

Wegbeheerders en het herziene RVV en BABW

Eindrapportage, waaronder verslag van een enquête, betreffende een evaluatiestudie onder wegbeherende instanties

R-93-68

A.A. Vis

Leidschendam, 1993

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

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

Samenvatting

Ter vervanging van het RVV uit 1966 is op 1 november 1991 een herzien Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) en een nieuw Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) ingevoerd. Hiermee werd tevens een gewijzigde filosofie geïntroduceerd over hoe het verkeer in goede banen moet worden geleid.

Ter ondersteuning van het effect van de invoering heeft de overheid flankerend beleid ontwikkeld en gevoerd, onder andere in de richting van wegbeheerders. De effecten van zowel dit beleid als de invoering worden/zijn geëvalueerd.

De hier gerapporteerde evaluatie is gebaseerd op ondervragingen van een landelijke gespreide steekproef van ongeveer 40 wegbeheerders.

Voor de evaluatie van het flankerend beleid heeft de opdrachtgever als toetsingscriteria aangegeven dat:

- 65 % van de wegbeheerders op de hoogte moet zijn van de hoofdlijnen van de nieuwe uitvoeringsvoorschriften;
- 65 % inzicht moet hebben in een terughoudend en zorgvuldig gebruik van verkeerstekens en -borden;
- 65 % in hoofdlijnen moet weten hoe de juiste gang van zaken bij het voorbereiden en uitvoeren van verkeersbesluiten in de nieuwe situatie is.

Teneinde na te gaan of deze normen zijn gerealiseerd zijn de geformuleerde criteria nader geoperationaliseerd en 'vertaald' in een aantal kernvragen, die zijn ondergebracht in een in negen blokken te onderscheiden vragenlijst die totaal 54 vragen omvat.

De *resultaten* zijn als volgt samen te vatten:

De actieve kennis over de achtergronden van de nieuwe regelgeving en de veranderingen die met de invoering gepaard zijn gegaan varieert per wegbeheerder en daarbij wordt slechts een vaag onderscheid gemaakt tussen de afzonderlijke delen (RVV, BABW en uitvoeringsvoorschriften). Slechts de uitgangspunten 'beperking tot basisregels' en 'ruimer beroep op eigen verantwoordelijkheid en inzicht' bleken door méér dan de helft van de respondenten zelf te worden aangegeven. De belangrijkste verandering vanwege het BABW bleek de overdracht van de bevoegdheid naar lokaal niveau (een derde van de ondervraagden gaf dit aan).

Hoewel met uitzondering van de uitvoeringsvoorschriften vrijwel alle beheerders de noodzakelijke informatie direct beschikbaar hebben en de meerderheid voorlichtingsbijeenkomsten had bijgewoond, achtte minder dan de helft zich 'goed' geïnformeerd en blijkt drie kwart in de praktijk nog wel eens met situaties te worden geconfronteerd waarin die informatie volgens hen te kort schoot.

Een meerderheid kan zich vinden in overdracht van bevoegdheden naar het lokale niveau, het toegenomen beroep op de eigen verantwoordelijkheid en het verkeersinzicht, een terughoudend gebruik van borden en tekens en de nieuwe procedure bij verkeersbesluiten.

Hoewel de meerderheid er vanuit ging dat binnen hun beheersgebied al een terughoudend gebruik en toepassing van vormgevingsmaatregelen regel was bleek dat in de praktijk tegen te vallen. In nauwelijks de helft van de gemeenten was sprake van een systematische sanering, toepassing

van fysieke maatregelen vond veelal nog op bescheiden schaal plaats. Geel knipperend voetgangerslicht en rechtsaf voor (brom)fietsers vrij bij rood worden nog beperkt toegepast. Een meerderheid achtte de publieksvoorlichting onvoldoende en heeft geen veranderingen in het verkeersgedrag en -beeld geconstateerd.

In de meerderheid van de gemeenten is verkeersveiligheid niet duidelijk zelfstandig herkenbaar: een verkeersveiligheidsbeleidsplan en een aparte begrotingspost van enige omvang ontbreekt daar. Bij provinciale wegbeheerders blijken in een aantal gevallen nog weerstanden te bestaan tegen overdracht van de beheersbevoegdheid van wegvakken buiten de bebouwde kom naar gemeenten.

Verder blijkt een samenhang tussen positieve attitude en feitelijke toepassing, al vormt het eerste geen garantie voor het laatste. Ook tussen de mate waarin de richtlijnen in de praktijk zijn toegepast en een herkenbare en zelfstandige positie die verkeersveiligheid binnen het gemeentelijk beleid inneemt blijkt een positieve relatie.

Op basis van de resultaten moet worden geconcludeerd dat aan de drie toetsingscriteria met betrekking tot het flankerend beleid niet of slechts gedeeltelijk is voldaan. Aan het eerste niet als wordt gekeken naar de parate kennis, het tweede alleen wat betreft het draagvlak, maar niet als het gaat om de feitelijke toepassing en het derde alleen als het noemen van aspecten zoals motivering, doelstellingen, redenen omkleden en overleg met politie als voldoende worden aanvaard. Daarnaast kan worden geconcludeerd dat het draagvlak voor de regelgeving als geheel breed is, de toepassing in de praktijk veelal achterblijft bij de uitgesproken intenties en dat beschikbare financiële middelen een belangrijke rol blijken te spelen. Meningingen omtrent consequenties voor werklast en taakuitvoering lijken verdeeld te zijn. De balans tussen veronderstelde voor- en nadelen is op grond van ondervragingen niet werkelijk na te gaan. Het gehele veranderingsproces lijkt geleidelijk te verlopen en zich over meerdere jaren te zullen gaan uitstrekken, hetgeen gezien het gecompliceerde karakter van de nieuwe regelgeving en interacties met diverse vrijwel gelijktijdig plaatsvindende ontwikkelingen binnen het betrokken beleidsterrein niet onbegrijpelijk kan worden genoemd.

De rapportage wordt afgesloten met de volgende *aanbevelingen*:

- Op elke werkplek op afdelingen bij wegbeherende instanties die betrokken zijn bij voorbereiding en uitvoering van verkeersbesluiten moet alle relevante informatie onder handbereik zijn.
- Met het oog op de nog te implementeren 'reparatiewetgeving' komend najaar en de nu ontvangen signalen die erop wijzen dat er zich nog problemen of onduidelijkheden zullen voordoen (onder meer door de sterk gefaseerde uitvoering in de praktijk) is realisering (of handhaving) van één of meer centrale punten met een loketfunctie aan te bevelen.
- Gezien het gewicht dat in het algemeen aan het financiële aspect wordt toegekend dient instelling van een stimuleringsmaatregel overweging.
- De organisatorische veranderingen binnen gemeenten zoals die onder andere worden bepleit in de door de SWOV in 1990 uitgebrachte brochure 'De verkeersonveiligheid aangepakt; Succes- en faalfactoren voor gemeentelijk beleid' (zoals vaststellen van een verkeersveiligheidsbeleidsplan, aanstellen van een verkeersveiligheidscoördinator, opnemen van een zelfstandige begrotingspost voor verkeersveiligheid etcetera) dienen te worden gestimuleerd.

Summary

Road maintenance authorities and the reviewed RVV and BABW

Final report, including results of a survey concerning an evaluation study amongst road maintenance authorities

A revised Traffic Regulations and Road Traffic Signs Code (RVV 1990) and a new Administrative Provisions for Road Traffic Order (BABW) was introduced on November 1, 1991 to replace the 1966 RVV, representing a new, modified philosophy of how traffic should be properly guided. To support the effect of the introduction, the government developed and implemented parallel policy, which also applied to road maintenance authorities. The effects of both this policy and the introduction are (being) evaluated.

The evaluation reported here is based on surveys taken from nationwide, random questionnaires held amongst approximately 40 road maintenance authorities.

To assess the effect of the parallel policy, the commissioning party indicated that the following assessment criteria should be met, in principle:

- 65% of the road authorities must be aware of the outlines of the new implementation regulations;
- 65% must have insight into a conservative and well-considered use of traffic signs and symbols;
- 65% must know the correct procedure to follow, in principle, for the preparation and implementation of traffic regulations applicable in the new situation.

In order to discover whether these standards were realised, the formulated criteria were further operationalised and 'translated' into a number of key questions, which were included in a questionnaire divided into nine sections and consisting of a total of 54 questions.

The *results* can be summarised as follows:

Active knowledge about the backgrounds to the new order and the changes associated with the introduction varied from one road authority to another, where only a vague distinction is made between the individual parts of the order (RVV, BABW and implementation regulations). Only the principles 'restriction to the basic rules' and 'greater reliance on own responsibility and insight' were indicated by over half of the respondents themselves. The principal change associated with the BABW proved to be the transfer of authority to a local level (one third of those questioned indicated this).

Although with the exception of the implementation regulations, virtually all road authorities had the essential information immediately available, and the majority had attended information meetings, less than half considered themselves to be 'well' informed, while three quarters were at times confronted by situations in practice where the information offered proved to be inadequate, in their opinion.

The majority could identify with the transfer of authorities to a local level, the increased reliance on own responsibility and traffic insight, a conservative use of traffic signs and symbols and the new procedure for traffic measures.

Although the majority assumed that within their area of influence, the

conservative use and application of design measures was standard, this proved to be less positive in practice. In less than half of the municipalities was there question of systematic reorganisation, while allocation of physical measures still tended to occur on a modest scale. Yellow flashing pedestrian lights and permitted right hand turns for moped riders and cyclists at a red light were only applied to a limited degree. A majority considered public information campaigns to be inadequate and noted no changes in the behaviour of road users, nor in the traffic structure. In the majority of municipalities, road safety was not clearly recognisable as an independent entity: a road safety policy plan and a separate budget of realistic proportions was lacking. With regard to provincial road authorities, a number of cases were found where resistance to the transfer of administrative control of road sections outside the built up area to the municipalities was expressed.

In addition, a relationship was found between a positive attitude and actual application, although the former does not necessarily guarantee the latter. A positive relationship was also found between the degree in which guidelines were applied in practice and the recognisable and independent position accorded to road safety as part of municipal policy.

Based on the results, it must be concluded that the three assessment criteria to assess compliance to parallel policy were not, or only partially, satisfied. With regard to the first criterion, the knowledge demonstrated was inadequate, the second criterion was only met with respect to support expressed, but not with respect to actual application, and the third criterion was only satisfied if mention of aspects such as motivation, objectives, sound reasoning and consultation with the police was accepted as satisfactory. In addition, it may be concluded that while the base of support for the regulations overall is broad, participation in practice tends to lag behind the expressed intentions and the financial means made available proved to play an important role. Opinions with respect to the consequence for work load and task performance seemed to be divided. The balance between the assumed advantages and disadvantages could not be realistically assessed on the basis of the survey questions. The overall process of change seems to be a gradual one, spread over several years, which, considering the complicated nature of the new regulations and the interactions with various other, almost simultaneous developments within the same area of policy, cannot be considered unreasonable.

The report concludes with the following *recommendations*:

- All relevant information must be available to each department section of the road maintenance authorities responsible for the preparation and implementation of traffic orders.
- With a view to the 'reparation legislation' still to be implemented this autumn and the signals already received, which indicate that problems or questions are likely to arise (also due to the rigidly phased implementation approach), the realisation (or maintenance) of one or several central issues through an information service is recommended.
- In view of the weight that tends to be lent to the financial aspect, the introduction of a stimulation scheme should be considered.
- Organisational changes within the municipalities, as also argued for in the brochure published by the SWOV in 1990: 'Tackling road hazard; Success and failure factors for municipal policy' (such as determining a road safety policy plan, appointing a road safety coordinator, including an independent budget for road safety, etcetera) should be stimulated.

Inhoud

Voorwoord

1. *Inleiding*
2. *Relevante voorinformatie*
3. *Doelstellingen*
4. *Opzet*
 - 4.1. Steekproeftrekking van wegbeheerders en selectie van te ondervragen personen
 - 4.2. De vragenlijst
5. *Uitvoering*
6. *Resultaten*
 - 6.1. Inleiding
 - 6.2. Resultaten uit de schriftelijke ondervragingen
 - 6.2.1. A: Bekendheid met en kennis over het RVV 1990, het BABW en de uitvoeringsvoorschriften
 - 6.2.2. B: De wijze waarop de informatie werd verkregen en oordeel over de informatiebronnen
 - 6.2.3. E: Draagvlak voor en instemming met de filosofie en uitgangspunten van RVV 1990 en het BABW
 - 6.2.4. D: De procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten 'nieuwe stijl'
 - 6.2.5. E: Toepassing van de nieuwe regelgeving in de praktijk
 - 6.2.6. F: Toepassing van specifieke vormgevingsmaatregelen
 - 6.2.7. G: Meninge n over en ervaringen met enkele specifieke nieuwe regels of aanduidingen en oordeel over de gevoerde voorlichtingscampagnes
 - 6.2.8. H: Meninge n over het effect op het verkeersbeeld en de verkeersveiligheid
 - 6.2.9. I: De positie die verkeersveiligheid binnen gemeenten in het algemeen inneemt
 - 6.3. Conclusies op basis van de resultaten uit de schriftelijke ondervragingen
 - 6.4. Resultaten uit de (aanvullende) mondelinge ondervraging van provinciale-wegbeheerders
 - 6.5. Indrukken uit enige gesprekken met (gemeentelijke functionarissen die beleidsmatig bij invoering van de nieuwe regelgeving zijn betrokken
 - 6.6. Resultaten van onderzoek naar relaties tussen diverse aspecten
7. *Eindconclusies*
 - 7.1. Inleiding
 - 7.2. Conclusies ten aanzien van de toetsing met de geformuleerde criteria
 - 7.3. Conclusies ten aanzien van de overige vragen uit de doelstelling

8. *Discussie*

9. *Aanbevelingen*

Literatuur

Bijlagen 1 t/m 5

Voorwoord

Op 1 november 1991 zijn het herziene Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) en het nieuwe Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) van kracht geworden. Met deze nieuwe regelgeving werd een gewijzigde filosofie ten opzichte van de wijze waarop het verkeer geregeld diende te worden geïntroduceerd. De nieuwe regelgeving wordt onder andere gekenmerkt door een kleiner aantal en vereenvoudigde basisregels. Met de invoering hiervan wordt een sterker beroep gedaan op de eigen verantwoordelijkheid en het verkeersinzicht van de weggebruikers en een betere naleving van de overgebleven regels beoogd. Men hoopt dat de weggebruikers een veiliger verkeersgedrag zullen ontwikkelen en dat daarmee uiteindelijk de verkeersveiligheid gediend zal zijn.

Teneinde de invoering te ondersteunen en de kans op het bereiken van de beoogde doelstellingen te vergroten heeft de overheid op diverse doelgroepen gericht flankerend beleid ontwikkeld. Of en in hoeverre de nieuwe regelgeving aan de gestelde verwachtingen voldoet zal nog moeten blijken.

Teneinde de effecten van de gehele invoering en het gevoerde flankerende beleid in ruime zin vast te stellen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot een evaluatie besloten. De resultaten hiervan zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan het parlement toegezegd binnen twee jaar na invoering van de nieuwe regelgeving.

De Dienst Verkeerskunde (DVK) van Rijkswaterstaat heeft destijds (1990) de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV opgedragen een integraal evaluatieplan op te stellen. Genoemd plan voorziet onder meer in een evaluatie-onderzoek onder diverse groepen betrokkenen, zoals weggebruikers, wegbeheerders, politie, justitie en (rij)scholen.

Dit rapport doet verslag van een enquête onder wegbeheerders die de SWOV ruim 1 jaar na de invoering in het kader van genoemd evaluatieplan heeft uitgevoerd. Het vormt tevens het eindverslag van het onderzoek onder wegbeherende instanties. Het onderzoek vond plaats in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat en werd namens deze Dienst begeleid door ing. P. van Vliet.

1. Inleiding

In het Voorwoord zijn de bedoelingen van de per 1 november 1991 ingevoerde vernieuwde regelgeving al globaal geschetst en de verwachtingen uitgesproken.

Belangrijke elementen in de nieuwe regelgeving zijn onder meer beperking van het aantal regels, vereenvoudiging van de overblijvende regels en een terughoudend gebruik van verkeersborden en -tekens. Verkeersproblemen dienen in de nieuwe visie bij voorkeur te worden opgelost door infrastructuurlijke voorzieningen in plaats van door plaatsing van borden of toepassing van regels. Aansluitend bij het door de overheid op verschillende terreinen gevoerde dereguleringsbeleid, wordt in een veel sterkere mate dan voorheen een beroep gedaan op het verkeersinzicht en de eigen verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemers, respectievelijk weggebruikers. Nieuw is ook dat de regelgeving een scheiding te zien geeft in een deel bestemd voor de weggebruikers (RVV) en een deel voor de wegbeheerders (BABW en uitvoeringsvoorschriften). Verdere veranderingen hebben te maken met grotere bevoegdheden van lokale wegbeheerders, gewijzigde procedures bij het nemen van verkeersbesluiten en overleg met overige betrokken instanties. Tegelijkertijd wordt ook nog een verdere aansluiting aan de internationale regelgeving nagestreefd.

Men hoopt dat de verkeersdeelnemers deze hernieuwde regelgeving beter zullen naleven, dat de politie die naleving beter zal kunnen handhaven en dat uiteindelijk de verkeersveiligheid mede door een aangepast en veiliger verkeersgedrag zal verbeteren. Dat dit niet zonder meer automatisch tot stand zal komen wordt door de meeste betrokken instanties onderschreven, vandaar dat ter ondersteuning door de overheid flankerend beleid is ontwikkeld gericht op diverse bij het veranderingsproces betrokken doelgroepen. Dit laatste beoogt de bekendheid met de nieuwe regelgeving en de daaraan ten grondslag liggende filosofie bij alle betrokken doelgroepen te bevorderen en het draagvlak te versterken, teneinde de kans de beoogde doelstellingen inderdaad te realiseren zo groot mogelijk te doen zijn.

Wat er feitelijk gebeurt, of de beoogde doelen ook worden gerealiseerd en in welke mate, hoe het veranderingsproces globaal verloopt en welke rol het gevoerde flankerende beleid daarin heeft gespeeld zijn vragen waarop een evaluatie een antwoord zal moeten geven. De overwegingen, uitgangspunten en mogelijkheden van een dergelijke evaluatie zijn destijds uitvoerig toegelicht en besproken in het door de SWOV in opdracht van de DVK opgestelde algemene evaluatieplan (Noordzij, 1990). Het hier beschreven (deel)evaluatieonderzoek onder wegbeheerders is in overleg met de opdrachtgever (DVK/HWV) van eerder genoemd plan afgeleid.

Voor wegbeheerders vinden er tamelijk ingrijpende veranderingen plaats. Gezien het karakter van die veranderingen en de gestelde condities valt te verwachten dat het veranderingsproces geleidelijk zal plaatsvinden. Het heeft dan ook pas zin een eerste onderzoek naar de stand van zaken in dit proces minstens een jaar na invoering te verrichten. Pas na een dergelijke termijn mag worden verwacht dat wegbeheerders met de nieuwe regelgeving enige ervaring hebben opgedaan en er meningen over kunnen zijn gevormd. Aan de andere kant geeft de door de Minister van Verkeer en

Waterstaat aan het parlement gedane toezegging dat binnen twee jaar na invoering een evaluatie zal worden gepresenteerd een randvoorwaarde aan waarbinnen het evaluatieproces zich moet afspelen. Vanwege deze uitspraak én het kostenaspect is afgezien van observaties of schouwingen in de praktijk bij een steekproef beheersgebieden. De evaluatie zal uitsluitend gebaseerd zijn op uit ondervragingen verkregen gegevens. Hiermee zijn dan tevens de beperkingen van de evaluatie aangegeven. Het op basis van de geïnventariseerde opvattingen gevormde beeld zal niet getoetst kunnen worden aan de hand van werkelijk objectieve gegevens over de feitelijke situatie in de praktijk. Bij de opzet en uitvoering van de hier gerapporteerde ondervraging van een steekproef Nederlandse wegbeheerders is onder meer gebruik gemaakt van kennis en ervaring uit een rond de invoeringsdatum in opdracht van de DVK door de SWOV uitgevoerde oriënterende interviewronde bij gemeentelijke wegbeheerders. In het volgende hoofdstuk wordt daarop nader ingegaan.

