebruikt. Daarbuiten is de aandacht voor gevaarlijke locaties verminderd en richt men zich meer op een duurzaam-veilig wegennet.

De handleidingen voor de aanpak van specifieke ongevallen en gevaarlijke gebieden zijn complex, lastig toegankelijk en niet eenvoudig toepasbaar.

11. Wensen tot verbetering:

Actualisering van de referentiecijfers.

Heruitgave van de delen C en E, of overwegen deze delen te laten vervallen, omdat de bedoelde gevaarlijke situaties ook bij de implementatie van het concept 'duurzaam-veilig' worden aangepakt.

12. Belang en prioriteit:

Indien heruitgave van de delen C en E wordt geprefereerd, dan moet dit snel gebeuren; zo niet dan is dit een achterhaalde aanpak.

13. Kosten(raming):

fl. 50.000 tot fl. 100.000.

14. Financiering:

OJP.

15. Beoordeling SWOV:

Het laten vervallen van de delen C en E verdient de voorkeur. De methoden AGEB (deel C) en ASPE (deel E) zijn te ingewikkeld voor de doelgroep en in zekere zin achterhaald door het concept 'duurzaam-veilig'.

Maatregelenoverzicht op 80 km/uur-wegen

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:

Kennisoverzicht van maatregelen die de snelheid op het onderliggende wegennet kunnen beïnvloeden.

2. Doel en functie:
Kennisoverdracht.

3. Doelgroep(en):
Wegbeheerders.

4. Frequentie:
Eenmalig.

5. Basisjaar:
1992.

6. Eerste verschijning:
1992.

7. Meest recente verschijning:

8. Eventuele mijlpalen:

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
De informatiebehoefte is er wel, maar de vorm waarin het wordt aangeboden lijkt niet aan te sluiten op de werkwijze van de doelgroep.

10. Oordeel van de actoren:
Wordt door weinigen gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:
Beter toepasbare informatie en betere toegankelijkheid.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):

14. Financiering:

15. Beoordeling SWOV:
Het is van groot belang dat in het kader van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem snelheidsremmende maatregelen in vergelijkbare situaties op uniforme wijze worden toegepast. Om die reden is het vastleggen van effectieve maatregelen in catalogi van groot belang. Het verdient aanbeveling een dergelijk overzicht met enige regelmaat te actualiseren.