2. Relevante voorinformatie

Het te evalueren veranderingsproces dat met de vernieuwde regelgeving in gang is gezet is gecompliceerd en heeft betrekking op werkzaamheden van functionarissen op vele niveaus, heeft te maken met variabele betrokkenheid en verschillende mate van kennis over de materie. Teneinde een adequate vragenlijst en een optimale ondervragingsmethodiek voor de evaluatie te kunnen vaststellen heeft voorafgaand rond de invoeringsdatum van 1 november 1991 een oriënterende interviewronde onder gemeentelijke wegbeheerders plaatsgevonden (Vis, 1991). Naast dit primaire doel in het kader van de voorbereiding van de feitelijke evaluatiegesprekken omstreeks een jaar na de invoering, leverde deze interviewronde een eerste indruk omtrent de opvattingen bij gemeentelijke wegbeheerders over het gehele invoeringsproces. Dat globale beeld van dat moment is als volgt samen te vatten: Het niveau van de kennis over en de bekendheid met de nieuwe regelgeving en het moment waarop betrokkenen de informatie daarover bemachtigden varieerden sterk. Op de invoeringsdatum zelf bleek echter vrijwel iedere wegbeheerder van de hoofdlijnen op de hoogte te zijn en was er sprake van een behoorlijk draagvlak voor de achterliggende filosofie. Het tot dan gevoerde flankerende beleid echter werd in het algemeen als ontoereikend ervaren. Van de gewijzigde procedure voor het nemen van verkeersbesluiten verwachtte men een toename van de werklast, aan de andere kant werden kwalitatief betere oplossingen, een breder draagvlak en een grotere kans op toepassing van infrastructurele oplossingen niet uitgesloten geacht. Verwacht werd ook dat het financiële aspect bij systematische sanering van het verkeersbordenbestand en het toepassen van infrastructurele maatregelen een belangrijke invloed zou hebben. Een gefaseerde realisering van dergelijke aspecten in de praktijk werd in het algemeen dan ook aannemelijk geacht. Tenslotte kwamen tijdens de interviewronde een aantal onduidelijkheden aan het licht en bleek dat niet alle uitgangspunten en doelstellingen door alle benaderden (volledig) werden onderschreven. Vandaar dat aan de resultaten de aanbeveling werd verbonden enkele 'loketten' in te stellen (zoals bijvoorbeeld bij PVI, VNG, DVK/AVV en HWR) waar betrokkenen met hun vragen en opmerkingen terecht zouden kunnen. Op basis van inventarisatie van de binnenkomende reacties zou dan eventueel aanvullende informatie, voorlichting of - als dit noodzakelijk mocht blijken - reparatiewetgeving kunnen worden ontwikkeld.

Naast het hiervoor besproken beeld dat omstreeks de invoeringsdatum uit de gevoerde gesprekken naar voren is gekomen biedt ook een in het voorjaar van 1992 uitgevoerde enquête in de provincie Noord Brabant (Espeldoorn, 1992) relevante aanvullende informatie. In grote lijnen leverde deze onder circa 80 gemeenten uitgevoerde schriftelijke enquête (aangevuld met ongeveer tien mondelinge interviews) vergelijkbare resultaten op als eerder met de oriënterende interviewronde werden verkregen. Er bleek ook een breed draagvlak voor de achterliggende filosofie te bestaan. Echter ook hier bleek een aanzienlijk aantal respondenten in de dagelijkse praktijk probleemsituaties te zijn tegengekomen waarin de hen ter beschikking staande kennis en/of informatie te kort schoot. Opmerkelijk was dat ongeveer de helft van de respondenten aangaf in de praktijk nog geen werkelijke problemen te zijn tegengekomen. Dit resultaat mag echter niet los

worden gezien van het feit dat hooguit een derde van de betrokken gemeenten nog geen vormgevingsmaatregelen volgens de filosofie van de nieuwe regelgeving in de praktijk had toegepast en daarnaast slechts 15% plannen daarvoor in de naaste toekomst op de plank had liggen. Eventuele problemen worden nu eenmaal niet ontdekt als de bedoelde activiteiten (nog) niet worden toegepast.

De getrokken conclusie dat er in werkelijkheid vermoedelijk meer problemen of onduidelijkheden kunnen worden verondersteld dan aanvankelijk bij invoering werden verwacht en vervolgens bij de enquête aan het licht zijn gekomen is dan ook aannemelijk.

Beide hiervoor beschreven 'momentopnamen' brachten aan het licht dat de invoering van de nieuwe regelgeving aanvankelijk met een aantal problemen - ook bij wegbeherende instanties - gepaard is gegaan. Hoe de situatie in dit opzicht één jaar na invoering er uitziet zal uit de resultaten van de hier gerapporteerde evaluatie onder wegbeheerders moeten blijken.

3. Doelstellingen

Het belangrijkste is dat invoering van de nieuwe regelgeving aan de eerder in het Voorwoord uitgesproken verwachtingen voldoet. Voorwaarden daartoe zijn onder meer een krachtig en breed draagvlak en daadwerkelijke toepassing in de praktijk. Problemen en onduidelijkheden die bij toepassing van de nieuwe regelgeving in de praktijk blijken en lijken te zijn geïntroduceerd, moeten worden geïnventariseerd en alsnog opgelost. Zo niet dan kunnen ze het draagvlak aantasten en toepassing in de praktijk en vlotte en adequate voorbereiding en uitvoering van verkeersbesluiten in de weg staan. Een belangrijk gegeven zijn de huidige opvattingen van de wegbeheerders over het verloop van het gehele veranderingsproces, inclusief het gevoerde flankerende beleid. Om daar inzicht in te krijgen is een evaluatie onder de genoemde doelgroep voorgesteld ongeveer een jaar na de feitelijke invoering. De verwachting is dat er dan voldoende ervaringen met en meningen over beide aspecten kunnen zijn ontstaan. Zoals eerder in de Inleiding aangegeven, bestaat de evaluatie uit een ondervraging.

Volgens een door de Dienst Verkeerskunde van RWS (DVK) opgesteld projectplan 'Evaluatie RVV 1990, BABW en flankerend beleid onder wegbeheerders' (DVK, 1992) zal de ondervraging een inzicht moeten geven in een aantal zaken die in de volgende vragen zijn te vertalen:

- Zijn de wegbeheerders voldoende op de hoogte met de nieuwe regelgeving.
- Staan de wegbeheerders ook voldoende achter de filosofie; met andere woorden is het draagvlak onder hen voldoende?
- Wordt de nieuwe regelgeving ook daadwerkelijk toegepast en in welke mate?
- Wordt inderdaad een terughoudend plaatsingsbeleid van borden en tekens gevoerd en in welke mate heeft al sanering plaatsgevonden?
- Op welke schaal zijn of worden vormgevingsmaatregelen toegepast (waar in de oude situatie wellicht met plaatsing van een bord of toepassing van een regel zou zijn volstaan)?
- Welke consequenties heeft de veranderde regelgeving gehad, bijvoorbeeld op de taakuitvoering en de werklast?
- Wat zijn de positieve en wat de negatieve kanten van de nieuwe regelgeving in de ogen van de wegbeheerders?
- Hoe beoordelen de wegbeheerders het op hen gerichte gevoerde flankerende beleid, welke tekortkomingen zijn daarbij geconstateerd en op welke punten zijn aanvullingen wenselijk respectievelijk nodig?
- Hebben de wegbeheerders de indruk dat de nieuwe regelgeving heeft geleid tot veranderingen in het verkeersgedrag van verkeersdeelnemers of een veiliger afwikkeling van het verkeer; zijn er eventueel in dit opzicht ook negatieve bijdragen geleverd?

De Hoofddirectie van de Waterstaat is verantwoordelijk voor het totale flankerende beleid bij RVV 1990 en BABW in de richting van de wegbeheerders. Voor de beoordeling of dit beleid voldoende is geweest heeft de Hoofddirectie zelf als toetsingscriteria het volgende gesteld.

- 65% van de wegbeheerders moet in hoofdlijnen kunnen aangeven wat de toepassingsmogelijkheden zijn van de nieuwe uitvoeringsvoorschriften BABW.

- 65% van de wegbeheerders dient inzicht te hebben in het gewenste terughoudende en zorgvuldige gebruik van verkeerstekens en mogelijkheden ziet dit doel in de praktijk te realiseren.
- 65% van de wegbeheerders dient in hoofdlijnen te weten hoe een verkeersbesluit er inhoudelijk uit ziet, welke procedures daarbij moeten worden doorlopen en wie bij het opstellen dienen te worden betrokken.

De hiervoor genoemde toetsingscriteria voor het succes van het gevoerde flankerende beleid dienen voor de evaluatie geoperationaliseerd te worden. Op de wijze waarop dit is gebeurd en in welke specifieke vragen vertaling heeft plaats gehad zal nog nader worden teruggekomen, zowel bij bespreking van de vragenlijst, als de discussie naar aanleiding van de resultaten.

4. Opzet

4.1. Steekproeftrekking van wegbeheerders en selectie van te ondervragen personen

De invoering van de nieuwe regelgeving heeft voor wegbeheerders nogal wat consequenties. Een indruk omtrent de effecten van het veranderingsproces kan tot op zekere hoogte worden verkregen via beantwoording van vragen zoals die in de Doelstelling zijn geformuleerd. Bevestiging van de gevormde indruk zal in een aantal gevallen slechts kunnen plaatsvinden op basis van schouwingen in de praktijk, bij voorkeur zowel voor- als na de invoeringsdatum. Met name als een betrouwbaar en objectief beeld is gewenst over de stand van zaken ten aanzien van sanering van het bordenbestand en de schaal waarop vormgevingsmaatregelen als alternatief voor plaatsing van borden en tekens of toepassing van regels plaats heeft gevonden. Deze methode om het proces te volgen is echter zeer arbeidsintensief en daardoor mede kostbaar, terwijl als gevolg van de in veel gevallen (inmiddels gebleken) gefaseerd uitgevoerde sanering een dergelijke evaluatie binnen de toegezegde termijn van twee jaar na invoering minder zinvol zou kunnen zijn. Rekening houdend met deze bezwaren is besloten dat de evaluatie *uitsluitend* zal bestaan uit ondervragingen.

Volgens het eerder genoemde en door de DVK opgestelde projectplan (DVK, 1992) zullen 25 tot 30 gemeentelijke en 3 provinciale wegbeheerders, alsmede 3 wegbeherende dienstkringen van RWS en 3 waterschappen worden ondervraagd. Hoewel bij een dergelijke steekproefomvang wat betreft sommige aspecten een beperkte representativiteit te realiseren zal zijn, kan er wel voor worden gezorgd dat van een goede regionale spreiding en - voorzover het gemeentelijke wegbeheerders betreft - een spreiding naar gemeentegrootte (uitgedrukt in aantallen inwoners) sprake zal zijn. Juist vanwege deze beperkte steekproef is het van bijzonder belang dat van de betrokken wegbeheerders de juiste functionaris(sen) bij de ondervraging worden betrokken. De ondervraging richt zich dan ook uitsluitend op personen waarvan vast staat dat zij feitelijk zijn betrokken bij de materie (bijvoorbeeld deel uitmakend van verkeerscommissies, betrokken bij verkeerstechnische advisering, voorbereiding, begeleiding en uitvoering van inspraakprocedures en verkeersbesluiten of daar (gedeeltelijk) verantwoordelijk voor).

Om dit te bereiken zullen na bepaling van de steekproef wegbeheerders per beheerder de te benaderen functionaris(sen) vooraf op basis van functie worden geselecteerd en vervolgens *persoonlijk* benaderd. Bovendien heeft de ervaring geleerd dat deze werkwijze het niveau van de respons ten goede komt.

4.2. De vragenlijst

De vragenlijst (Bijlage 1) vormt de basis van de evaluatie onder wegbeheerders. Hij is afgeleid van de eerder bij de oriënterende interviewronde gehanteerde lijst. Bij de opstelling en formulering van de vragen en de daarbij aangegeven antwoordmogelijkheden is rekening gehouden met de destijds opgedane ervaringen. In overleg met de opdrachtgever zijn een aantal vragen aangepast, respectievelijk toegevoegd. Uiteindelijk omvat de lijst 54 vragen, onderverdeeld in de categorieën A t/m I. Deels betreft het

zogenoemde open vragen, waarbij de respondenten de mogelijkheid is geboden zelf spontane antwoorden in te vullen (A.1, 2 en 3; B.6; D.1 en 6; G.2, 4, 5, 8 en 10; I.3, 4, 6, 7, 11 en 12). De overige vragen zijn zogenoemde gesloten vragen, waarbij de respondenten uitsluitend de vooraf aangegeven antwoorden kunnen aankruisen. Bij sommige vragen zijn de antwoorden volgens een nominale- bij andere weer volgens een ordinale schaal gerangschikt. De meeste vragen laten meervoudige antwoorden toe. De vragen zijn voor de overzichtelijkheid per onderwerp in de volgende 'blokken' gegroepeerd:

- A. Bekendheid met en kennis over het RVV 1990, het BABW en de uitvoeringsvoorschriften.
- B. De wijze waarop de informatie over de nieuwe regelingen werd verkregen en beoordeling van de kwaliteit van de beschikbare informatiebronnen.
- C. Draagvlak voor en instemming met de filosofie en uitgangspunten van het RVV 1990 en het BABW.
- D. De procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten 'nieuwe stijl'.
- E. De toepassing van de nieuwe regelgeving in de praktijk (bijvoorbeeld het terughoudend gebruik van borden, het toepassen van vormgevingsmaatregelen en infrastructurele voorzieningen waar voorheen het gewenste doel door plaatsing van een bord of toepassing van een regel zou beoogd zijn te bereiken).
- F. De schaal waarop specifieke vormgevingsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld snelheidsverlagers, scheidingsmethoden van langzaam en snelverkeer, aanpassing vormgeving van de straat aan de functie, parkeerregelingen anders dan met borden etc.) feitelijk worden toegepast.
- G. Meninge n over en ervaringen met enkele specifieke nieuwe regels of aanduidingen.
- H. Meninge n over het effect van de nieuwe regelgeving op het verkeersbeeld en de verkeersveiligheid.
- I. Algemene aspecten omtrent de plaats die verkeersveiligheid binnen gemeenten inneemt.

5. Uitvoering

Uitgangspunt voor de ondervraging is een bij de opzet nader aangeduide steekproef uit de totale groep Nederlandse wegbeheerders. Daarbij zijn de gestelde randvoorwaarden wat betreft regionale spreiding en inwonertal, alsmede functionele betrokkenheid van de te benaderen personen in aanmerking genomen. Uitgaande van de verwachting dat met de gevolgde werkwijze een respons van circa 70% te realiseren is, zijn met het oog op de gewenste steekproefomvang, 56 wegbeheerders (waarvan 41 gemeenten, 4 provincies, 5 dienstkringen en 6 waterschappen) benaderd.

De vragenlijsten werden voorzien van introductie, toelichting en achtergrondinformatie op naam toegezonden, nadat vooraf bij de betrokken wegbeherende instantie de juistheid van naam en de aard van de functie waren geverifieerd. De steekproef wegbeheerders is - de eerder genoemde randvoorwaarden in aanmerking genomen - verder random gekozen (gemeenten op basis van het CBS-bestand Bevolking van Nederlandse gemeenten per 1 januari 1991).

Na rappellering en verlenging van de reactietermijn werd van 40 van de 56 benaderde wegbeherende instanties een positieve reactie ontvangen (dit komt overeen met de beoogde respons van circa 70%). Voor enkele van deze reacties bleek het om uiteenlopende redenen niet zinvol de gegevens te verwerken. Het resultaat van de schriftelijke ondervragingen is tenslotte gebaseerd op gegevens van 36 wegbeherende instanties, te weten 31 gemeenten, 3 waterschappen, 1 provincie en 1 dienstkring.

Bij de uitwerking van de vragenlijsten zijn eerst alle antwoorden op de zogenoemde open vragen geïnventariseerd en vervolgens in een aantal antwoordcategorieën weergegeven. Te zamen met de resultaten uit de overige (gesloten) vragen zijn de resultaten in Bijlage 2 gepresenteerd. Tenslotte zijn op basis van de gegevens een aantal relevante onderlinge relaties bepaald.

Buiten de hiervoor beschreven schriftelijke ondervragingen is een beperkt aantal mondelinge (telefonische) interviews uitgevoerd. In de eerste plaats betrof dit op basis van de eerder besproken vragenlijst gevoerde gesprekken met functionarissen die in bestuurlijke zin (soms op enige afstand) bij de materie waren betrokken. Deze gesprekken leverde nauwelijks nieuwe gezichtspunten op in relatie tot de resultaten uit de schriftelijke ondervraging en kwamen vaak moeizaam tot stand. Om deze reden is er slechts een beperkt aantal gerealiseerd.

Naar aanleiding van een tussentijds verzoek van de opdrachtgever zijn bij ongeveer de helft van alle provinciale wegbeheerders aanvullende interviews gehouden. Het specifieke doel hiervan was na te gaan of de overdracht van het beheer van wegvakken buiten de bebouwde kom, die voorheen bij de provincie in beheer waren maar volgens de nieuwe regelgeving voortaan deel uitmaken van een gemeentelijk beheersgebied, tot problemen aanleiding heeft gegeven.

Overigens is standaard bij alle geïnterviewden gevraagd of zij inmiddels specifieke negatieve aspecten die aan invoering van de nieuwe regelgeving zijn verbonden hebben signaleerd.

6. Resultaten

6.1. Inleiding

De resultaten van de te onderscheiden onderdelen van de evaluatie worden afzonderlijk weergegeven. Het betreft in eerste instantie de resultaten uit de schriftelijke ondervraging van medewerkers van ca. 40 wegbeherende instanties (par. 6.2), resultaten van aanvullende mondelinge ondervragingen van provinciale wegbeheerders (par. 6.4), indrukken uit enige gesprekken met gemeentelijke functionarissen die beleidsmatig of bestuurlijk bij invoering van de nieuwe regelgeving zijn betrokken (par. 6.6) en tenslotte resultaten uit onderzoek naar relaties tussen diverse aspecten die bij de schriftelijke ondervraging aan de orde zijn geweest (par. 6.7).

6.2. Resultaten uit de schriftelijke ondervragingen

De belangrijkste en meest markante resultaten uit verwerking van de vragenlijst die bij de schriftelijke ondervraging is gehanteerd (Bijlage 2) worden achtereenvolgens per vragenblok (A t/m I) besproken en afgesloten met een conclusie.

6.2.1. A: Bekendheid met en kennis over het RVV 1990, het BABW en de uitvoeringsvoorschriften

De vragen uit blok A zijn open vragen. De gegeven antwoorden zijn geïnventariseerd en vervolgens tot het aantal in Bijlage 2 aangegeven en omschreven antwoordcategorieën teruggebracht.

Op vraag A.1 - de uitgangspunten van het RVV - blijkt bijna twee derde van de respondenten 'beperking tot een kleiner aantal eenvoudiger en duidelijker basisregels' als essentieel kenmerk van het nieuwe RVV te beschouwen. Op de tweede plaats komt 'eigen verantwoordelijkheid, inzicht en initiatief van de weggebruikers' (ca. 6 op de 10) en met ca. 1 op de 5 'geloofwaardigheid en handhaafbaarheid' op de derde plaats. Voor de overige antwoorden, die alle door een minderheid (hooguit 1 op de 5) werden genoemd, zij verwezen naar Bijlage 2.

Bij de vraag A.2 - de belangrijkste veranderingen door het BABW - scoort 'meer bevoegdheden aan de lokale wegbeheerder en besluitvorming op lokaal niveau' met een derde het hoogst. Iets minder dan een derde noemt 'betere onderbouwing, motivering en afweging van belangen bij het nemen van verkeersbesluiten' een belangrijke verandering. 'Scheiding in regelgeving tussen weggebruikers en wegbeheerders wordt door ca. 1 op de 5 als belangrijke wijziging aangegeven. Opmerkelijk zijn de tegenvallende scores voor de op zichzelf belangrijke uitgangspunten zoals infrastructurele maatregelen, overleg met de politie, nieuwe procedure voor verkeersbesluiten en sanering van het verkeersbordenbestand.

Bij vraag A.3 - veranderingen door de nieuwe uitvoeringsvoorschriften - blijkt de spreiding in de antwoorden groot. Het hoogst scoren hier 'minder, duidelijker en eenvoudiger regels en borden' en 'vormgevingsmaatregelen als alternatieven voor borden en regels'. Beide aspecten worden echter slechts door ongeveer 1 op de 5 genoemd. De overige scores op deze vraag zijn nog veel lager!

Samengevat:

- Beperking tot basisregels en beroep op eigen verantwoordelijkheid, inzicht en initiatief van de weggebruikers zijn de kenmerken die door méér dan de helft spontaan worden aangegeven.
- Overdracht van bevoegdheden naar lokaal niveau wordt als belangrijkste aspect van het BABW aangemerkt (door één derde).
- Scheiding in regelgeving voor weggebruikers en -beheerders is slechts matig onderkend (minder dan 1 op de 5).
- Spreiding in kennisniveau is groot.

6.2.2. B: De wijze waarop de informatie werd verkregen en oordeel over de informatiebronnen

De vragen uit het B-blok zijn op B.6 na gesloten vragen. Ze geven onder meer een indruk over het niveau van geïnformeerd zijn, de wijze waarop informatieoverdracht plaats heeft gevonden, uit welke bronnen en op welk moment en of er nog behoefte aan aanvullende informatie aanwezig is.

Bij vraag B.1 geven 2 van de 5 respondenten aan dat zij menen goed over het RVV te zijn geïnformeerd. Voor het BABW is deze score al weer lager, nl. 1 op de 3, terwijl die voor de uitvoeringsvoorschriften zelfs maar 1 op de 5 is. De scores voor de kwalificatie 'matig' zijn ca. 1 op de 5, resp. ca. 1 op de 4 en ca. 1 op de 2.

Bij vraag B.2 gaven 4 op de 5 respondenten aan hun informatie uit vakliteratuur te hebben gehaald, twee derde tot drie kwart eveneens uit CROW-publikaties en informatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ongeveer de helft verkreeg mede informatie uit bezoeken van congressen, studiedagen en informatiebijeenkomsten.

Uit de antwoorden op vraag B.3 blijkt dat (vrijwel) alle respondenten het RVV 1990 en het BABW direct ter beschikking hebben. Overigens blijkt nog steeds niet iedere respondent direct over de uitvoeringsvoorschriften te kunnen beschikken.

Bij vraag B.4 antwoordde ongeveer twee derde ruim voor de invoering per 1-11-1991 over RVV en BABW geïnformeerd te zijn geweest. Voor de uitvoeringsvoorschriften echter maar ongeveer een kwart.

Uit antwoorden op vraag B.5 blijkt een aanzienlijk deel van de respondenten in de praktijk nog met situaties te worden geconfronteerd waarin zij onvoldoende kennis, respectievelijk informatie direct beschikbaar hadden. Slechts bij een kwart van de respondenten deed een dergelijke situatie zich nooit voor!

Uit de scores bij vraag B.6 blijkt dat als de eigen kennis te kort schiet niet altijd pogingen worden gedaan elders aanvullende informatie in te winnen; in gevallen waar dit wel gebeurde bleek de politie in ca. 1 op de 5 gevallen de primaire informant. In de helft van de betrokken gevallen bleek de elders verkregen informatie afdoende voor oplossing van het probleem.

Vraag B.8 illustreert dat bijna twee derde van de respondenten van de mogelijkheden gebruik maakten die speciaal voor introductie van het RVV en BABW georganiseerde (regionale) voorlichtingsbijeenkomsten te bieden hadden (een derde liet deze mogelijkheid dus onbenut).

Samengevat:

- Minder dan de helft van de wegbeheerders acht zich 'goed' geïnformeerd.
- Als belangrijkste informatiebronnen komen naar voren vakliteratuur, CROW en V&W.
- Vrijwel bij alle wegbeheerders zijn RVV en BABW direct beschikbaar,

echter uitvoeringsvoorschriften ontbreken soms.

- Ongeveer drie kwart van de wegbeheerders wordt nog wel eens met situaties geconfronteerd waarin het beschikbare informatiemateriaal te kort schiet.
- Drie kwart bezocht regionale voorlichtingsbijeenkomsten.

6.2.3. C: Draagvlak voor en instemming met de filosofie en uitgangspunten van het RVV 1990 en het BABW

De antwoorden op de vragen uit het C-blok geven een indruk over het draagvlak dat bij de wegbeheerders voor de nieuwe regelgeving aanwezig is. Feitelijk zou er een vrij sterke overeenkomst moeten zijn tussen de antwoorden bij het A-blok en een aantal van de al op de vragenlijst zelf-aangegeven mogelijkheden bij dit C-blok. Om echter te voorkomen dat respondenten die over een relatief geringe kennis voor beantwoording van de A-vragen beschikken bij de C-vraag niet in staat zijn opvattingen weer te geven waaruit hun instemming met de nieuwe regelgeving is op te maken, is bij C gekozen voor presentatie vooraf van een aantal aannemelijke veronderstellingen waarover de respondent zijn mening kan aangeven. Scores van driekwart of meer van de respondenten blijken er voor de volgende uitspraken te bestaan: meer overlaten aan het eigen inzicht van de weggebruikers, de nieuwe regelgeving heeft geleid tot een grotere overzichtelijkheid, decentralisatie in de vorm van overdracht van de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten naar het lokale beheersniveau is een goede zaak, meer vormgevingsmaatregelen als alternatief voor borden en regels en terughoudend gebruik van verkeersborden en -tekens wordt als positief uitgangspunt erkent. Het geloof dat de nieuwe regelgeving ook tot sterke vereenvoudiging en beperking tot de meest noodzakelijke regels zou hebben geleid is minder sterk: slechts een derde van de respondenten is het daar mee eens.

Samengevat:

- Drie kwart of meer van de respondenten onderschrijft: overdracht bevoegdheden naar lokaal niveau, meer overlaten aan eigen inzicht van weggebruikers, toepassing van meer vormgevingsmaatregelen en een terughoudend gebruik van borden.
- De overtuiging dat een feitelijke vermindering en vereenvoudiging van de regelgeving heeft plaatsgevonden is niet groot.

6.2.4. D: De procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten 'nieuwe stijl'

Behoudens de vragen D.1 en D.6 zijn de D-vragen gesloten vragen. De antwoorden geven een inzicht of, en in welke mate, wegbeheerders op de hoogte zijn met de eisen waaraan verkeersbesluiten in de nieuwe situatie behoren te voldoen.

Vraag D.1 is een open vraag; de antwoorden zijn eerst geïnventariseerd en daarna tot tien antwoordcategorieën teruggebracht. Twee derde van de respondenten gaven als antwoord dat een verkeersbesluit in de nieuwe situatie minimaal voorzien moet zijn van een gedegen motivering, respectievelijk doelstelling, respectievelijk met redenen omkleed, terwijl overleg met de politie en eventueel andere betrokken overheidsinstanties (bijvoorbeeld provincie) tot de procedure dienen te behoren. Ongeveer een derde van de respondenten bracht nog aspecten naar voren zoals inspraakregeling, publicatieplicht, duidelijkheid, exacte omschrijving en beroepsmogelijkheid.

lijkheden. Nauwelijks aan de orde kwamen de wenselijkheid van een specifieke afweging of een infrastructurele maatregel misschien de beste oplossing zou zijn en de kwestie van de handhaafbaarheid (door de politie).

Vraag D.2 heeft specifiek te maken met de waardering van de nieuwe procedure. Ongeveer de helft van de respondenten beschouwt de nieuwe procedure inderdaad als een verbetering; minder dan 1 op de 10 ziet er een verslechtering in.

Volgens de antwoorden op vraag D.3 juicht een ruime meerderheid van de respondenten (4 op de 5) het toe dat de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten voortaan bij de lokale wegbeheerder berust; tegenstanders van deze gang van zaken zijn er niet.

Een nog iets ruimere meerderheid van 9 op de 10 acht het bij vraag D.4 een goede zaak dat de wegbeheerder gehouden is de politie bij de besluitvorming te betrekken.

Uit de antwoorden op vraag D.5 blijkt echter dat ruim een derde van de respondenten van mening is dat dit (opgelegde) overleg tot problemen aanleiding heeft gegeven.

Volgens de antwoorden op vraag D.6 zouden die problemen worden veroorzaakt door onduidelijkheid over het aanspreekpunt bij de politie, het verdwijnend verkeersspecialisme (verwijst naar opheffing van verkeersafdelingen en suggereert dat daarbij ook kennis verloren zou gaan), capaciteitsproblemen, handhavingsproblemen en beperkte prioriteit voor het verkeer in het algemeen. Bedacht moet worden dat het bij deze vraag om een uiterst gering aantal respondenten gaat.

Sommige bij verkeersbesluiten betrokkenen veronderstellen een aantal voordelen aan de nieuwe procedure, anderen ook enkele nadelen. In vraag D.7 is een aantal opvattingen in dit opzicht weergegeven. De respondenten zijn in de gelegenheid gesteld aan te geven in hoeverre zij het met de uitspraken eens zijn. Een meerderheid (van ca. 6 op de 10) van de respondenten veronderstelt dat de nieuwe procedure tot grotere werklast zal leiden (door de opvatting ten aanzien van de tegengestelde uitspraak bevestigd). Ongeveer de helft van de respondenten verwacht geen vlottere besluitvorming, wel een betere coördinatie en planmatiger aanpak. 3 op de 5 gaan er van uit dat de kwaliteit van de besluitvorming niet afneemt; ongeveer de helft is het eens met het standpunt dat die kwaliteit juist toeneemt. Bij deze vraag valt het op dat ruim de helft van de respondenten onderschrijft dat er bij de nieuwe regeling meer infrastructurele maatregelen zullen worden toegepast in plaats van bijvoorbeeld borden en tekens.

Bij vraag D.8 wordt nader ingegaan op bij verkeersbesluiten betrokken instanties en belangengroepen. Volgens de antwoorden van de respondenten wordt in alle gevallen de betrokken (gemeentelijke) verkeersafdeling bij de besluitvorming betrokken. 8 tot 9 op de 10 menen dat ook de politie er altijd bij betrokken wordt. De betrokkenheid van belangenorganisaties (bewonersgroepen, consumentenorganisaties) is al een stuk minder, maar volgens 4 op de 5 respondenten worden deze organisaties bij een deel van de besluiten betrokken. Ingenieursbureaus, adviesbureaus, regionale en landelijke adviesorganen worden duidelijk nog minder vaak betrokken bij het nemen van verkeersbesluiten; de helft van de respondenten meent zelfs van nooit.

Samengevat:

- Circa twee derde weet aan te geven dat een gedegen motivering en overleg met de politie deel moeten uitmaken van de procedure voor verkeersbesluiten nieuwe stijl (overige aspecten worden minder genoemd!).
- De helft ervaart de nieuwe procedure als een verbetering.
- Een ruime meerderheid ondersteunt de competentie-overdracht naar lokaal niveau en het verplichte overleg met de politie.
- Iets meer dan de helft veronderstelt toename van de werklast.
- De helft verwacht geen vlottere besluitvorming, maar wel betere coördinatie.

6.2.5. E: Toepassing van de nieuwe regelgeving in de praktijk

De voorgaande vragen trachten een inzicht te geven op de opvattingen die bij wegbeheerders ten aanzien van de nieuwe regelgeving leven. De praktijk heeft echter menigmaal aangetoond dat een positieve attitude nog niet altijd betekent dat eveneens toepassing op grote schaal plaats vindt. De E-vragen gaan nader in op de feitelijke praktijktoepassing van het saneringsbeleid, het terughoudend gebruik van borden en tekens, de werkelijke vermindering van het aantal borden en het eventueel gewijzigde belang van milieuaspecten bij voorbereiding en uitvoering van verkeersbesluiten. Ongeveer de helft geeft bij vraag E.1 aan dat screening en sanering van het bordenbestand samengaat met geplande renovaties. Vervanging van een aantal verkeersborden is gebaseerd op het 'uitsterfysteem'. Iets minder dan de helft van de respondenten geeft te kennen dat het gehele verkeersbordenbestand systematisch is of wordt doorgelicht; een kleine minderheid (van 1 op de 8) dat het gehele wegennet planmatig en systematisch volgens de richtlijnen wordt aangepast.

In vraag E.2 geeft een meerderheid (van 5 op de 6) een bevestigend antwoord op de vraag of een terughoudend gebruik van verkeersborden en -tekens als regel geldt; de overigen geven te kennen dat dat nog niet het geval is.

Volgens de antwoorden bij vraag E.3 meent ongeveer de helft van de respondenten dat het aantal borden (relatief) niet afneemt; ongeveer een vijfde meent van wel en ongeveer een kwart heeft daar geen mening over. E.4 is als vervolgvraag te beschouwen en vraagt of de eventuele vermindering van verkeersborden beperkt blijft tot enkele specifieke typen. Meer dan de helft van de respondenten blijft hier het antwoord schuldig, minder dan een kwart meent dat dit zo is. Het zou in die gevallen vooral betrekking hebben op verbodsborden (onder andere parkeer- en inrijverboden, aanduidingen van 50 km/uur bij aanvang van de bebouwde kom en voorrangsborden).

Vraag E.5 richt zich op het milieuaspect. Nog geen derde van de respondenten meent dat milieubelangen in de nieuwe situaties meer gewicht hebben gekregen.

Als vervolgvraag op E.5 gaat vraag E.6 nader uit welke maatregelen een toegenomen aandacht voor milieuzaken zou blijken. Een beperkt aantal respondenten geeft hier een reactie. Het zou in de voorkomende gevallen vooral blijken uit beperkingen ten aanzien van het gebruik door bepaalde categorieën voertuigen en snelheidsbeperkende maatregelen.

Samengevat:

- In minder dan de helft van de gevallen is sprake van systematische sanering van wegennet en bordenbestand.

- Ongeveer de helft van de respondenten meent dat er geen sprake is van een (relatieve) afname van het aantal verkeersborden.
- Een ruime meerderheid (van 5 op de 6) meent dat in hun beheersgebied een ‘terughoudend’ beleid bij plaatsing van borden en tekens al regel is.
- Minder dan een derde van de respondenten meent dat milieubelangen meer gewicht hebben gekregen.

6.2.6. *F: Toepassing van specifieke vormgevingsmaatregelen*

Uit de antwoorden op vraag F.1 blijkt dat ongeveer een kwart van de respondenten aangeeft dat binnen hun beheersgebied toepassing van vormgevingsmaatregelen (waaronder structurele voorzieningen) als alternatief voor plaatsing van borden of toepassing van regels regelmatig (maar dat wil nog niet zeggen meestal) plaatsvindt. Meer dan de helft van de respondenten antwoord echter dat dat op bescheiden schaal of zelden gebeurt. Vraag F.2 geeft inzicht in de redenen van de nog bescheiden toepassing van de in vorige vraag genoemde maatregelen. Verreweg als belangrijkste beletsel voor ruimere toepassing in de praktijk wordt de positie van gemeentelijke begroting aangevoerd (ongeveer door de helft van de respondenten). Daarnaast worden nog bezwaren aangevoerd zoals onvoldoende draagvlak bij zowel de politiek als de bevolking voor dergelijke maatregelen, onvoldoende bereidheid de benodigde financiële middelen te voteren en bescheiden verwachtingen ten aanzien van de effecten (op de verkeersveiligheid).

Vraag F.3 poogt een inzicht te krijgen over de mening die de betrokken wegbeheerders hebben omtrent het effect dat de eerder genoemde vormgevingsmaatregelen op het verkeersgedrag hebben. Ongeveer de helft van de respondenten meent dat de getroffen maatregelen ook inderdaad het beoogde effect hebben; bijna een derde vindt dat dit soms het geval is.

Samengevat:

- Ongeveer een kwart van de respondenten geeft te kennen dat in hun beheersgebied toepassing van vormgevingsmaatregelen als alternatieven voor plaatsing van borden al regelmatig plaatsvindt.
- Financiële en politieke overwegingen leiden bij de helft van de wegbeheerders tot bescheiden toepassing van vormgevingsmaatregelen.
- Over de mogelijke effecten van vormgevingsmaatregelen op het verkeersgedrag bestaat twijfel.

6.2.7. *G: Mening over en ervaringen met enkele specifieke nieuwe regels of aanduidingen en oordeel over de gevoerde voorlichtingscampagnes*

Met de G-vragen is voldaan aan één van de wensen van de opdrachtgever nader in te gaan op enkele nieuwe regels die blijkens reeds door wegbeheerders gestelde vragen en gemaakte opmerkingen vermoedelijk in de praktijk tot problemen aanleiding geven.

In vraag G.1 is het gebruik van het geel knipperend voetgangerslicht aan de orde gesteld. Bijna 9 op de 10 respondenten hebben aangegeven dat binnen hun beheersgebied nog niet tot plaatsing is overgegaan.

Vraag G.2 tracht wat inzicht in de overwegingen te krijgen die tot deze geringe toepassing hebben geleid. Het belangrijkste bezwaar - door iets minder dan een derde van de respondenten naar voren gebracht - zijn de plaatsingscriteria. Volgens de meeste respondenten zijn er nauwelijks locaties aan te wijzen die daaraan voldoen. Andere overwegingen zijn dat

de veiligheid er niet mee zou zijn gediend, in de betrokken beheersgebieden nog te weinig VRI's zijn toegepast en er nog onvoldoende inzicht bestaat in de consequenties (ook voor de verkeersveiligheid).

Vraag G.3 heeft betrekking op toepassing van het bord 'rechtsaf voor (brom)fietsers vrij'. Volgens drie kwart van de respondenten is ook dit bord nog niet binnen hun beheersgebied toegepast. Een vijfde gaf te kennen dat toepassing op een beperkt aantal locaties had plaatsgevonden. Vraag G.4 gaat in op de redenen voor de beperkte toepassing. Door ongeveer de helft van de respondenten wordt ook in dit geval weer aangevoerd dat er nauwelijks locaties in hun beheersgebied zijn die aan de te stellen plaatsingscriteria voldoen. Daarnaast voerde een kwart aan de consequenties van plaatsing nog niet goed te kunnen overzien.

In vraag G.5 wordt ingegaan op 'directe' consequenties die de invoering van RVV 1990 en BABW voor de wegbeheerders hebben gehad. Meer dan de helft van de respondenten bleef het antwoord op deze vraag schuldig. Het meest (door 1 op de 5) genoemd werden veranderingen in verband met de parkeerregeling. Andere directe consequenties werden slechts door een enkele respondent aangegeven.

Uit de scores op vraag G.6 blijkt dat ook achteraf de meningen over de gevoerde voorlichtingscampagne(s) naar weggebruikers bij wegbeheerders niet positief zijn: twee derde van de respondenten achtte deze campagnes matig; slechts een kwart kwalificeerde ze als voldoende, globaal een tiende als goed.

Volgens de antwoorden op vraag G.7 heeft meer dan de helft van de benaderde wegbeherende instanties (gemeenten, provincie, waterschappen etc.) zelf initiatieven tot aanvullende voorlichtingsactiviteiten ondernomen. Uit vraag G.8 valt op te maken dat de meeste lokale voorlichtingsactiviteiten hebben bestaan uit namens genoemde instanties huis aan huis verspreide folders of in periodiek huis aan huis verspreide voorlichtingsbladen opgenomen gemeentelijke rubrieken.

Bij vraag G.9 geeft ruim de helft van de respondenten van instanties die zelf aanvullende voorlichtingsactiviteiten hebben ontplooid aan daarbij geen beroep op andere organisaties te hebben gedaan. Een kwart tot een derde deed dat wel.

Vraag G.10 beoogt enig inzicht te krijgen in de organisaties waarop een beroep werd gedaan. Veel respondenten hebben deze vraag niet beantwoord. Het meest werd nog een beroep gedaan op VVN, gevolgd door de politie, ROV's en RWS.

Samengevat:

- Geel knipperend voetgangerslicht en het bord 'rechtsaf voor (brom)fietsers vrij' wordt nog relatief weinig toegepast.
- Oorzaken hiervan zijn meestal gelegen in het ontbreken van locaties die aan de plaatsingscriteria voldoen en nog onvoldoende duidelijkheid betreffende de consequenties.
- Een ruime meerderheid (van ongeveer drie kwart) beoordeelde de gevoerde voorlichtingscampagne richting publiek onvoldoende.
- Meer dan de helft van de wegbeheerders heeft daarnaast zelf voorlichtingsactiviteiten ontplooid.

6.2.8. H: Meningen over het effect op het verkeersbeeld en de verkeersveiligheid

De indruk bestaat dat sommige onderdelen van het veranderingsproces door een deel van de wegbeheerders gefaseerd worden uitgevoerd. Het is

niet uitgesloten dat opvattingen omtrent het realiseren van beoogde effecten van de nieuwe regelgeving daarbij een rol spelen. De antwoorden bij vraag H.1 geven aan dat een ruime meerderheid (ongeveer 4 op 5) van de respondenten niet de indruk heeft dat het verkeersbeeld en -gedrag op de Nederlandse wegen door de nieuwe regelgeving zijn veranderd.

Samengevat:

- Een meerderheid (van 4 op de 5) meent dat het verkeersbeeld en -gedrag nauwelijks zijn veranderd.

6.2.9. I: De positie die verkeersveiligheid binnen gemeenten in het algemeen inneemt

De I-vragen hebben vrijwel uitsluitend betrekking op situaties bij gemeentelijke wegbeheerders.

Uit vraag I.1 blijkt dat de meerderheid (3 op de 5) van de benaderde gemeenten geen afzonderlijke portefeuillehouder voor verkeerszaken heeft. Uit vraag I.2 blijkt dat de meerderheid (bijna twee derde) evenmin een zelfstandige verkeersafdeling heeft.

De vragen I.3 en I.4 gaan verder in op samenstelling, taken en bevoegdheden van de afdelingen of secties waar verkeerszaken zijn ondergebracht. De antwoorden zijn terug te vinden in Bijlage 4.

Vraag I.5 informeert naar aanwezigheid van een functionaris die als verkeersveiligheidscoördinator kan worden beschouwd. Een ruime meerderheid (9 op de 10) van de benaderde gemeenten blijkt een dergelijke functionaris te hebben.

De antwoorden op de vragen I.6 en I.7, betrekking hebbend op de functie van de verkeersveiligheidscoördinator en de afdeling waartoe deze behoort, zijn te vinden bij Bijlage 5.

Aanwezigheid van een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleidsplan kan een indicator zijn voor de plaats die verkeersveiligheid binnen een gemeente inneemt. Volgens de antwoorden op vraag I.8 ontbreekt in meer dan de helft van de benaderde gemeenten volgens de respondent een dergelijk plan.

Met vraag I.9 wordt beoogd van de wel aanwezige verkeersveiligheidsbeleidsplannen de relatie tot de regionale en landelijke plannen vast te stellen. Meer dan de helft van de respondenten blijft hier het antwoord schuldig; ongeveer een derde denkt dat het gemeentelijke plan in grote lijnen overeenkomt met de regionale en landelijke, maar met eigen accenten.

Vraag I.10 informeert of 'verkeersveiligheid' binnen de gemeentebegroting een zelfstandige en herkenbare post vormt. Bij ongeveer de helft van de benaderde gemeenten blijkt dit zo te zijn, bij de andere wordt verkeersveiligheid ondergebracht onder diverse andere begrotingsposten (zie antwoorden op vraag I.11 in Bijlage 5).

Uit de antwoorden op vraag I.12 blijkt dat in globaal de helft van de gemeenten die verkeersveiligheid als een aparte begrotingspost hebben opgenomen (dus ongeveer een kwart van de benaderde gemeenten) deze f 100.000,- of minder te bedragen. Slechts in enkele gevallen gaat het om een hoger bedrag!

Samengevat:

- Bij een ruime meerderheid (ongeveer twee derde) van de betrokken gemeenten neemt verkeersveiligheid geen echt zelfstandige en herkenbare positie in.

- Een ruime meerderheid (van 9 op de 10) heeft wel een verkeersveiligheidscoördinator.
- In meer dan de helft van de betrokken gemeenten ontbreekt een verkeersveiligheidsbeleidsplan.
- In ongeveer de helft van de betrokken gemeenten bestaat een aparte begrotingspost voor verkeersveiligheid.
- Genoemde post bedraagt in het algemeen niet meer dan f 100.000,-.

6.3. Conclusies op basis van de resultaten uit de schriftelijke ondervragingen

- Een royale meerderheid van de wegbeheerders beschouwde als belangrijkste uitgangspunt achter het nieuwe RVV dat de verkeersregels in veel gevallen zijn vereenvoudigd en verduidelijkt en beperkt tot een kleiner aantal basisregels, waarbij het accent sterker is komen te liggen op het eigen inzicht, verantwoordelijkheid en initiatief van de weggebruikers. De overige uitgangspunten en achtergronden werden door een kleine minderheid van 1 op de 5 zelf spontaan naar voren gebracht. Als belangrijkste achtergrond van het BABW wordt door ongeveer een derde de verschuiving van bevoegdheden naar de lokale wegbeheerders gezien, alsmede de veranderde procedure bij het voorbereiden en uitvoeren van verkeersbesluiten. De overige relevante veranderingen door en uitgangspunten achter het BABW werden door minder dan 1 op de 5 naar voren gebracht. De afzonderlijke veranderingen die met invoering van de nieuwe uitvoeringsvoorschriften gepaard zijn gegaan blijken op nog beperktere schaal spontaan te worden aangegeven: de hoogste score bedraagt in dit geval 1 op de 5. Uit de gegeven antwoorden blijkt het in de praktijk kennelijk niet eenvoudig te zijn alle relevante uitgangspunten zonder nadere toelichting (door bijvoorbeeld een multiple choice systeem) zelf spontaan te formuleren, terwijl ook blijkt dat niet altijd de drie afzonderlijke onderdelen uit de nieuwe regelgeving - RVV 1990, BABW en uitvoeringsvoorschriften - strikt worden onderscheiden.
- Minder dan de helft van de wegbeheerders meent zelf over alle drie de onderdelen van de nieuwe regelgeving 'goed' geïnformeerd te zijn. Het niveau van geïnformeerdheid blijkt af te nemen volgens de rangorde RVV 1990, BABW en uitvoeringsvoorschriften. De belangrijkste informatiebron lijkt de vakliteratuur te zijn, gevolgd door CROW- en V&W-informatie. Het RVV 1990 en het BABW heeft iedere beheerder direct ter beschikking, de uitvoeringsvoorschriften heeft blijkbaar niet iedereen onder handbereik (mogelijk dat sommigen de verspreide 'Leidraad voor de wegbeheerder' niet als zodanig hebben opgevat). Rond de invoeringsdatum (1 november 1991) bleek vrijwel iedere wegbeheerder in grote lijnen op de hoogte met de nieuwe regelgeving, desondanks blijkt een aanzienlijk deel van hen toch nog te worden geconfronteerd met situaties waarin die kennis en informatie te kort schiet. Niet iedereen blijkt in dergelijke situaties initiatieven te ontplooiën elders alsnog aanvullende informatie te bemachtigen. Ongeveer twee derde van de wegbeheerders bezochten een regionale voorlichtingsbijeenkomst; een derde liet daar dus verstek gaan.
- In het algemeen is sprake van een behoorlijk draagvlak bij de wegbeheerders. De meerderheid van hen onderschrijft de belangrijkste geformuleerde uitgangspunten; echter enkele uitgangspunten worden door een niet te verwaarlozen deel niet (geheel) gedeeld.

- Een ruime meerderheid van de wegbeheerders heeft een positieve opvatting over de nieuwe te volgen procedure bij het voorbereiden en uitvoeren van verkeersbesluiten en het lokale niveau van de bevoegdheid daartoe. Een meerderheid wist ook spontaan aan te geven dat motivering, gedegen afweging van belangen en overleg met de politie essentiële onderdelen zijn. Overige aspecten bleven - voorzover het gaat om spontane beantwoording - echter onderbelicht. Een niet te verwaarlozen deel meent dat het overleg met de politie nog wel eens tot problemen aanleiding heeft gegeven (en nog geeft). De mening overheerst dat de nieuwe procedure tot verhoging van de werklast leidt, maar dat dat mogelijk deels gecompenseerd wordt door een betere coördinatie, in het algemeen een breder draagvlak, een toename van de kwaliteit van het besluit op zich en mede daardoor ook een grotere kans op uitvoering van vormgevingsmaatregelen. De betrokkenheid bij verkeersbesluitvorming blijft (binnen gemeenten) voornamelijk beperkt tot gemeentelijke verkeersafdelingen en politie.
- Zoals eerdere meningspeilingen al deden vermoeden, blijkt de daadwerkelijke uitvoering in de praktijk geen directe afspiegeling van de hiervoor in het algemeen als positief omschreven attitude van de wegbeheerders ten opzichte van de uitgangspunten en uitvoeringsaspecten. Hoewel de meerderheid heeft aangegeven dat een terughoudend gebruik van verkeersborden al regel is, blijkt in een minderheid van de gevallen sprake te zijn van systematische en planmatig uitgevoerde sanering. Veelal gaat sanering samen met geplande renovaties of vindt in relatie met het uitsterfbeleid gefaseerd plaats. Vooral toepassing van vormgevingsmaatregelen - met name als alternatief voor regels en borden - lijkt nog op bescheiden schaal plaats te vinden, waarbij de ruimte op de begroting als voornaamste beletsel wordt aangevoerd.
- Toepassing van het nieuwe en in de aanvangsfase nogal bekritiseerde 'gele knipperende voetgangerslicht' en het bord 'rechtsaf voor (brom)-fietsers vrij' heeft nog maar op zeer bescheiden schaal plaatsgevonden. In beide gevallen lijken de geformuleerde plaatsingscriteria daarvan de voornaamste (en meest aangevoerde) reden.
- Naar de mening van de meerderheid van de wegbeheerders zijn de gevoerde voorlichtingscampagnes richting weggebruikers onvoldoende geweest. De meerderheid van hen nam daarom zelf nog initiatieven tot aanvullende voorlichtingsactiviteiten, waarbij in beperkte mate nog een beroep werd gedaan op instanties zoals VVN, politie, ROV's en RWS.
- Een meerderheid van de wegbeheerders meent dat het verkeersbeeld en -gedrag door invoering van de nieuwe regelgeving niet waarneembaar en zeker niet ingrijpend zijn veranderd.
- Het belang dat aan de verkeersveiligheid binnen een gemeente wordt gehecht valt wellicht voor een deel af te leiden uit het feit of verkeersveiligheid een zelfstandige en herkenbare positie inneemt. De meerderheid van de benaderde gemeenten bleek geen afzonderlijke portefeuillehouder verkeerszaken te kennen, evenmin als een zelfstandige afdeling verkeerszaken, geen aparte begrotingspost (van enige betekenis) voor verkeersveiligheid te hebben en geen (gemeentelijk) verkeersveiligheidsbeleidsplan te hebben vastgesteld. Wel bleek bij de meerderheid een functionaris

aangesteld die als verkeersveiligheidscoördinator zou kunnen worden beschouwd.

6.4. Resultaten uit de (aanvullende) mondelinge ondervraging van provinciale-wegbeheerders

Als gevolg van veranderingen die zowel met invoering van het RVV 1990 en het nieuwe BABW gepaard gingen, als tengevolge van andere wijzigingen die recent in de wegenbeheersstructuur plaatsvonden, hebben sommige gemeenten de bevoegdheid gekregen verkeersbesluiten te nemen voor wegvakken buiten de bebouwde kom, waar voorheen de provincie de bevoegde instantie was. Binnen kringen van provinciale wegbeheerders zouden opvattingen bestaan en ook wel veronderstellingen zijn geuit, die op problemen zouden kunnen wijzen die met deze overdracht van bevoegdheden en de daarmee samenhangende uitvoering van bepaalde taken hebben te maken. De opdrachtgever van het evaluatie-onderzoek heeft daarop gevraagd het bestaan, de omvang en de aard van deze mogelijke problemen op basis van een afzonderlijke aanvullende mondelinge ondervraging bij een steekproef van ca. 50% van de betrokken (provinciale) wegbeheerders na te gaan.

Deze aanvullende mondelinge ondervraging heeft in ieder geval aan het licht gebracht dat er op dit moment bij sommige provinciale wegbeheerders een aantal negatieve opvattingen en gevoelens leeft die in verband (lijken) te staan met de overdracht van het beheer over buiten de bebouwde kom gelegen voormalige provinciale wegvakken aan gemeenten. Zo menen, verwachten of hebben bedoelde provinciale wegbeheerders geconstateerd dat de kwaliteit van het beheer en de onderhoudstoestand van de betrokken wegvakken, alsmede de staat van onderhoud en de snelheid van de sanering van het verkeersbordenbestand in het kader van het BABW stagneert en de uniformiteit afneemt. De procedure bij verkeersbesluiten is niet altijd correct, evenals hantering van de uitvoeringsvoorschriften. Zelfs besluiten op basis van het oude reglement zijn gesignaleerd, zo wordt beweerd. Binnen gemeenten zou niet zelden de 'politiek' een (te) grote rol spelen bij het toepassen van vormgevingsmaatregelen (infrastructurele voorzieningen). Te beperkte kennis en ervaring en geringe financiële arm-slag - vooral bij kleinere gemeenten - worden als oorzaken van tekortkomingen in bedoeld gemeentelijk beheer gesuggereerd. Vooral het in de huidige opvatting richtinggevend begrip 'duurzaam veilig' zou onvoldoende inhoud (kunnen) worden gegeven. Al met al zou het onderhoud en beheer op een vergelijkbaar niveau als voorheen in gevaar komen. In hoeverre de problemen die bij deze vraaggesprekken aan de orde zijn gekomen ook werkelijk zijn gebaseerd op schouwingen in de praktijk of concrete voorbeelden is - op een enkel geval na - in het midden gebleven. Daarnaast dienen ze ook tegen de achtergrond te worden gezien van veranderingen die ook te maken hebben met de organisatie van het wegbeheer, zoals de Wet Herverdeling van het Wegbeheer van 29 oktober 1992, waarmee de wegbeheerders recentelijk werden geconfronteerd. Een dergelijk gecompliceerd veranderingsproces waaraan zowel dereguleringsaspecten als overdracht van bevoegdheden zijn verbonden gaat altijd wel met problemen en conflicten gepaard. Illustratie hiervan zijn de diverse lopende beroepsprocedures bij de Raad van State. Over het algemeen houden deze procedures echter verband met kosten en staat van onderhoud en toegekende functie van over te dragen wegvakken en hebben ze geen

directe relatie met het RVV 1990 en BABW. Het is moeilijk onder dergelijke omstandigheden, waarbij (overigens begrijpelijke) weerstanden tegen overdracht van bevoegdheden en mogelijk zelfs vooroordelen een rol kunnen spelen, het gewicht van de geïnventariseerde bezwaren op de juiste zwaarte te schatten. Het betekent dan ook niet zonder meer dat in het algemeen van een aantoonbare verslechtering van het overgedragen beheer sprake zal zijn. Toch zal het beleid met één en ander rekening moeten houden. In Bijlage 3 zijn de geïnventariseerde opmerkingen volledig weergegeven. Niet uit het oog mag worden verloren dat ze voor een deel berusten op enkele vraaggesprekken en daardoor moeilijk te quantificeren zijn.

6.5. Indrukken uit enige gesprekken met (gemeentelijke) functionarissen die beleidsmatig bij invoering van de nieuwe regelgeving zijn betrokken

Als aanvulling op de schriftelijke ondervraging (par. 6.2) was in de oorspronkelijke opzet voorzien in een (beperkt) aantal - eventueel telefonisch te voeren - vraaggesprekken met functionarissen die beleidsmatig, maar op enige afstand bij de materie betrokken zijn (bijvoorbeeld wethouders die verkeerszaken in hun portefeuille hebben).

Echt nieuwe gezichtspunten hebben deze gesprekken niet aan de resultaten van de schriftelijke ondervraging kunnen toevoegen. Ter illustratie hier enige indrukken.

In het algemeen is minder gedetailleerde kennis over het RVV 1990 en de achtergronden aanwezig. Over het BABW en de uitvoeringsmaatregelen zelfs uiterst beperkt (in vele gevallen is dat, gezien de aard van de betrokkenheid, ook niet direct vereist). Het inzicht in de inhoudelijke kanten die bij het tot stand komen van een verkeersbesluit een rol spelen is eveneens beperkt. Een duidelijke voorstelling welke andere overlegpartners dan de eigen verkeersafdeling en de politie bij de voorbereiding zouden kunnen worden betrokken ontbreekt vaak. Vermeende problemen bij het overleg met de politie zijn ofwel onbekend ofwel er bestaan uiteenlopende opvattingen over. De uitgangspunten van het RVV 1990 worden door alle ondervraagden in grote lijnen onderschreven. Echter het geloof en vertrouwen in een grotere geloofwaardigheid, een verbeterde handhaving door de politie, grotere betrokkenheid van zowel bewoners als verkeersdeelnemers blijkt niet sterk. De verwachtingen ten aanzien van ingrijpende veranderingen (met name verbeteringen) in het verkeersgedrag en de verkeersafwikkeling zijn niet echt hooggestemd. Opvallend blijkt ook bij deze interviews een uitgesproken vertrouwen in de positieve effecten van vormgevingsmaatregelen. Toch bestaat niet de indruk dat werkelijke toepassing op ruimere schaal dan voorheen plaatsvindt, zeker niet als alternatief voor regels en borden.

6.6. Resultaten van onderzoek naar relaties tussen diverse aspecten

De in par. 6.2 besproken resultaten illustreren dat er evenals tijdens de eerder uitgevoerde oriënterende interviewronde nog steeds sprake is van een aanzienlijke spreiding in - vooral parate - kennis, draagvlak en mate van toepassing van de nieuwe voorschriften. Verschil in draagvlak geldt voor zowel de nieuwe regelgeving in z'n totaliteit als ten aanzien van onderdelen daaruit. Gezien de complexiteit van het gehele veranderingsproces en de vele andere wijzigingen op het gebied van verkeer, verkeerswetgeving, organisatie van het wegbeheer, politietoezicht, rijopleiding en

nog andere daarmee samenhangende, deels gelijktijdig en deels regionaalsgewijs doorgevoerde veranderingen is het niet opzienbarend dat het genoemde veranderingsproces bij diverse wegbeherende instanties op gevarieerde wijze verloopt. Hoewel een relatief bescheiden steekproef van ongeveer 40 wegbeheerders niet direct een brede basis is voor het traceren van gedetailleerde relaties tussen bijvoorbeeld kennisniveau, uitgesproken draagvlak, kenmerken van het lokale wegbeheer en de plaats die verkeersveiligheid binnen de afzonderlijke beheersgebieden beleidsmatig inneemt, is in deze paragraaf toch getracht een aantal relevante relaties vast te stellen.

In de eerste plaats zou men zich kunnen afvragen of er een duidelijke relatie te herkennen valt tussen een hoog kennisniveau enerzijds en een groot draagvlak en toepassing op grote schaal anderzijds. Van primair belang is dan in dit verband de kwalificatie 'goed' voor het kennisniveau te definiëren. Uit de antwoorden op de A-vragen blijkt dat iedere respondent wel één of meer uitgangspunten achter de filosofie van het RVV 1990 en veranderingen als gevolg van het nieuwe BABW met daarbij horende uitvoeringsvoorschriften vermoedelijk zonder souffleren en op basis van parate kennis hebben aangegeven. Hoewel arbitrair, zou voor de kwalificatie 'goed' voor kennis over de achtergronden kunnen worden gekozen indien bij vraag A.1 de onderdelen 1, 4 en 5 (zie Bijlage 2) alle zijn genoemd, te weten: minder, eenvoudiger en duidelijker basisregels, meer gewicht toekennen aan eigen inzicht, verantwoordelijkheid en initiatief en versterking van de geloofwaardigheid en betere handhaafbaarheid.

Voor kennis over de achtergronden van het BABW is de kwalificatie 'goed' op analoge manier te omschrijven als A.2.1, A.2.2, A.2.3 en tevens één van de aspecten A.2.4 of A.2.6 zijn genoemd, te weten: voorkeur voor fysieke of infrastructurele maatregelen, meer bevoegdheden aan lokale wegbeheerders, besluitvorming op lokaal niveau, overleg met politie en één of meer van de aspecten onderbouwing, motivering, belanghebbende horen, inspraak- of beroepsprocedures of openbaarmaking. Voor inzicht in de belangrijkste veranderingen vanwege de nieuwe uitvoeringsvoorschriften kan als 'goed' worden aangemerkt als worden genoemd A.3.1, A.3.2 en één van de aspecten A.3.3, A.3.4 of A.3.6, te weten: minder, duidelijker en eenvoudiger regels, borden en voorschriften, meer verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor wegbeheerders en één of meer van de opmerkingen over toepassing reflecterende materialen, functie van haaientanden of aanpassing van snelheid aan weginrichting en omgeving. Strikte toepassing van de hiervoor geformuleerde criteria voor de kwalificatie 'goed' heeft als resultaat dat hiervan slechts in enkele gevallen sprake zou zijn. Vergeleken met de uitkomst uit vraag B.1.3, waarin respectievelijk 16, 13 en 7 respondenten zichzelf goed op de hoogte achten van respectievelijk RVV 1990, BABW en uitvoeringsvoorschriften, zou op te maken zijn dat wegbeheerders hun kennisniveau zelf hoger inschatten dan op grond van de hiervoor aangelegde criteria die bij beoordeling van hun parate kennis uit vraag A werd gehanteerd zou zijn te rechtvaardigen. Voor correcte toepassing in de praktijk is het onmiddellijk paraat hebben uiteraard lang niet altijd strikt nodig. Daar het noodzakelijke naslagwerk meestal onder handbereik bleek te zijn is het in veel gevallen ook voldoende als men weet waar de noodzakelijke informatie is te vinden. Uitsluitend op basis van deze ondervraging kan de relatie tussen kennis en (correcte) toepassing van de regelgeving in de praktijk dan ook niet wor-

den bepaald. Mogelijk dat het hier geschetste beeld hierdoor enigszins geflatteerd is.

Een andere relatie die mogelijk relevant is, is die tussen een beweerd positief draagvlak voor het uitgangspunt uit de filosofie dat een toepassing van vormgevingsmaatregelen op grote schaal voorstaat (C.1.10) en instemming met de uitspraak dat er meer infrastructurele maatregelen moeten worden getroffen (D.7.15). Deze relatie blijkt duidelijk, er is sprake van consistentie.

Een andere en meer interessante relatie in dit verband is die tussen het draagvlak voor vormgevingsmaatregelen (C.1.10) en de uitspraak omtrent de feitelijke toepassing in de praktijk (F.1.1). Van de 28 respondenten die de genoemde filosofie ondersteunen passen slechts 6 (in nieuwe situaties 7) deze maatregelen regelmatig en 18 (in nieuwe situaties 15) op bescheiden schaal of zelden toe. Aan de andere kant staan - op een enkele uitzondering na - alle wegbeheerders die beweren dergelijke maatregelen in de praktijk regelmatig toe te passen ook achter dit uitgangspunt. Hoewel gebaseerd op kleine aantallen respondenten, is de relatie duidelijk: een positief draagvlak leidt vermoedelijk wel tot praktijktoepassing op grotere schaal.

De I-vragen hebben (vrijwel) uitsluitend betrekking op kenmerken van en situaties bij gemeentelijke wegbeheerders. Nagegaan is of er relaties bestaan tussen enerzijds het gevoerde beleid bij screening van het wegennet en sanering van het verkeersbordenbestand (E.1.1 t/m E.1.6) en omstandigheden zoals aanwezigheid van een afzonderlijke portefeuillehouder voor verkeerszaken (I.1.1), een zelfstandig (onder een wethouder) opererende afdeling verkeerszaken (I.2.1), het bestaan van een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleidsplan (I.8), een aparte en herkenbare begrotingspost voor verkeersveiligheid en de grootte van de gemeente.

De gegevens wekken de indruk - overigens zonder dit statistisch te kunnen onderbouwen - dat een afzonderlijke portefeuillehouder voor verkeerszaken, een zelfstandig opererende verkeersafdeling en een vastgesteld gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleidsplan een positieve invloed hebben op de wijze waarop screening van het wegennet en sanering van het verkeersbordenbestand in die gemeente plaats vindt. In dergelijke gemeenten lijkt er minder sprake te zijn van een ad hoc werkwijze en het volgen van een uitsterfsysteem, maar vinden genoemde activiteiten planmatiger plaats en wordt bij voorgenomen (wijk- en wegdek)renovaties vermoedelijk al meer in de geest van de nieuwe voorschriften gewerkt. De beschikbare gegevens bieden echter onvoldoende ruimte voor een uitspraak over de invloed van de grootte van de gemeente op het saneringsbeleid.

Tussen realisering van een verkeersveiligheidsplan en een afzonderlijke en als zodanig herkenbare begrotingspost voor verkeersveiligheid is een relatie aannemelijk. Deze relatie blijkt uit combinatie van de antwoorden op de vragen (I.8) en (I.10). De meerderheid van gemeenten met een vastgesteld verkeersveiligheidsbeleidsplan (7 van de 11) hebben eveneens een aparte begrotingspost; van de 21 zonder plan hebben er eveneens 7 een aparte begrotingspost. Met andere woorden, een plan kan een stimulans zijn of zelfs aanleiding zijn om voor verkeersveiligheid een herkenbare begrotingspost op te voeren (of omgekeerd).

Tenslotte is nog gekeken of vaststelling van een verkeersveiligheidsbeleidsplan nog samenhangt met de grootte van de gemeente (uitgedrukt in inwonertal). De gegevens die via de antwoorden op vraag (I13) beschikbaar zijn laten ook hier slechts toe een globale indruk weer te geven: 3 van de 16 gemeenten met 50000 inwoners of minder bleken een dergelijk plan te hebben vastgesteld; bij gemeenten met meer dan 50000 inwoners was dit bij 9 van de 20 het geval. Hieruit zou op te maken zijn dat grotere gemeenten relatief vaker tot vaststelling van een verkeersveiligheidsbeleidsplan zijn gekomen.

7. Eindconclusies

7.1. Inleiding

In Hoofdstuk 1 Inleiding zijn de bedoelingen die met de nieuwe regelgeving werden beoogd globaal aangegeven en de verwachtingen ten aanzien van effecten op de verkeersonveiligheid die daaraan werden gekoppeld uitgesproken. Als belangrijkste doel van de nu uitgevoerde evaluatiestudie onder wegbeherende instanties is te beschouwen een antwoord te kunnen geven op de vragen in hoeverre en in welke mate de beoogde bedoelingen één jaar na invoering zijn gerealiseerd en of er aanwijzingen zijn dat de nieuwe regelgeving (inclusief het daarnaast gevoerde flankerende beleid) aan de verwachtingen voldoet en in de praktijk ook z'n toepassing vindt. Teneinde voorgaande vragen te kunnen beantwoorden werd de doelstelling van het evaluatie-onderzoek onder wegbeheerders eerst geoperationaliseerd door 'vertaling' in de in Hoofdstuk 3 (doelstellingen) geformuleerde vragen. Deze hebben onder meer betrekking op de kennis over de materie die bij de betrokken wegbeheerders aanwezig is, het draagvlak waarop de nieuwe regelgeving kan steunen en problemen en onduidelijkheden die na invoering nog in de praktijk aan het licht zijn gekomen. (Veronderstelde) problemen en onduidelijkheden kunnen een negatieve invloed hebben op zowel draagvlak als toepassing in de praktijk. Ook kunnen ze een adequate voorbereiding, uitvoering en naleving van verkeersbesluiten in de weg staan. Voor toetsing van het succes van het gevoerde flankerende beleid in de richting van wegbeheerders tenslotte heeft de daarvoor verantwoordelijke Hoofddirectie van de Waterstaat zelf criteria gesteld (de in Hoofdstuk 3 geformuleerde '65%'-criteria).

7.2. Conclusies ten aanzien van de toetsing met de geformuleerde criteria

Het eerste criterium luidt dat 65% van de wegbeheerders in hoofdlijnen moet kunnen aangeven wat de toepassingsmogelijkheden van de nieuwe uitvoeringsvoorschriften BABW zijn. Dit kan geïnterpreteerd worden als de mate waarin kennis en vaardigheden bij de wegbeheerders aanwezig zijn om de nieuwe regelgeving in hun dagelijkse praktijk toe te passen. Onderscheid kan daarbij gemaakt worden in actieve en passieve kennis. Verder moet de afweging worden gemaakt wat nu feitelijk als 'hoofdlijnen' moet worden beschouwd, of met andere woorden wanneer er sprake is van voldoende kennis in dit verband. De actieve of parate kennis komt het sterkst tot uitdrukking in de antwoorden op de zogenoemde open vragen, zoals bijvoorbeeld de A-vragen. In par. 6.6 is uitgebreid ingegaan op de vraag wanneer van een 'goed' of 'voldoende' kennisniveau kan worden gesproken. Worden deze maatstaven zonder meer toegepast op het eerste toetsingscriterium dan kan niet anders worden geconcludeerd dan dat de 65%-norm in dit geval niet is gehaald.

Het tweede criterium dat luidt dat 65% van de wegbeheerders inzicht dient te hebben in het gewenste terughoudende en zorgvuldige gebruik van verkeerstekens en mogelijkheden moet zien dit doel in de praktijk te realiseren lijkt evenmin (volledig) te zijn gerealiseerd.

Bij dit criterium moet overigens een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de attitude ten opzichte van dit uitgangspunt van de nieuwe

regelgeving en de feitelijke toepassing ervan binnen het eigen beheersgebied. De resultaten uit de oriënterende interviewronde wezen hier ook al op: een redelijk kennisniveau, het eventueel onder handbereik hebben van de noodzakelijke informatie en zelfs een grote mate van instemming met de uitgangspunten leidt niet automatisch tot praktijktoepassing op grote schaal. Onderbouwing voor een oordeel over de mate waarin het tweede criterium is gerealiseerd kan worden geput uit de antwoorden op de vragen C.1.10, E.1, E.2, E.3 en F.1. Circa drie kwart van de betrokken wegbeheerders beweert in C.1.10 zich te kunnen vinden in de filosofie die zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens en -borden voorstaat. Wat betreft de positieve attitude lijkt hiermee de 65%-norm te zijn bevestigd. Over feitelijke toepassing zijn de cijfers echter niet alleen tegenstrijdig maar veelal ook minder rooskleurig. Bij E.2 beweren nog 4 op de 5 betrokkenen dat binnen het beleid in hun beheersgebied een terughoudend gebruik regel is, maar bij E.1 bevestigt minder dan de helft dat sprake is van een systematische screening van het wegennet of systematische sanering van het bordenbestand. Hooguit een kwart meldt bij F.1 dat toepassing van vormgevingsmaatregelen in plaats van borden of toepassing van regels regelmatig plaats vindt. Minder dan 1 op de 5 meldt bij E.3 dan ook dat het aantal borden het laatste jaar (relatief) is afgenomen. Verder blijkt dat vooral bij toepassing van vormgevingsmaatregelen en systematische sanering van het wegennet en het verkeerstekens- en -bordenbestand - beide toch als essentiële uitgangspunten van de nieuwe regelgeving te beschouwen - financiële en soms ook wel politieke aspecten een belangrijke, zo niet doorslaggevende rol spelen. Bij tal van wegbeheerders lijkt er dan ook sprake van een terughoudend beleid ten aanzien van daadwerkelijke uitvoering van vormgevingsmaatregelen op ruime schaal in de praktijk en van consequente sanering van het gehele wegennet en bordenbestand. De veelal trage en gefaseerde aanpak wordt nog gestimuleerd omdat in een aantal situaties een zogenoemde uitsterfconstructie is toegestaan.

Het derde toetsingscriterium heeft betrekking op inzicht in en voorbereiding en uitvoering van verkeersbesluiten en stelt dat 65% van de wegbeheerders in hoofdlijnen moet weten hoe een verkeersbesluit er inhoudelijk uitziet, welke procedures daarbij dienen te worden doorlopen en wie bij het opstellen moeten worden betrokken.

Onderbouwing voor een oordeel over de mate waarin aan dit criterium is voldaan kan worden geput uit de antwoorden op de D-vragen. Ook hier is onderscheid te maken in attitude en feitelijke inhoudelijke kennis en moet een uitspraak worden gedaan wat onder de 'hoofdlijnen' dient te worden verstaan. Als bijvoorbeeld de volgende combinatie van antwoorden op de D.1.1 en D.1.2 vragen, te weten: motivering; doelstelling aangeven; redenen omkleden; overleg met politie en overige betrokken instanties als voldoende kennis van de hoofdlijnen wordt geïnterpreteerd dan zou de conclusie luiden dat de 65%-norm is gerealiseerd. Buiten beschouwing blijven dan wel de overige aspecten die bij genoemde vraag aan de orde kwamen, zoals inspraakprocedure; publikatieplicht; beroepsmogelijkheden en nauwkeurige belangenafweging. Worden deze laatste groep aspecten eveneens onder hoofdlijnen gerangschikt dan blijkt minder dan een derde de hoofdlijnen te kennen en is het 65%-criterium niet gerealiseerd. Uit antwoorden op onderdelen van de vragen D.3, D.4 en D.7 ontstaat wel de indruk dat ongeveer 65% van de betrokkenen zich in de procedure voor verkeersbesluiten in nieuwe stijl kan vinden.

7.3. Conclusies ten aanzien van de overige vragen uit de doelstelling

Naast de hiervoor besproken drie door de Hoofddirectie aangegeven toetsingscriteria zijn in Hoofdstuk 3 (doelstellingen) nog negen vragen geformuleerd. Voor zover deze vragen niet reeds in de genoemde criteria zijn verwerkt en onder par. 7.2 aan de orde zijn geweest en er bovendien op grond van de resultaten van de ondervragingen conclusies met betrekking tot deze vragen zijn te trekken worden zij hierna besproken.

- *Draagvlak voor de nieuwe regelgeving*

De conclusie ten aanzien van de (tweede) vraag - is er sprake van een voldoende draagvlak - kan positief zijn. Over het algemeen is er sprake van een breed draagvlak, zowel bij voornamelijk beleidsmatig (zelfs op enige afstand) betrokken functionarissen als bij de meer bij de uitvoering betrokkenen. Bij een deel van de wegbeheerders blijken er bedenkingen tegen een beheersoverdracht naar het lokale niveau (namelijk van provincie naar gemeente) en worden problemen ervaren met de voorgeschreven overlegprocedure (bijvoorbeeld met de politie). Een aanzienlijk deel van de wegbeheerders constateert dat een aantal aspecten uit de nieuwe regelgeving de kosten en de werklast verhoogt, terwijl de mogelijke positieve effecten ervan (verbetering verkeersgedrag; minder ongevallen; gemakkelijker handhaving etc.) pas later zullen blijken en zij er evenmin in veel gevallen rechtstreeks iets van zullen merken. De invloed van de hiervoor genoemde bezwaren lijken het draagvlak voor de nieuwe regelgeving in z'n totaliteit echter toch niet aan te tasten. Het draagvlak mag als voldoende worden beschouwd.

- *Consequenties van de veranderde regelgeving*

Bij dit aspect is onderscheid te maken in consequenties voor de wegbeheerders zelf (bijvoorbeeld ten aanzien van werklast en taakuitvoering; vraag 6 uit Hoofdstuk 3) en (al of niet beoogde) effecten op het verkeersgedrag en als afgeleide daarvan op de afwikkeling van het verkeer en de verkeers(on)veiligheid (vraag 9 uit Hoofdstuk 3). Wat de werklast betreft meent een meerderheid (van 6 op de 10) dat van een toename sprake is. Ongeveer de helft meent dat de besluitvorming bij verkeersmaatregelen niet vlotter zal verlopen, maar meent wel dat de coördinatie verbetert, van een planmatiger aanpak sprake zal zijn en de kwaliteit van besluiten kan verbeteren.

Vooraf gemeentelijke wegbeheerders signaleren de financiële gevolgen van het toepassen van de nieuwe regelgeving als een extra druk, waardoor toepassing in de praktijk achterblijft bij de intenties.

Uit zowel de schriftelijke ondervragingen als de daarop aansluitende mondelinge interviews blijkt bij de wegbeheerders een grote mate van consensus aanwezig als het gaat om waarneming van veranderingen in het verkeersgedrag en de verkeersafwikkeling. Veranderingen van enige betekenis zijn nauwelijks gesignaleerd. Wel meenden diverse wegbeheerders te constateren dat de weggebruikers vaak onvoldoende op de hoogte zijn van de betekenis van zelfs enkele elementaire regels en borden (bijvoorbeeld interpretatie van bord D.6 als linksaf verbod).

- *Beoordeling van het flankerend beleid bij het RVV 1990 en het BABW*
Het gevoerde flankerende (overheids)beleid is gericht geweest op verschillende doelgroepen. Onder meer is dit beleid gericht geweest op weggebruikers en wegbeheerders. Toetsing van het flankerend beleid ten behoe-

ve van wegbeheerders is bij par. 7.2 al aan de orde geweest. Volgens de gestelde normen zou circa een jaar na invoering 65% van de wegbeheerders in staat moeten zijn de toepassingsmogelijkheden van de uitvoeringsvoorschriften van het BABW in hoofdlijnen aan te geven, een inzicht te hebben in een zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens en -borden, voldoende inzicht te hebben in mogelijkheden dit ook in de praktijk te realiseren en op de hoogte te zijn van de gang van zaken bij het nemen van een verkeersbesluit. Wordt inzicht vertaald in kennis (wat uiteraard niet hetzelfde is, maar kennis is voor inzicht wel noodzakelijk) dan moet de conclusie worden getrokken dat de 65%-norm slechts in beperkte mate is gehaald. Over het flankerend (voornamelijk voorlichtend) beleid in de richting van de weggebruikers zijn de opvattingen van de wegbeheerders niet al te gunstig: slechts 1 op de 10 omschreef dit beleid als 'goed', twee derde als 'matig'. Meer dan twee derde van de (lokale) wegbeheerders beweert zelf nog aanvullende voorlichtingsactiviteiten te hebben ondernomen.

8. Discussie

Het beeld dat door deze evaluatie is geschetst is niet overwegend positief te noemen. Weliswaar is over de hele linie sprake van een voldoende draagvlak, maar met name de parate kennis omtrent de achtergronden en de veranderingen vallen tegen. Het veranderingsproces verloopt per wegbeherende instantie verschillend en soms zeer geleidelijk. Planmatige sanering en toepassing van infrastructurele maatregelen als alternatieven voor verkeersregels, -tekens en -borden vindt in het algemeen nog niet op grote schaal plaats. Het gevoerde flankerende beleid richting weggebruikers is in de ogen van de wegbeheerders in veel gevallen onvoldoende geweest. Dit lijkt bevestigd te worden door evaluatie-onderzoek onder die weggebruikers. Het ziet er naar uit dat het flankerende beleid gericht op wegbeheerders evenmin volledig aan z'n doel heeft beantwoord, want de door het beleid zelf gestelde normen (de geformuleerde 65%-criteria!) blijken niet bereikt. Bij deze constatering zijn een enkele kanttekeningen op z'n plaats.

Als eerste de vraag hoe representatief dit geschetste beeld mag worden beschouwd voor wegbeheerders in het algemeen. Hoewel de conclusies zijn gebaseerd op resultaten uit een random steekproef die een goede spreiding vertoont naar regio en gemeentegrootte, legt de omvang enige beperkingen op aan de conclusies. Daar tegenover staat dat er bijzondere zorg is besteed de juiste personen bij de betrokken wegbeherende instanties te ondervragen. Het betreft uitsluitend functionarissen die beleidsmatig of uitvoerend bij het RVV 1990 en het BABW zijn betrokken. De vragenlijst, die 54 vragen omvatte, is door de respondenten veelal nauwgezet beantwoord. Dit blijkt onder meer uit een grote consistentie van de antwoorden per vragenlijst. Daarnaast komen de resultaten van een aantal vragen redelijk overeen met die op vergelijkbare vragen die bij andere gelegenheden worden gesteld, zoals bijvoorbeeld bij de Vierde peiling Gemeentelijk Verkeersveiligheidsbeleid in het kader van in 1992 uitgevoerde evaluatie van de Actie -25% (Oude Egberink & Lourens, 1992). Resumerend: Er zijn geen aanwijzingen bekend die op selectiviteit zouden wijzen en de kwaliteit van de beantwoording van de vragenlijsten is consistent en groot, maar de omvang van de steekproef houdt enige beperking in ten aanzien van de conclusies.

Als tweede punt dient de betekenis van het niveau van de parate kennis ter discussie te worden gesteld. Het is nog maar de vraag of het voor praktijk toepassing van de nieuwe regelgeving en het op correcte wijze van voorbereiden en uitvoeren van verkeersbesluiten nieuwe stijl bijvoorbeeld per se noodzakelijk is alle uitvoeringsvoorschriften en detail paraat te hebben of dat het voldoende is de hoofdlijnen globaal te kennen en te weten waar de noodzakelijke detailinformatie vlot gevonden kan worden, gegeven het feit dat vrijwel iedere betrokkene die noodzakelijke informatiebronnen ook binnen handbereik heeft. Over dit laatste moet dan wel zekerheid bestaan (nog niet iedereen bleek bijvoorbeeld direct over de uitvoeringsvoorschriften te kunnen beschikken!). Voor bijzondere omstandigheden en situaties (en die blijken ook nog altijd voor te komen) dient een soort 'loketfunctie' beschikbaar te zijn, waar relevante informatie altijd beschikbaar is. Overigens is gebleken dat voldoende kennis niet

automatisch toepassing in de praktijk hoeft te betekenen. Ook argumenten en overwegingen die weinig van doen hebben met kennis of draagvlak, zoals bijvoorbeeld financiële, kunnen - zoals is gebleken - toepassing van enige omvang in de praktijk in de weg staan.

Een derde punt dat een rol speelt is dat veranderingsprocessen van een aard, strekking en omvang van de implementatie van het RVV 1990 en het nieuwe BABW in de praktijk vaak geleidelijk verlopen. Het op voorhand 'ingebouwde' uitsterfproces op enkele aspecten werkt dat nog in de hand. Daarbij komt nog dat talrijke ongeveer in dezelfde periode plaatsgevonden hebbende veranderingen in beleid, regelgeving, wegbeheer en verkeerstoezicht en uitvoering van reorganisatie binnen het politieapparaat het implementatieproces van het RVV 1990 en het BABW (kunnen) hebben beïnvloed. Problemen en bezwaren die aan invoering van het RVV 1990 en het BABW worden toegeschreven, blijken soms meer of gedeeltelijk het gevolg van die andere wijzingen te zijn, maar kunnen wel effect op het eerder genoemde veranderingsproces in de praktijk hebben gehad.

Tenslotte moet in het oog worden gehouden wat met deze evaluatie kan worden bepaald. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt in het presenteren van een momentopname en het weergeven van een ontwikkeling in de tijd. Voor het constateren van veranderingen als gevolg van de invoering van de nieuwe regeling of - met andere woorden - het registreren van de wijze waarop het veranderings- of implementatieproces plaatsvindt, zijn naast een basismetings één of meer registratiemomenten enige tijd na invoering noodzakelijk. Vanwege hier niet nader te bespreken overwegingen is hiervan afgezien (de in de Inleiding besproken oriënterende interviewronde mag niet als zodanig worden opgevat, maar had primair tot doel bij te dragen aan ontwikkeling van een geschikte onderzoeksmethode). Het beeld dat met de besproken evaluatie wordt geschetst geeft dan ook geen ontwikkeling weer, maar een momentopname ongeveer één jaar na de invoeringsdatum. De gehanteerde methode geeft een beeld van de kennis, het draagvlak en de opvattingen over het gevoerde flankerende beleid zoals die op dat moment bij wegbeheerders zijn aangetroffen. Van de toepassing in de praktijk geeft de evaluatie slechts een globale indruk, bevestiging hiervan zou gevonden moeten worden in een praktijk-schouwing van een steekproef beheersgebieden. Aangezien dergelijke schouwingen evenmin in de uitgangssituatie hebben plaatsgevonden zullen deze ook slechts een momentopname kunnen zijn en geen inzicht geven in een ontwikkeling in de tijd. De effecten op het verkeersgedrag en de veiligheid en vlotheid van de verkeersafwikkeling (die door de wegbeheerders op dit moment in ieder geval niet op enige schaal van betekenis zijn geconstateerd) zullen op een andere wijze geëvalueerd moeten worden. Gezien het tempo waarin het veranderingsproces zich lijkt af te spelen is de opvatting dit binnen een periode van twee jaar te kunnen realiseren te optimistisch. Te meer daar de veranderingen voor één van de belangrijkste doelgroepen - de weggebruikers - toch achteraf gezien minder ingrijpend zijn gebleken. In verband hiermee moeten de verwachtingen ten aanzien van de effecten van de nieuwe regelgeving in termen van verbeterd verkeersgedrag en toegenomen verkeersveiligheid vermoedelijk worden bijgesteld. Voor zover dergelijke veranderingen op een later tijdstip en op basis van een geschikte evaluatiemethode alsnog zouden worden vastgesteld, dan zal het achteraf uiterst moeilijk, zo niet onmogelijk zijn, de relatie met invoering van het hernieuwde RVV en nieuwe BABW te leggen.

9. Aanbevelingen

Op basis van de resultaten, de daarop gebaseerde conclusies en naar aanleiding van de discussie zijn de volgende aanbevelingen te formuleren:

- Omdat de parate kennis (nog) niet bij alle wegbeheerders voldoende moet worden verondersteld is het belangrijk dat op elke werkplek binnen afdelingen waarop medewerkers bij voorbereiding, begeleiding en uitvoering van verkeersbesluiten zijn betrokken alle relevante informatie en naslagwerken onder handbereik zijn.
- Omdat de indruk is ontstaan dat er nog steeds medewerkers van wegbeherende instanties zijn die in de dagelijkse praktijk - ondanks de beschikbaarheid van uitvoeringsvoorschriften, relevante handleidingen, vraagbaak RVV/BABW, leidraad sanering verkeerstekens, diverse CROW-publicaties en overige artikelen in de vakliteratuur - worden geconfronteerd met situaties die naar hun idee een specifieke oplossing vereisen of met onduidelijkheden in de regelgeving, is realisering (of handhaving) van een centraal informatiepunt met een soort loketfunctie aan te bevelen. Een nevenfunctie van deze centrale informatiepost kan bestaan uit registratie en inventarisatie van mogelijk nog te signaleren problemen en vragen die kunnen ontstaan naar aanleiding van de komende implementatie van de zogenoemde reparatie wetgeving.
- Aangezien er in ruime mate instemming blijkt te zijn met het uitgangspunt dat in de praktijk meer infrastructurele maatregelen moeten worden toegepast, maar de feitelijke toepassing kennelijk wordt geremd door vooral financiële overwegingen, kan wellicht een stimuleringsmaatregel in de geest van bijvoorbeeld de Actie -25% hier in positieve zin verandering in brengen. Langs deze weg kan de door een groot deel van de beheerders gehanteerde uitsterfconstructie - die zowel het veranderingsproces vertraagt als de uniformiteit vermindert - strakker worden gesteld.
- Een gedegen aanpak van de verkeersonveiligheid op gemeentelijk niveau wordt bevorderd door realisering van een aantal zaken op het organisatorische vlak, zoals het hebben van een afzonderlijke portefeuillehouder voor verkeerszaken, een coördinator voor verkeersveiligheid en een zelfstandige afdeling verkeerszaken. Hiermee wordt de kans dat een verkeersveiligheidsbeleidsplan wordt vastgesteld en een aparte en herkenbare begrotingspost voor verkeersveiligheid opgenomen groter. Een planmatige implementatie van de nieuwe regelgeving blijkt in positieve zin samen te hangen met de genoemde organisatorische structuur, de aanwezigheid van zo'n plan en afzonderlijke begrotingspost. Gemeenten dienen dan ook met kracht te worden gestimuleerd dergelijke organisatorische veranderingen door te voeren (zie ook de SWOV-brochure De verkeersonveiligheid aangepakt; Succes- en faalfactoren voor gemeentelijk beleid).

Literatuur

Espeldoom, B.J. (1992). Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer; Een evaluerend onderzoek naar het flankerend beleid gevoerd ten aanzien van de gemeenten in Noord-Brabant in het kader van de invoering van het RVV 1990 en BABW. Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer, Tilburg.

V&W (1991). Reglement Verkeersregels & Verkeerstekens; Een brochure over het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer. Dienst Verkeerskunde, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rotterdam.

V&W (1992). Vraagbaak RVV 1990 en BABW. Afdeling Verkeersrecht (RV), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

Noordzij, P.C. (1988). Commentaar op het voorontwerp RVV 1990. R-88-22. SWOV, Leidschendam.

Noordzij, P.C. (1989). Opmerkingen bij het voorontwerp RVV 1990. R-89-07. SWOV, Leidschendam.

Noordzij, P.C. (1990). Een evaluatieplan voor het herziene RVV en het nieuwe BABW. R-90-51. SWOV, Leidschendam.

Noordzij, P.C. (1991). Gedragsaanbevelingen voor weggebruikers. R-91-39. SWOV, Leidschendam.

Oude Egberink H. & Lourens P.F. (1992). De vierde peiling gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid. VK-92-04. VSC, Rijksuniversiteit Groningen.

Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. Staatsblad 459, jaargang 1990, besluit d.d. 26 juli 1990.

Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Staatscourant, nummer 134, d.d. 15 juli 1991.

Vis, A.A. (1991). Evaluatie van invoering van het herziene RVV en het nieuwe BABW; Verslag van een oriënterende interviewronde bij politiekorpsen, wegbeheerders/verkeersafdelingen van gemeenten en rijsscholen. R-91-80. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1991). Evaluatie van invoering van het nieuwe RVV 1990; Enquête onder weggebruikers. R-91-67. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1992). Evaluatie van het nieuwe RVV door weggebruikers; Een samenvattend verslag van de nameting. R-92-42. SWOV, Leidschendam.

Bijlagen 1 t/m 5

Bijlage 1. Vragenlijst Evaluatie-onderzoek wegbeheerders na invoering RVV 1990 en BABW.

Bijlage 2. Antwoordenlijst Evaluatie-onderzoek wegbeheerders na invoering RVV 1990 en BABW.

Bijlage 3. Opmerkingen van provinciale wegbeheerders met betrekking tot de overdracht van het beheer over wegvakken buiten de bebouwde kom aan gemeenten.

Bijlage 4. Gemeentelijke afdelingen waar verkeersveiligheid wordt behartigd en die rechtstreeks onder verantwoordelijkheid van een wethouder functioneren, inclusief het aantal personen dat daar werkzaam is en de globale taken (volgens opgave van de respondenten).

Bijlage 5. Functies en afdelingen van personen die als verkeersveiligheidscoördinatoren zijn te beschouwen alsmede de begrotingspost waar verkeersveiligheid is ondergebracht als een zelfstandige post ontbreekt (volgens opgave van de respondenten).

Bijlage 1

Vragenlijst Evaluatie-onderzoek wegbeheerders na invoering RVV 1990 en BABW

Graag het door u correct geachte antwoord (of antwoorden in geval er meerdere juist zijn) aankruisen of cirkeltje zwart maken.
Open vragen graag zo kort mogelijk, eventueel met enkele trefwoorden beantwoorden.

A. Bekendheid met/en kennis over RVV 1990, BABW en uitvoeringsvoorschriften.

Het RVV 1990 is gebaseerd op een nieuwe kijk op de wijze waarop het verkeer in goede banen moet worden geleid. Een sterker beroep op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruikers en op een zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens door de wegbeheerder zijn daar voorbeelden van.

Vraag A.1: Wat is de achterliggende filosofie en (de meest essentiële) uitgangspunten van het nieuwe RVV?
(graag in een aantal beknopte uitspraken hier onder weergeven).

.....
.....
.....
.....

Vraag A.2: Wat zijn de belangrijkste veranderingen door invoering van het BABW op 1-11-1991 ten opzichte van de situatie daarvoor?
(graag hier onder kort aangeven).

.....
.....
.....
.....

Vraag A.3: Wat zijn de belangrijkste veranderingen door invoering van de uitvoeringsvoorschriften BABW ten opzichte van de oude situatie?
(graag hier onder kort aangeven).

.....
.....
.....

B. Wijze waarop de informatie werd verkregen en de kwaliteit van de beschikbare informatiebronnen.

Vraag B.1: Vindt u dat u voldoende geïnformeerd bent over RVV 1990, BABW en uitvoeringsvoorschriften?

	RVV	BABW	Uitvoeringsvoorschriften
goed	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 1
redelijk	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 2
mang	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 3
niet	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 4
geen mening	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 5	<input type="radio"/> 5

Vraag B.2 Op welke wijze verkreeg u uw informatie?

vakliteratuur:	O	1
publicaties CROW:	O	2
pers:	O	3
interne cursussen:	O	4
via collega's:	O	5
uit staatsblad:	O	6
via congressen:	O	7
via studiedagen:	O	8
info van Regionale organen v/d Verkeersveiligheid:	O	9
info van het Ministere V&W:	O	10
info VNG:	O	11
overige media:	O	12
eigen initiatieven:	O	13
is niet geïnformeerd	O	14
weet niet (meer):	O	15

Vraag B.3: Kunt u als dat nodig mocht zijn "direct" beschikken over het RVV 1990, BABW, uitvoeringsvoorschriften en overig informatiemateriaal?

M.a.w. ligt genoemde informatie min of meer "op de plank" en is het gemakkelijk toegankelijk?

	ja	nee	weet niet
RVV 1990:	O 1	O 2	O 3
BABW:	O 1	O 2	O 3
uitvoeringsvoorschriften:	O 1	O 2	O 3
overig informatiemateriaal:	O 1	O 2	O 3

Vraag B.4: Wanneer raakte u in het bezit van informatie over het nieuwe RVV, BABW en Uitvoeringsvoorschriften?

	RVV	BABW	Uitvoeringsvoorschriften
ruim voor de invoeringsdatum:	O 1	O 1	O 1
rond de invoeringsdatum (1-11-1991):	O 2	O 2	O 2
geruime tijd na de invoering:	O 3	O 3	O 3
kort geleden:	O 4	O 4	O 4
nog onvoldoende informatie ontvangen:	O 5	O 5	O 5
onbekend:	O 6	O 6	O 6

Vraag B.5: Bent u in de praktijk tot nu toe geconfronteerd met situaties waarin u volgens uw idee over onvoldoende feitelijke informatie beschikte om in de geest van het nieuwe RVV en BABW tot een bevredigende oplossing te komen? (b.v. bij voorbereiding en nemen van verkeersbesluiten "nieuwe stijl" of bij toepassing van nieuwe borden en tekens, toepassen van vormgevingsmaatregelen en interpretatie van de nieuwe uitvoeringsvoorschriften).

regelmang:	O	1
soms:	O	2
zelden:	O	3
nooit:	O	4

Vraag B.6: Op welke wijze heeft u getracht alsnog aanvullende informatie te krijgen?

.....

Vraag B.7: Was deze aanvullende informatie voldoende?

ja:	O	1
nee:	O	2
soms:	O	3
weet niet:	O	4

Vraag B.8: Heeft u speciaal in het kader van het door V&W ontwikkelde "flankerende beleid wegbeheerders" georganiseerde voorlichtingsbijeenkomsten (b.v. van de Regionale Organen Verkeersveiligheid) bezocht?

ja: 1
nee: 2

C. Draagvlak en instemming filosofie en uitgangspunten RVV 1990 en BABW.

Vraag C.1: Het RVV 1990 en BABW zijn gebaseerd op een wat andere filosofie over hoe het verkeer in goede (en veilige) banen moet worden geleid dan voorheen. Er zijn dan ook een aantal specifieke uitgangspunten te herkennen die bij het opstellen centraal hebben gestaan. Staat u achter deze filosofie en uitgangspunten?

	grotendeels	ten dele	nauwelijks	geen mening
- beperking van het aantal regels tot de hoognodige	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- meer overlaten aan het inzicht van de weggebruiker	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- vereenvoudiging van de regels	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- accent op eigen verantwoordelijkheid	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- aanpassing aan internationale regelgeving	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- vergroting geloofwaardigheid overblijvende regels	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- grotere overzichtelijkheid	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- decentralisatie in de vorm van overdracht van de bevoegdheden tot nemen van verkeersbesluiten aan lokale wegbeheerder	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- zorgvuldig en terughoudend gebruik verkeerstekens en -borden	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- meer vormgevingsmaatregelen om het verkeer te regelen	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
- verplicht overleg met o.a. politie en wegbeheerders	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4

D. Procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten "nieuwe stijl".

Vraag D.1: Aan welke eisen moet een verkeersbesluit "nieuwe stijl" voldoen? (kunt u ze kort met trefwoorden hieronder weergeven?).

.....
.....
.....

Vraag D.2: Beschouwt u de nieuwe procedure als verbetering t.o.v. de oude situatie?

ja: 1
gelijk: 2
nee: 3
geen mening: 4

Vraag D.3: Acht u het een goede zaak dat de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten nu bij de (lokale) wegbeheerders berust?

ja: 1
soms: 2
nee: 3
geen mening: 4

Vraag D.4: Acht u het een goede zaak dat de wegbeheerder gehouden is de politie bij de besluitvorming te betrekken?

ja: 1
soms: 2
nee: 3
geen mening: 4

Vraag D.5: Leidt dit gedwongen overleg tot bepaalde problemen?

- ja: 1
- geen enkele: 2
- nooit: 3
- geen mening: 4

Vraag D.6: Wat voor soort problemen? (graag kort hieronder aangeven).

.....

Aan de nieuwe procedure voor verkeersbesluiten zou een aantal voordelen, maar ook nadelen zijn verbonden.

Vraag D.7: Bent u eens met de volgende uitspraken?

	eens	gelijk	oneens	geen mening
betere coordinatie:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
gecompliceerder:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
minder weerstanden:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
planmatiger aanpak:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
snellere realisatie besluit:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
minder werklast:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
grotere betrokkenheid bewoners:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
grotere betrokkenheid verkeersdeelnemers:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
juridische complicaties:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
breder draagvlak:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
grotere werklast:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
planmatiger aanpak:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
gemakkelijker handhaving politie:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
minder juridische complicaties:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
meer infrastructurele oplossingen i.p.v. borden en tekens:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
geeft coordinatie problemen:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
vertragend bij tot stand komen besluiten:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
Kwaliteitsverbetering:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
grotere bereidheid tot handhaving bij de politie	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
conflicten wegbeheerder/politie:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
kwaliteitsvermindering besluit:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4
overige:.....welke?	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4

Vraag D.8: Welke instanties of groepen zijn in uw gemeente bij (de voorbereiding tot) verkeersbesluiten betrokken?

	altijd	meestal	soms	nooit	weet niet
gemeentelijke (verkeers)afdelingen:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5
(verkeers)politie:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5
belangenorganisaties of consumentenorganisaties:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5
bewoners via actiegroepen en inspraakrondes:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5
ingenieurs- en adviesbureau's:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5
regionale (advies)organen:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5
landelijke (overheids)adviesorganen:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5
overige . . .	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5
weet niet:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 5

E. De toepassing van de nieuwe regelgeving in de praktijk.

(bv. zoals terughoudend gebruik van borden, nemen van meer vormgevingsmaatregelen en toepassen van infrastructurele voorzieningen waar voorheen het gewenste doel door plaatsing van een bord of toepassing van een regel zou zijn beoogd te bereiken).

Vraag E.1: Welk beleid wordt in uw gemeente gevoerd bij screening van het wegennet en het verkeersborden bestand aan de hand van opvattingen uit het nieuwe RVV en BABW?

- ad hoc en incidentele besluiten: 1
- tegelijkertijd met toch al voorgenomen renovatie van betreffende straat: 2
- gefaseerde aanpak mede afhankelijk van de ruimte in de begroting: 3
- planmatige en systematische aanpassing wegennet: 4
- systematische doorlichting gehele verkeersborden bestand: 5
- vervanging borden volgens het "uitsterf systeem" binnen toegestane periode: 6

Vraag E.2: Wordt er door uw gemeente als regel een terughoudend gebruik gemaakt van verkeersborden en -tekens?

- ja: 1
- nee: 2
- weet niet: 3

Vraag E.3: Is het aantal geplaatste borden (relatief) gedaald het afgelopen jaar?

- ja: 1
- nee: 2
- weet niet: 3

Vraag E.4: Heeft die eventuele vermindering betrekking op specifieke borden?

- ja: 1
- nee: 2
- weet niet: 3

Zo ja, om welke borden gaat dit dan?

.....

Vraag E.5: Welke rol spelen milieu overwegingen in uw gemeente bij het nemen van verkeersbesluiten van maatregelen sinds de invoering van het nieuwe RVV en BABW?

- belangrijke: 1
- belangrijker dan voorheen: 2
- onveranderd: 3
- minder belangrijk dan voorheen: 4
- ondergeschikte: 5
- weet niet: 6

Vraag E.6: Waar(uit) blijkt het eventueel belang van het milieu?

- nieuwe borden: 1
- andere voorzieningen: 2
- snelheidsbeperkingen: 3
- beperkingen ten aanzien van soorten verkeer: 4
- voorzieningen ter beperking geluidsoverlast: 5
- overige: 6

.....

F. Toepassing van zogenoemde vormgevingsmaatregelen.
 (infrastructurele voorzieningen zoals bv. snelheidsremmer, diverse scheidingsmethoden
 langzaam/gemotoriseerd verkeer, aanpassing vormgeving aan functie van straten en wegen,
 parkeerregeling anders dan borden etc).

Vraag F.1: Op welke schaal vindt toepassing van onder F genoemde voormgevingsmaatregelen (als alternatief) voor plaatsing van borden en toepassing van regels in uw gemeente werkelijk plaats?

	waar in de oude situatie met bord zou zijn volstaan	bij plaatsing van een nieuw bord
regelmatig:	<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 1
bescheiden:	<input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 2
zelden:	<input type="radio"/> 3	<input type="radio"/> 3
weet niet:	<input type="radio"/> 4	<input type="radio"/> 4

Vraag F.2: Als het antwoord op de vorige vraag bescheiden of zelden luidt wat is dan volgens u daarvan de oorzaak of reden?

de gemeentelijke begroting verhindert toepassing op grotere schaal:	<input type="radio"/> 1
onvoldoende (politiek) draagvlak:	<input type="radio"/> 2
onvoldoende bereidheid de benodigde financiële middelen ter beschikking te stellen:	<input type="radio"/> 3
onvoldoende draagvlak bij de bevolking voor dergelijke maatregelen:	<input type="radio"/> 4
van dergelijke maatregelen wordt relatief geringe invloed op het verkeer verwacht:	<input type="radio"/> 5

Vraag F.3: Heeft u de indruk dat reeds gerealiseerde vormgevingsmaatregelen en/of infrastructurele voorzieningen die die als alternatief voor borden en regels zijn bedoeld of zijn te beschouwen, met het doel bij verkeersdeelnemers het gewenste verkeersgedrag "min of meer vanzelf" te ontwikkelen ook inderdaad dat beoogde effect sorteren?

ja:
 soms:
 nee:
 weet niet:

G. Meninge n over/en ervaringen met enkele specifieke (nieuwe) regels of aanduidingen.

Binnen de nieuwe regelgeving heeft de wegbeheerder onder bepaalde condities de mogelijkheid een geel knipperend voetgangerslicht toe te passen.

Vraag G.1: Is van deze mogelijkheid in uw gemeente al gebruik gemaakt?

op alle daarvoor in aanmerking komende locaties:	<input type="radio"/> 1
op ruime schaal:	<input type="radio"/> 2
op een beperkt aantal locaties:	<input type="radio"/> 3
nog niet toegepast:	<input type="radio"/> 4
weet niet:	<input type="radio"/> 5

Vraag G.2: Indien geel knipperend voetgangerslicht nog niet werd toegepast, wat is daarvan dan de reden?

.....

Binnen de nieuwe regelgeving is rechtsaf bij rood licht voor (brom)fietsers onder bepaalde condities toegestaan.

Vraag G.3: Is in uw gemeente het bord "rechtsaf voor (brom)fietsers vrij" al geplaatst?

- | | | |
|--|-----------------------|---|
| op alle daarvoor in aanmerking komende locaties: | <input type="radio"/> | 1 |
| op ruime schaal: | <input type="radio"/> | 2 |
| op een beperkt aantal locaties: | <input type="radio"/> | 3 |
| nog niet toegepast: | <input type="radio"/> | 4 |
| weet niet: | <input type="radio"/> | 5 |

Vraag G.4: Indien in uw gemeente bedoeld bord nog niet werd geplaatst, wat is daarvan de reden?

.....
.....
.....

Invoering van het RVV 1990 per 1 november 1991 hield voor de wegbeheerders ook een aantal directe gevolgen in (b.v. verbodsborden voor bespannen en onbespannen wagens dienden met onmiddellijke ingang te worden verwijderd of worden vervangen door andere borden of tekens).

Vraag G.5: Kunt u kort een aantal van dergelijke consequenties noemen?

.....
.....
.....

In het kader van een voorlichtingscampagne voor weggebruikers waarin kennis over het RVV 1990 werd overgebracht zijn o.a. folders verspreid en Tv-spotjes (postbus 51) vertoond.

Vraag G.6: Wat is uw mening over deze voorlichtingscampagne?

- | | | |
|--------------|-----------------------|---|
| goed: | <input type="radio"/> | 1 |
| voldoende: | <input type="radio"/> | 2 |
| matig: | <input type="radio"/> | 3 |
| onvoldoende: | <input type="radio"/> | 4 |
| weet niet: | <input type="radio"/> | 5 |

Vraag G.7: Heeft u als wegbeheerder zelf nog aanvullende activiteiten op het gebied van voorlichting ondernomen?

- | | | |
|------------|-----------------------|---|
| ja: | <input type="radio"/> | 1 |
| nee: | <input type="radio"/> | 2 |
| weet niet: | <input type="radio"/> | 3 |

Vraag G.8: Zo ja, welke activiteiten?

.....
.....
.....

Vraag G.9: Heeft u bij de in het vorige punt genoemde voorlichtingsactiviteiten nog andere instanties of organisaties ingeschakeld?

- | | | |
|------------|-----------------------|---|
| ja: | <input type="radio"/> | 1 |
| nee: | <input type="radio"/> | 2 |
| weet niet: | <input type="radio"/> | 3 |

Vraag G.10: Zo ja, welke?

.....
.....
.....

H. Totaal effect op het verkeersbeeld en de verkeersveiligheid.

Vraag H.1: Heeft u mede op basis van de praktijkervaring van het afgelopen jaar de indruk dat het verkeersbeeld en -gedrag op de Nederlandse wegen door de invoering van het nieuwe RVV en BABW zijn veranderd?

ja: 1
nee: 2
weet niet: 3

Vraag H.2: Zo ja, in welke zin?

veiliger: 1
vlottere doorstroming: 2
verkeersdeelnemers houden meer rekening met elkaar: 3
Verkeersdeelnemers denken beter na in het verkeer: 4
verkeersdeelnemers maken minder overtredingen: 5
(tegen de nog overgebleven regels)
de politie is beter in staat de huidige regels te handhaven: 6

I. Enkele algemene aspecten omtrent de positie die de verkeersveiligheid binnen de gemeente inneemt.

Teneinde een indruk te krijgen welke positie het aspect "verkeersveiligheid" in de meerderheid van de Nederlandse gemeenten (ook in organisatorische zin) inneemt, vragen wij tenslotte nog de volgende vragen te beantwoorden. Met nadruk herhalen wij dat de antwoorden vertrouwelijk worden behandeld en anoniem worden verwerkt.

Vraag I.1: Heeft uw gemeente een afzonderlijke portefeuillehouder verkeerszaken?

ja: 1
nee: 2
zo niet, waarmee is "verkeer" dan gecombineerd?

.....

Vraag I.2: Heeft de gemeente waarin u werkzaam bent een zelfstandige afdeling of dienst verkeer? (d.w.z. die rechtstreeks onder verantwoordelijkheid van de wethouder valt die verkeerszaken in portefeuille heeft)

ja: 1
nee: 2

Vraag I.3: Welke afdeling of sectie is dat en hoeveel mensen werken er?

naam afdeling:.....Aantal medewerkers

Vraag I.4: Kunt u met behulp van enkele "trefwoorden" de taken en bevoegdheden van die afdeling omschrijven?

taken:
bevoegdheden:

Vraag I.5: Is er binnen uw gemeente een functionaris die is te beschouwen als een "coördinator verkeersveiligheidszaken"?

ja: 1
nee: 2

Vraag I.6: Zo ja, welke functie heeft die dan en tot welke afdeling behoort deze functionaris?

functie: . . .
afdeling: . . .

Vraag I.7: Indien er geen zelfstandige afdeling "verkeer" is, waar zijn verkeerszaken dan onder gebracht?

afdeling: . . .

Vraag I.8: Heeft uw gemeente(bestuur) een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleidsplan vastgesteld?

ja: O 1
nee: O 2
onbekend: O 3

Vraag I.9: Zo ja, wat is de relatie van dat plan tot regionale en landelijke plannen op dit gebied?

er geheel op afgestemd: O 1
in grote lijnen daarop geent maar met eigen prioriteiten: O 2
overeenkomstig de filosofie van het RVV 1990 en BABW: O 3
meer behouden karakter: O 4
geen specifiek beleid: O 5
weet niet:

Vraag I.10: Vormt "verkeersveiligheid" binnen uw gemeentebegroting een aparte post?

ja: O 1
nee: O 2
onbekend: O 3

Vraag I.11: Zo niet, waaronder vallen die uitgaven dan?

onder:

Vraag I.12: Indien verkeersveiligheid een zelfstandig budgettaire post is, in welke orde van grootte ligt deze dan?

grootte orde:

Vraag I.13:

Hoeveel inwoners telt uw gemeente ongeveer?

minder dan 10000: O 1
van 10000 tot 20000: O 2
van 20000 tot 30000: O 3
van 30000 tot 40000: O 4
van 40000 tot 50000: O 5
van 50000 tot 60000: O 6
van 60000 tot 70000: O 7
van 70000 tot 80000: O 8
van 80000 tot 90000: O 9
meer dan 100000: O 10

TENSLOTTE: NOGMAALS HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING!

Antwoordenlijst Evaluatie-onderzoek wegbeheerders na invoering RVV 1990 en BABW

A. Bekendheid met/en kennis over RVV 1990, BABW en uitvoeringsvoorschriften.

Het RVV 1990 is gebaseerd op een nieuwe kijk op de wijze waarop het verkeer in goede banen moet worden geleid. Een sterker beroep op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruikers en op een zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens door de wegbeheerder zijn daar voorbeelden van.

Vraag A.1: Wat is de achterliggende filosofie en (de meest essentiële) uitgangspunten van het nieuwe RVV?

	N	%
1. Minder, eenvoudiger en duidelijker regels; beperking tot basisregels	23	63,9
2. Terughoudend en zorgvuldig gebruik tekens	4	11,1
3. Infrastructurele oplossingen i.p.v. juridische regels	4	11,1
4. Eigen verantwoordelijkheid, inzicht en initiatief weggebruiker	21	58,3
5. Geloofwaardigheid en handhaafbaarheid	8	22,2
6. Europese standaardisering en aansluiting internationale regelgeving	6	16,7
7. Sanering RVV 1966 en bordenbestand	3	8,3
8. Deregulering	6	16,7
9. Gedragsverbetering weggebruikers	4	11,1
10. Verbetering verkeersveiligheid	2	5,6
11. Aanpassing aan feitelijk verkeersgedrag	2	5,6
12. Overig	4	11,1
13. Geen antwoord	4	11,1

Vraag A.2: Wat zijn de belangrijkste veranderingen door invoering van het BABW op 1-11-1991 ten opzichte van de situatie daarvoor?

	N	%
1. Fysieke of infrastructurele maatregelen i.p.v. borden en tekens	6	16,7
2. (Meer) bevoegdheden bij lokale wegbeheerder; besluitvorming op lokaal niveau	14	38,9
3. Overleg met politie/handhavers	7	19,4
4. Onderbouwing/motivering verkeersbesluiten; betere afweging van belangen	11	30,6
5. Uitbreiding art. 2 WVV; milieubelang	2	5,6
6. Betere procedure verkeersbesluiten; belanghebbenden horen, inspraak, beroepsmogelijkheden en openbaarheid	6	16,7
7. Scheiding regelgeving voor weggebruikers en -beheerders	8	22,2
8. Europese harmonisatie	1	2,8
9. Terughoudend gebruik, sanering en periodieke evaluatie van bordenbestand	5	13,9
10. Uitvoeringsvorm maatregel; onderborden; zonale toepassing	6	16,7
11. Tolerantere opstelling t.o.v. gedrag fietsers en voetgangers	1	2,8
12. Overig	3	8,3
13. Geen antwoord	6	16,7

Vraag A.3: Wat zijn de belangrijkste veranderingen door invoering van de uitvoeringsvoorschriften BABW ten opzichte van de oude situatie?

	N	%
1. Minder, duidelijker en eenvoudiger regels, borden en voorschriften	7	19,4
2. Meer eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden wegbeheerder	5	13,9
3. Toepassing reflecterende materialen	4	11,1
4. Zelfstandige functies van markeringen zoals b.v. haaiantanden	2	5,6
5. Nieuwe voorschriften VOP's; knipperend geel	3	8,3
6. Maximum snelheden passend bij weginrichting en omgeving	1	2,8
7. Bord bebouwde kom	1	2,8
8. Infrastructurele en fysieke maatregelen als alternatief voor plaatsing borden	6	16,7
9. Zonale toepassingsmogelijkheden	1	2,8
10. Positieve gebodsborden i.p.v. negatieve verbodsborden	1	2,8
11. Procedure verkeersbesluiten; beroepsregeling; overlegsituatie	2	5,6
12. Regeling verkeerspleinen	1	2,8

13. Rechtsaf bij rood voor (brom)fietsers	3	8,3
14. Regeling verkeerslichten	1	2,8
15. Koppeling art. 2 en 3 van WVV	1	2,8
16. Wettelijke grondslag verkeerstekens	2	5,6
17. Overig	2	5,6

B. Wijze waarop de informatie werd verkregen en de kwaliteit van de beschikbare informatiebronnen.

Vraag B.1: Vindt u dat u voldoende geïnformeerd bent over RVV 1990, BABW en uitvoeringsvoorschriften?

	RVV		BABW		Uitvoeringsvoorschriften	
	N	%	N	%	N	%
goed	16	44,4	13	36,1	7	19,4
redelijk	12	33,3	11	30,6	9	25,0
matig	5	13,9	8	22,2	12	33,3
niet	1	2,8	2	5,6	5	13,9
geen mening	2	5,6	2	5,6	3	8,3

Vraag B.2 Op welke wijze verkreeg u uw informatie?

	N	%
vakliteratuur	28	77,8
publicaties CROW	25	69,4
pers	6	16,7
interne cursussen	4	11,1
via collega's	9	25,0
uit staatsblad	7	19,4
via congressen	17	47,2
via studiedagen	18	50,0
info van Regionale organen v/d Verkeersveiligheid	17	47,2
info van het Ministerie V&W	22	61,1
info VNG	12	33,3
overige media	5	13,9
eigen initiatieven	12	33,3
is niet geïnformeerd	0	0,0
weet niet (meer)	0	0,0

Vraag B.3: Kunt u als dat nodig mocht zijn "direct" beschikken over het RVV 1990, BABW, uitvoeringsvoorschriften en overig informatiemateriaal?

	ja		nee		weet niet	
	N	%	N	%	N	%
RVV 1990	36	100,0	0	0,0	0	0,0
BABW	36	100,0	0	0,0	0	0,0
uitvoeringsvoorschriften	31	86,1	2	5,6	3	8,3
overig informatiemateriaal	25	69,4	4	10,8	7	19,5

Vraag B.4: Wanneer raakte u in het bezit van informatie over het nieuwe RVV, BABW en Uitvoeringsvoorschriften?

	RVV		BABW		Uitvoeringsvoorschriften	
	N	%	N	%	N	%
ruim voor de invoeringsdatum	24	66,7	21	58,3	12	33,3
rond de invoeringsdatum (1-11-1991)	10	27,8	12	33,3	13	36,1
geruime tijd na de invoering	0	0,0	0	0,0	4	11,1
kort geleden	0	0,0	0	0,0	0	0,0
nog onvoldoende informatie ontvangen	0	0,0	0	0,0	2	5,6
onbekend	2	5,6	3	8,3	5	13,9

Vraag B.5: Bent u in de praktijk tot nu toe geconfronteerd met situaties waarin u volgens uw idee over onvoldoende feitelijke informatie beschikte om in de geest van het nieuwe RVV en BABW tot een bevredigende oplossing te komen? (b.v. bij voorbereiding en nemen van verkeersbesluiten "nieuwe stijl" of bij toepassing van nieuwe borden en tekens, toepassen van vormgevingsmaatregelen en interpretatie van de nieuwe uitvoeringsvoorschriften).

	N	%
regelmatig	0	0,0
soms	12	33,3
zelden	15	41,7
nooit	9	25,0
geen antwoord	0	0,0

Vraag B.6: Op welke wijze heeft u getracht alsnog aanvullende informatie te krijgen?

	N	%
1. Bij ministerie V&W/Regionale directies	5	13,9
2. Bij ROV	4	11,1
3. Bij politie	7	19,4
4. Bij VNG	3	8,3
5. Bij leveranciers	2	5,6
6. Uit folders	1	2,8
7. Via collega's	4	11,1
8. Via bijwonen cursussen	3	8,3
9. Door zelfstudie	2	5,6
10. Uit literatuur	3	8,3
11. Overig	7	19,4
12. Geen antwoord	7	19,4

Vraag B.7: Was deze aanvullende informatie voldoende?

	N	%
ja	18	50,0
nee	0	0,0
soms	7	19,4
weet niet	0	0,0
geen antwoord	11	30,6

Vraag B.8: Heeft u speciaal in het kader van het door V&W ontwikkelde "flankerende beleid wegbeheerders" georganiseerde voorlichtingsbijeenkomsten (b.v. van de Regionale Organen Verkeersveiligheid) bezocht?

	N	%
ja	22	61,1
nee	14	38,9
geen antwoord	0	0,0

C. Draagvlak en instemming filosofie en uitgangspunten RVV 1990 en BABW.

Vraag C.1: Het RVV 1990 en BABW zijn gebaseerd op een wat andere filosofie over hoe het verkeer in goede (en veilige) banen moet worden geleid dan voorheen. Er zijn dan ook een aantal specifieke uitgangspunten te herkennen die bij het opstellen centraal hebben gestaan. Staat u achter deze filosofie en uitgangspunten?

	grotendeels		ten dele		nauwelijks		geen mening	
	N	%	N	%	N	%	N	%
- beperking van het aantal regels tot de hoognodige	14	38,9	14	38,9	8	22,2	0	0
- meer overlaten aan het inzicht van de weggebruiker	31	86,1	4	11,1	1	2,8	0	0
- vereenvoudiging van de regels	14	38,9	16	44,4	6	16,7	0	0
- accent op eigen verantwoordelijkheid	25	69,4	11	30,6	0	0,0	0	0
- aanpassing aan internationale regelgeving	23	63,9	6	16,7	5	13,9	2	5,6
- vergroting geloofwaardigheid overblijvende regels	24	66,7	8	22,2	3	8,3	1	2,8
- grotere overzichtelijkheid	30	83,3	5	13,9	1	2,8	0	0
- decentralisatie in de vorm van overdracht van de bevoegdheden tot nemen van verkeersbesluiten aan lokale wegbeheerder	29	80,6	7	19,4	0	0,0	0	0
- zorgvuldig en terughoudend gebruik verkeerstekens en -borden	27	75,0	8	22,2	1	2,8	0	0
- meer vormgevingsmaatregelen om het verkeer te regelen	28	75,7	7	18,9	1	2,7	1	2,7
- verplicht overleg met o.a. politie en wegbeheerders	0	0,0	0	0,0	0	0,0	36	100,0

D. Procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten "nieuwe stijl".

Vraag D.1: Aan welke eisen moet een verkeersbesluit "nieuwe stijl" voldoen?

	N	%
1. Motivering; doelstelling aangeven; redenen omkleden	24	66,7
2. Overleg met politie en andere instanties (gemeente, provincie)	22	61,1
3. Inspraak procedure; publicatie; beroepsmogelijkheden	11	30,6
4. Exacte omschrijving maatregel; duidelijkheid	11	30,6
5. Handhaafbaarheid	1	2,8
6. Afweging belangen van alle betrokkenen	7	19,4
7. Nagaan of niet door infrastructurele maatregel zou zijn te vervangen	2	5,6
8. Moet door wegbeheerder worden genomen	1	2,8
9. Anders	1	2,8
10. geen antwoord		

Vraag D.2: Beschouwt u de nieuwe procedure als verbetering t.o.v. de oude situatie?

	N	%
ja	20	55,6
gelijk	9	25,0
nee	3	8,3
geen mening	4	11,1

Vraag D.3: Acht u het een goede zaak dat de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten nu bij de (lokale) wegbeheerders berust?

	N	%
ja	29	80,6
soms	7	19,4
nee	0	0,0
geen mening	0	0,0

Vraag D.4: Acht u het een goede zaak dat de wegbeheerder gehouden is de politie bij de besluitvorming te betrekken?

	N	%
ja	31	86,1
soms	5	13,9
nee	0	0,0
geen mening	0	0,0

Vraag D.5: Leidt dit gedwongen overleg tot bepaalde problemen?

	N	%
ja	12	33,3
geen enkele	15	41,7
nooit	3	8,3
geen mening	6	16,7

Vraag D.6: Wat voor soort problemen? (bij overleg met politie)

	N	%
1. Aanspreekpunt bij politie niet duidelijk (i.v.m. reorganisatie, regionalisatie en onderbezetting); verkeersspecialisme bij politie dreigt te verdwijnen; capaciteitsproblemen bij politie	6	16,7
2. Handhaving wordt bij politie als probleem ervaren; politie ziet liever fysieke maatregel i.p.v. problemen bij handhaving	3	8,3
3. Er worden teveel "politieke" beslissingen genomen en daar heeft de politie vaak problemen mee (i.v.m. handhaving)	1	2,8
4. Politie zou te weinig aan handhaving doen; handhaving geen grote prioriteit	4	11,1
5. Bestaande belangentegenstellingen; verschillen van mening en opvatting	6	16,7
6. Gebrek aan kennis in nieuwe inzichten bij politie	1	2,8
7. Anders	1	2,8
8. Geen antwoord		

Aan de nieuwe procedure voor verkeersbesluiten zou een aantal voordelen, maar ook nadelen zijn verbonden.

Vraag D.7: Bent u het eens met de volgende uitspraken?

	eens		gelijk		oneens		geen mening	
	N	%	N	%	N	%	N	%
betere coördinatie	16	44,4	15	41,7	2	5,6	3	8,3
gecompliceerder	12	33,3	8	22,2	11	30,6	5	13,9
minder weerstanden	2	5,6	17	47,2	9	25,0	8	22,2
planmatiger aanpak	17	47,2	8	22,2	5	13,9	6	16,7
snellere realisatie besluit	9	25,0	5	13,9	17	47,2	5	13,9
minder werklast	1	2,8	5	13,9	25	69,4	5	13,9
grotere betrokkenheid bewoners	11	30,6	8	22,2	11	30,6	6	16,7
grotere betrokkenheid verkeersdeelnemers	6	16,7	12	33,3	13	36,1	5	13,9
juridische complicaties	8	22,2	13	36,1	7	19,4	8	22,2
breder draagvlak	12	33,3	10	27,8	8	22,2	6	16,7
grotere werklast	21	58,3	7	19,4	4	11,1	4	11,1
planmatiger aanpak	13	36,1	11	30,6	3	8,3	9	25,0
gemakkelijker handhaving politie	8	22,2	8	22,2	12	33,3	8	22,2
minder juridische complicaties	4	11,1	11	30,6	14	38,9	7	19,4
meer infrastructurele oplossingen i.p.v. borden en tekens	23	63,9	6	16,7	4	11,1	3	8,3
geeft coördinatie problemen	4	11,1	14	38,9	13	36,1	5	13,9
vertragend bij tot stand komen besluiten	7	19,4	11	30,6	11	30,6	7	19,4
kwaliteitsverbetering	18	50,0	10	27,8	3	8,3	5	13,9
grotere bereidheid tot handhaving bij de politie	13	36,1	6	16,7	12	33,3	5	13,9
conflicten wegbeheerder/politie	6	16,7	12	33,3	13	36,1	5	13,9
kwaliteitsvermindering besluit	0	0,0	9	25,0	22	61,1	4	11,1
overige	0	0,0	1	2,8	6	16,7	29	80,6

Vraag D.8: Welke instanties of groepen zijn in uw gemeente bij (de voorbereiding tot) verkeersbesluiten betrokken?

	altijd		meestal		soms		nooit		weet niet	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
gemeentelijke (verkeers)afdelingen	30	83,3	1	2,8	3	8,3	0	0,0	2	5,6
(verkeers)politie	31	86,1	3	8,3	1	2,8	0	0,0	1	2,8
belangenorganisaties of consumentenorganisaties	2	5,6	6	16,7	20	55,6	5	13,9	3	8,3
bewoners via actiegroepen en inspraakrondes	3	8,3	4	11,1	25	69,4	2	5,6	2	5,6
ingenieurs- en adviesbureau's	0	0,0	0	0,0	16	44,4	17	47,2	3	8,3
regionale (advies)organen	0	0,0	1	2,8	13	36,1	16	44,4	6	16,7
landelijke (overheids)adviesorganen	0	0,0	0	0,0	13	36,1	17	47,2	6	16,7
overige	0	0,0	2	5,6	2	5,6	4	11,1	28	77,7

E. De toepassing van de nieuwe regelgeving in de praktijk.

(bv. zoals terughoudend gebruik van borden, nemen van meer vormgevingsmaatregelen en toepassen van infrastructurele voorzieningen waar voorheen het gewenste doel door plaatsing van een bord of toepassing van een regel zou zijn beoogd te bereiken).

Vraag E.1: Welk beleid wordt in uw gemeente gevoerd bij screening van het wegennet en het verkeersborden bestand aan de hand van opvattingen uit het nieuwe RVV en BABW?

	N	%
ad hoc en incidentele besluiten	14	38,9
tegelijktijd met toch al voorgenomen renovatie van betreffende straat	18	50,0
gefaseerde aanpak mede afhankelijk van de ruimte in de begroting	9	25,0
planmatige en systematische aanpassing wegennet	5	13,9
systematische doorlichting gehele verkeersborden bestand	·	41,7
vervanging borden volgens het "uitsterf systeem" binnen toegestane periode	20	55,6

Vraag E.2:	Wordt er door uw gemeente als regel een terughoudend gebruik gemaakt van verkeersborden en -tekens?	N	%
	ja	30	83,3
	nee	6	16,7
	weet niet	0	0,0
Vraag E.3:	Is het aantal geplaatste borden (relatief) gedaald het afgelopen jaar?	N	%
	ja	7	19,4
	nee	20	55,6
	weet niet	9	25,0
Vraag E.4:	Heeft die eventuele vermindering betrekking op specifieke borden?	N	%
	ja	7	19,4
	nee	9	25,0
	weet niet	20	55,6
Zo ja, om welke borden gaat dit dan?		N	%
	1. Verbodsborden	1	2,8
	2. Parkeerverbodsborden; bord E1	5	13,9
	3. Aanduiding bebouwde kom 50 km	1	2,8
	4. Eenrichtingsverkeer borden; bord C2; bord C3; bord C4	2	5,6
	5. Voorrangsborden; bord B6; Voorrangmaatregelen	2	5,6
Vraag E.5:	Welke rol spelen milieu overwegingen in uw gemeente bij het nemen van verkeersbesluiten van maatregelen sinds de invoering van het nieuwe RVV en BABW?	N	%
	belangrijke	2	5,6
	belangrijker dan voorheen	11	30,6
	onveranderd	15	41,7
	minder belangrijk dan voorheen	1	2,8
	ondergeschikte	5	13,9
	weet niet	2	5,6
Vraag E.6:	Waar(uit) blijkt het eventueel belang van het milieu?	N	%
	nieuwe borden	3	8,3
	andersoortige voorzieningen	7	19,4
	snelheidsbeperkingen	11	30,6
	beperkingen ten aanzien van soorten verkeer	18	50,0
	voorzieningen ter beperking geluidsoverlast	7	19,4
	overige	1	2,8

F. Toepassing van zogenoemde vormgevingsmaatregelen.
(infrastructurele voorzieningen zoals bv. snelheidsremmer, diverse scheidingsmethoden langzaam/gemotoriseerd verkeer, aanpassing vormgeving aan functie van straten en wegen, parkeerregeling anders dan borden etc).

Vraag F.1: Op welke schaal vindt toepassing van onder F genoemde vormgevingsmaatregelen (als alternatief) voor plaatsing van borden en toepassing van regels in uw gemeente werkelijk plaats?

	waar in de oude situatie met bord zou zijn volstaan		bij plaatsing van een nieuw bord	
	N	%	N	%
regelmatig	7	19,4	9	25,0
bescheiden	14	38,9	14	38,9
zelden	9	25,0	5	13,9
weet niet	6	16,7	8	22,2

Vraag F.2: Als het antwoord op de vorige vraag bescheiden of zelden luidt wat is dan volgens u daarvan de oorzaak of reden?

	N	%
de gemeentelijke begroting verhindert toepassing op grotere schaal	20	55,6
onvoldoende (politiek) draagvlak	6	16,7
onvoldoende bereidheid de benodigde financiële middelen ter beschikking te stellen	5	13,9
onvoldoende draagvlak bij de bevolking voor dergelijke maatregelen	5	13,9
van dergelijke maatregelen wordt relatief geringe invloed op het verkeer verwacht	4	11,1

Vraag F.3: Heeft u de indruk dat reeds gerealiseerde vormgevingsmaatregelen en/of infrastructurele voorzieningen die als alternatief voor borden en regels zijn bedoeld of zijn te beschouwen, met het doel bij verkeersdeelnemers het gewenste verkeersgedrag "min of meer vanzelf" te ontwikkelen ook inderdaad dat beoogde effect sorteren?

	N	%
ja	19	52,8
soms	10	27,8
nee	2	5,6
weet niet	5	13,9

G. Meninge n over/en ervaringe n met enkele specifieke (nieuwe) regels of aanduidingen.

Binnen de nieuwe regelgeving heeft de wegbeheerder onder bepaalde condities de mogelijkheid een geel knipperend voetgangerslicht toe te passen.

Vraag G.1: Is van deze mogelijkheid in uw gemeente al gebruik gemaakt?

	N	%
op alle daarvoor in aanmerking komende locaties	0	0,0
op ruime schaal	1	2,8
op een beperkt aantal locaties	2	5,6
nog niet toegepast	32	88,9
weet niet	1	2,8

Vraag G.2: Indien geel knipperend voetgangerslicht nog niet werd toegepast, wat is daarvan dan de reden?

	N	%
1. Te strenge eisen voor toepassing; geen lokaties die aan criteria voldoen	11	30,6
2. Onduidelijkheid voor voetgangers; onduidelijke juridische status	3	8,3
3. Terughoudend advies CROW	1	2,8
4. Beperkte toepassingsmogelijkheden	2	5,6
5. Nog geen (nieuwe) VRI's geplaatst; geen VRI's	6	16,7
6. Nog onvoldoende inzicht in consequenties; geen visie	6	16,7
7. Lage prioriteit; nog niet aan de orde geweest; nog niet aan gedacht	4	11,1
8. Financiële bezwaren; te duur; gemeentelijke begroting laat niet toe	5	13,9
9. Verkeersonveilig; legaliseert negeren van verkeerslichten; lokaties te gevaarlijk; werkt incorrect verkeersgedrag in de hand; onnodig	8	22,2
10. Anders	1	2,8

Binnen de nieuwe regelgeving is rechtsaf bij rood licht voor (brom)fietsers onder bepaalde condities toegestaan.

Vraag G.3: Is in uw gemeente het bord "rechtsaf voor (brom)fietsers vrij" al geplaatst?

	N	%
op alle daarvoor in aanmerking komende locaties	0	0,0
op ruime schaal	1	2,8
op een beperkt aantal locaties	7	19,4
nog niet toegepast	26	72,2
weet niet	2	5,6

Vraag G.4: Indien in uw gemeente bedoeld bord nog niet werd geplaatst, wat is daarvan de reden?

	N	%
1. Geen geschikte lokaties; geen VRI's in gebruik	18	50,0
2. Nog geen overzicht van consequenties; terughoudend bij toepassing	8	22,2
3. Geen prioriteit voor plaatsing	2	5,6
4. Voorkeur voor infrastructurele oplossingen buiten de VRI installatie om	2	5,6
5. Financiële overwegingen	1	2,8
6. Konflikten te verwachten	1	2,8
7. Geen antwoord		

Invoering van het RVV 1990 per 1 november 1991 hield voor de wegbeheerders ook een aantal directe gevolgen in (b.v. verbodsborden voor bespannen en onbespannen wagens dienden met onmiddellijke ingang te worden verwijderd of worden vervangen door andere borden of tekens).

Vraag G.5: Kunt u kort een aantal van dergelijke consequenties noemen?

	N	%
1. Veranderingen parkeerregeling; wisselend parkeerverbod; geel streepmarkering	6	16,7
2. Veranderingen eenrichtingsverkeer; bord C2; bord C3; uitzonderingsbord eenrichtingsverkeer bromfietzers	3	8,3
3. Sanering bordenbestand	2	5,6
4. Aanschaf (nieuwe) documentatie Verkeersborden en Tekens	2	5,6
5. Veranderingen borden afslaan verboden	3	8,3
6. Extra onkosten	1	2,8
7. Taakverzwaring	1	2,8
8. Meer borden nodig	1	2,8
9. Geen antwoord	21	58,3

In het kader van een voorlichtingscampagne voor weggebruikers waarin kennis over het RVV 1990 werd overgebracht zijn o.a. folders verspreid en TV-spotjes (postbus 51) vertoond.

Vraag G.6: Wat is uw mening over deze voorlichtingscampagne?

	N	%
goed	5	13,9
voldoende	9	25,0
matig	12	33,3
onvoldoende	10	27,0
weet niet	0	0,0

Vraag G.7: Heeft u als wegbeheerder zelf nog aanvullende activiteiten op het gebied van voorlichting ondernomen?

	N	%
ja	19	52,8
nee	16	44,4
weet niet	1	2,8

Vraag G.8: Zo ja, welke activiteiten?

	N	%
1. Voorlichtingsbijeenkomsten (voor burgers b.v.)	5	13,9
2. Publicatie in gemeenterubriek; huis aan huis verspreiding van voorlichtingsblad, dag of weekbladen	9	25,0
3. Foldermateriaal beschikbaar gesteld	4	11,1
4. Open huis bij gemeentehuis (informatiestand)	1	2,8
5. Voorlichtingsactie door politie	3	8,3
6. VVN voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd	2	5,6
7. Voorlichting via regionaal TV-kabelnet	1	2,8
8. Via knipselkrant aan personeel	2	5,6

Vraag G.9: Heeft u bij de in het vorige punt genoemde voorlichtingsactiviteiten nog andere instanties of organisaties ingeschakeld?

	N	%
ja	10	27,8
nee	21	58,3
weet niet	5	13,9

Vraag G.10: Zo ja, welke?

	N	%
1. ROV	2	5,6
2. RWS	2	5,6
3. Politie	3	8,3
4. VVN	5	13,9

H. Totaal effect op het verkeersbeeld en de verkeersveiligheid.

Vraag H.1: Heeft u mede op basis van de praktijkervaring van het afgelopen jaar de indruk dat het verkeersbeeld en -gedrag op de Nederlandse wegen door de invoering van het nieuwe RVV en BABW zijn veranderd?

	N	%
ja	1	2,8
nee	30	83,3
weet niet	5	13,9

Vraag H.2: Zo ja, in welke zin?

	N	%
veiliger	1	2,8
vlottere doorstroming	0	0,0
verkeersdeelnemers houden meer rekening met elkaar	0	0,0
Verkeersdeelnemers denken beter na in het verkeer	1	2,8
verkeersdeelnemers maken minder overtredingen	0	0,0
(tegen de nog overgebleven regels)		
de politie is beter in staat de huidige regels te handhaven	1	2,8

I. Enkele algemene aspecten omtrent de positie die de verkeersveiligheid binnen de gemeente inneemt.

Teneinde een indruk te krijgen welke positie het aspect "verkeersveiligheid" in de meerderheid van de Nederlandse gemeenten (ook in organisatorische zin) inneemt, vragen wij tenslotte nog de volgende vragen te beantwoorden. Met nadruk herhalen wij dat de antwoorden vertrouwelijk worden behandeld en anoniem worden verwerkt.

Vraag I.1: Heeft uw gemeente een afzonderlijke portefeuillehouder verkeerszaken?

	N	%
ja	14	38,9
nee	21	58,3
geen antwoord	1	2,8

Vraag I.2: Heeft de gemeente waarin u werkzaam bent een zelfstandige afdeling of dienst verkeer? (d.w.z. die rechtstreeks onder verantwoordelijkheid van de wethouder valt die verkeerszaken in portefeuille heeft)

	N	%
ja	13	36,1
nee	22	61,1
onbekend	1	2,8

Vraag I.5: Is er binnen uw gemeente een functionaris die is te beschouwen als een "coördinator verkeersveiligheidszaken"?

	N	%
ja	30	83,3
nee	5	13,9
onbekend	1	2,8

Vraag I.8: Heeft uw gemeente(bestuur) een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleidsplan vastgesteld?

	N	%
ja	12	33,3
nee	21	58,3
onbekend	3	8,3

Vraag I.9: Zo ja, wat is de relatie van dat plan tot regionale en landelijke plannen op dit gebied?

	N	%
er geheel op afgestemd	0	0,0
in grote lijnen daarop geent maar met eigen prioriteiten	10	27,8
overeenkomstig de filosofie van het RVV 1990 en BABW	1	2,8
meer behoudend karakter	0	0,0
geen specifiek beleid	2	5,6
weet niet	23	63,9

Vraag I.10: Vormt "verkeersveiligheid" binnen uw gemeentebegroting een aparte post?

	N	%
ja	14	38,9
nee	18	50,0
onbekend	4	11,1

Vraag I.12: Indien verkeersveiligheid een zelfstandig budgettaire post is, in welke orde van grootte ligt deze dan?

	N	%
1. tot f 100.000,=	8	22,2
2. f 100.000,= tot f 500.000,=	3	8,3
3. f 500.000,= tot f 1.000.000,=	1	2,8
4. > f 1.000.000,=	1	2,8
5. onbekend of geen aparte begrotingspost	23	63,9

Vraag I.13: Hoeveel inwoners telt uw gemeente ongeveer?

	N	%
minder dan 10000:	1	2,8
van 10000 tot 20000:	5	13,9
van 20000 tot 30000:	2	5,6
van 30000 tot 40000:	5	13,9
van 40000 tot 50000:	3	8,3
van 50000 tot 60000:	2	5,6
van 60000 tot 70000:	4	11,1
van 70000 tot 80000:	1	2,8
van 80000 tot 90000:	3	8,3
van 90000 tot 100000	6	16,7
meer dan 100000:	4	11,1

Bijlage 3

Opmerkingen van provinciale wegbeheerders met betrekking tot de overdracht van het beheer over wegvakken buiten de bebouwde kom aan gemeenten

- Gemeenten hebben nog wel eens problemen met de regeling betreft ontheffingen WVR (met name toestemming voor het berijden van wegen buiten de bebouwde kom door andere categorieën voertuigen dan toegestaan). Bijvoorbeeld B-weg.
De indruk bestaat dat een 'sluitende' regeling in het BABW is 'vergeten'.
- Sommige provinciale wegbeheerders betreuren het dat er een behoorlijk stuk (door hen kwalitatief goed verricht) werk uit handen is genomen, terwijl ze de indruk (of wellicht vooroordeel) hebben dat met name kleinere gemeenten onvoldoende voor die taak (wegbeheer buiten de bebouwde kom) zijn toegerust (zowel met kennis, capaciteit als middelen).
Aanwijzingen hiervoor menen zij te zien in het volgens hen verwonderlijke kleine aantal opmerkingen en vragen van gemeentelijke zijde en ontwikkelingen die zij in de praktijk signaleren.
- Sommige provinciale beheerders zien met lede ogen aan dat de door hen aanvankelijk met voortvarendheid gestarte sanering van borden en tekens - ook al weer vooral bij kleinere gemeenten en vooral buiten de bebouwde kom - stagneert en sterk gefaseerd wordt uitgevoerd.
- In het algemeen zou het niveau van het gehele bordenbestand buiten de bebouwde kom op wegen die naar gemeentelijk beheer zijn overgegaan zijn terug gelopen.
- Uniformiteit - onder andere ook een uitgangspunt bij het streven naar categorisering van wegen buiten de bebouwde kom met als doel een verbetering van de verkeersveiligheid - zou juist door de overdracht van het beheer naar gemeenten zijn afgenomen of zal nog afnemen in de naaste toekomst, zo redeneren provinciale wegbeheerders..
- Het nemen van verkeersbesluiten en met name het nemen van infrastructurele maatregelen zoals bedoeld in het kader van het herziene RVV en nieuwe BABW dreigt binnen gemeenten eerder een speelbal van de politiek te worden, aldus de mening van een aantal provinciale beheerders.
- Het aantal borden zou op wegvakken die naar (sommige) gemeenten werden overgedragen relatief niet of nauwelijks afnemen.
- Herhaalde malen menen provinciale wegbeheerders onvoldoende ervaring & kennis over specifieke regels en tekens bij gemeentelijke instanties te hebben kunnen constateren. (voorbeelden met de belijning, o.a. verdrijvingsvlakken in combinatie met links af).
- De indruk bestaat dat lang niet alle gemeenten verkeersbesluiten uitvoeren volgens de nieuwe richtlijnen (b.v. worden maatregelen genomen zonder dat de vereiste besluitvormingsprocedure daaraan vooraf is gegaan).
- Sommige provinciale wegbeheerders menen dat gemeentelijke beheerders zich onvoldoende realiseren hoe bepaalde zaken zich bij calamiteiten en/of ongevallen in termen van aansprakelijkheid ten opzichte van weggebruikers kunnen ontwikkelen (volgens een aantal provinciale wegbeheerders zullen sommige gemeenten zich dan nog wel eens in de vingers kunnen snijden).

- Volgens provinciale wegbeheerders hebben nogal wat gemeentelijke wegbeheerders problemen met de uitvoeringsvoorschriften en de correcte toepassing daarvan (met name haaiantanden in samenhang met voorrangsborden, herhalingen voorrangsborden na zijwegen en wel of niet toepassen respectievelijk handhaven van 50 km/uur borden bij begin bebouwde kom.).
- Problemen worden ook nog verwacht bij de komende wijzigingen van de grenzen van bebouwde kommen. (overigens is de overdracht van provincie naar gemeente nog niet overal in kannen en kruiken).
- Gemeenten hebben vaak aanzienlijke problemen met het onderhoud (voornamelijk vanwege de hoge lasten en de desolate financiële toestand in veel - voornamelijk kleine - gemeenten). Een aantal provinciale wegbeheerders sluit daarom een kwaliteitsdaling in onderhoudstoestand en vertraging in de lopende sanering in het kader van het BABW niet uit.
- Veel onduidelijkheden worden verondersteld te zullen ontstaan met de blauwe zonering.
- Volgens provinciale wegbeheerders is er nogal eens sprake van conflicten tussen de politie en de nieuwe gemeentelijke beheerders (in de enquête werd dit aspect ook door gemeentelijke wegbeheerders genoemd, maar dan werd de oorzaak wel overwegend aan de gevolgen van de reorganisatie bij het politieapparaat toegeschreven).
- De kennis en ervaring bij vooral kleinere gemeenten wordt nog te gering geacht en volgens de provinciale woordvoerders te weinig in praktijk gebracht (met het begrip 'duurzaam veilig' kunnen veel gemeenten nog niet helemaal uit de voeten).
- Problemen zijn gesignaleerd ten aanzien van reeds bestaande besluiten voor ex-provinciale wegvakken: moeten die besluiten opnieuw worden genomen of blijven die van kracht. Gemeenten schijnen hier nogal eens in de fout te gaan.
- Los van de overdracht van het beheer constateert een aantal provinciale wegbeheerders dat nogal wat weggebruikers bepaalde regels en borden negeren of onjuist interpreteren (bijvoorbeeld verplichte rijrichting als alternatieve aanduiding voor een gelijktijdig linksaf verbod). Hoewel dit natuurlijk mede een kwestie is van naleving en handhaving, bestaat aan de andere kant ook de opvatting dat de voorlichting aan de weggebruikers onvoldoende en te weinig gedetailleerd is geweest. Met name zou de aanduiding van 80 km/uur wegen buiten de bebouwde kom voor weggebruikers duidelijker kunnen en moeten, maar dan wel consistent en uniform. Extra aandacht voor de signalering voor carpoolstroken lijkt eveneens gewenst, aldus de opmerking van een enkele wegbeheerder.

Bijlage 4.

Gemeentelijke afdelingen waar verkeersveiligheid wordt behartigd en die rechtstreeks onder verantwoordelijkheid van een wethouder functioneren, inclusief het aantal personen dat daar werkzaam is en de globale taken (volgens opgave van de respondenten).

Ref. nr.	afdeling	aantal medewerkers	globale taken
2	WW/AZ	3	Onderhoud en verkeersbesluiten
3	Verkeer & vervoer	20	Beleidsontwikkeling Verkeer & vervoer
7	Uitvoering werken	12	-
9	Stadsontwikkeling	2	Verkeerstechnische aangelegenheden, beleidszaken en juridische zaken
10	Verkeer & vervoer	4	Advisering verkeer & vervoer, Verkeerstechnische zaken, veiligheid, beheersing, parkeermaatregelen
12	Wegen & verkeer	9	Onderhoud, voorbereidingswerken, toezicht
14	Verkeer & vervoer	8	Verkeersveiligheid, OV, parkeerbeleid, aanleg VRI, langzaam verkeer, juridische zaken
15.	Afd. civiele & tech. dienst VRM	3	Beleidsaangelegenheden m.b.t. verkeer & vervoer
16	Gemeente werken	4	Bouw en woningtoezicht, weg- en waterbouw, voorbereidings en uitvoering verkeersbesluiten
17	Afdeling verkeer	17	Beleidsvoorzieningen
20	Dienst openbare werken	35	-
21	CCT	-	Aanleg infrastructuur
22	Verkeer & vervoer	5	Beleidsvoorbereiding
26	Stedebouw & verkeer	20	Beleidsvoorbereiding is samenwerking met RO t.b.v. verkeersbesluiten en adviezen aan College van B&W
27	Afdeling verkeer	4	Ontwerp regelgeving advisering, coördinatie

Opm.: 16 respondenten geen zelfstandige afdeling of antwoord schuldig gebleven.

Bijlage 5.

Functies en afdelingen van personen die als verkeersveiligheidscoördinatoren zijn te beschouwen alsmede de begrotingspost waar verkeersveiligheid is ondergebracht als een zelfstandige post ontbreekt (volgens opgave van de respondenten).

Ref. nr.	Functie en afdeling verkeersveiligheidscoördinator	begrotingspost waarbij verkeersveiligheid is ondergebracht indien geen zelfstandige post
1	Hoofd afdeling Verkeer	
4	Medew. bureau wegen & riolering	
5	Verkeerskundige afd. wegen en waterbouw	diversen
6	Verkeerskundige afd. publieke werken	verkeersmaatregelen
7	Chef afd. civiel werken	verkeersvoorzieningen
8	Hoofd voorbereiding gemeentewerken	
10	-	begroting openbare werken
11	Medew. verkeers- & grondzaken openbare werken	DIVMST
12	Hoofd afd. wegen en verkeer	stadsvernieuwing, grondbedrijf, financiering, kapitaallasten
13	Medew. afd. verkeer- en openbare werken	
15	Medew. civiel techn. zaken en verkeer	ad hoc
16	Technisch ambtenaar gemeente werken	onderhoud wegen en straten
17	Verkeersveiligheidscoördinator afd. verkeer	meerjaren programma verkeersvoorzieningen
18	plv. hfd. afdeling ruimtelijke ordening	
19	Beleidsmedewerker grondzaken	
20	Verkeerskundige afd. civiele zaken	reconstructie
21	Coördinator nieuwe werken	
22	Juridische medew. afd. verkeer en vervoer	
23	Hfd. verkeerszaken en stedelijke inrichting	stadsvernieuwing, voorlichtingseducatie
24	Medew. verkeersveiligheid afd. wegen	
25	Verkeerskundige afd. beheer en uitvoering o.w.	verkeersvoorzieningen en infrastructuur
26	Verkeerskundige afd. verkeer	verkeersbudget bij uitvoerende diensten
27	Verkeerskundige afd. verkeer	projecten en infrastructurele maatregelen
29	Technisch ambtenaar	bebakening, bebording en belijning
31	-	overige verkeersmaatregelen