

Twee jaar RVV 1990 en BABW

Een terugblik naar aanleiding van de applicatiedagen RVV 1990/BABW in oktober 1993 door het Politie Verkeersinstituut PVI te Apeldoorn gegeven.

R-93-69

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

Inhoud

Voorwoord

1. *Inleiding*
2. *Opzet en uitvoering*
3. *Resultaten*
 - 3.1. Algemeen
 - 3.2. Draagvlak voor de achterliggende filosofie
 - 3.3. Procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten.
 - 3.4. Activiteiten in het kader van de invoering van de nieuwe regelgeving binnen de eigen organisatie
 - 3.5. Consequenties ten aanzien van de handhaving
 - 3.6. Effecten met betrekking tot verkeersgedrag en verkeersveiligheid
 - 3.7. Realisering van de beoogde doelstellingen
 - 3.8. Mate van bescherming van de verschillende categorieën weggebruikers
 - 3.9. Mening over de inhoud van het RVV 1990 in vergelijking met die van het RVV 1966
 - 3.10. Kennisniveau betreffende de huidige regelgeving bij wegbeheerders en -gebruikers
 - 3.11. Oordeel over het flankerend beleid gericht op wegbeheerders en -gebruikers
4. *Conclusies*

Bijlagen 1 t/m 4

Voorwoord

Op 1 november 1991 werd het oude RVV uit 1966 opgevolgd door het herziene RVV 1990 en het BABW. In de oude situatie werd beoogd bijna iedere verkeerssituatie te regelen. De nieuwe regelgeving gaat er van uit dat volstaan kan worden met een beperkt(er) aantal basisregels, maar dan wel duidelijker en eenvoudiger. Veel meer wordt in het vervolg overgelaten aan eigen verantwoordelijkheid en verkeersinzicht van de weggebruikers. Van de wegbeheerders wordt een zorgvuldig en terughoudend gebruik van borden en tekens verwacht en ruimere toepassingen van fysieke maatregelen om het gewenste verkeersgedrag te bereiken. Als effect van deze nieuwe filosofie wordt verwacht dat de overgebleven regels beter zullen worden nageleefd, door de politie gemakkelijker zullen zijn te handhaven en dat weggebruikers hun verkeersgedrag zullen verbeteren. Daarmee zou ook de verkeersveiligheid gediend zijn.

Met recht is sprake van uiterst ambitieuze doelstellingen en verwachtingen, die door alleen maar de invoering van nieuwe regelgeving niet automatisch zullen worden gerealiseerd. Vandaar dat de overheid rondom de invoering flankerend beleid heeft ontwikkeld dat zich op diverse betrokken doelgroepen richt en beoogt de bedoelingen en achtergronden van de nieuwe regelgeving uit te dragen en het verkeersinzicht te verhogen. Teneinde achteraf te kunnen vaststellen in welke mate invoering van de nieuwe regelgeving en het daarnaast uitgevoerde flankerende beleid hebben bijgedragen aan realisering van de gestelde doelen, is besloten tot een evaluatie. In het evaluatieplan zijn onder meer ondervragingen opgenomen bij diverse groepen betrokkenen, waaronder politie en justitiële medewerkers betrokken bij de (verkeers)handhaving.

De door het Politie Verkeersinstituut PVI te Apeldoorn in oktober 1993 gehouden applicatiedagen RVV 1990 en BABW boden een mogelijkheid een relatief grote groep van circa 350 rechtstreeks bij de materie betrokken politie- en justitiële medewerkers (schriftelijk) te ondervragen betreffende hun meningen over en ervaringen met de nieuwe regelgeving na ongeveer twee jaar ervaring in de praktijk.

Bijgaande rapportage doet verslag van de in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV uitgevoerde enquête. Hierbij brengen wij tevens onze dank over aan het PVI voor de geboden gelegenheid en verleende medewerking.

1. Inleiding

Het realiseren van de door de nieuwe regelgeving beoogde doelen, met name een betere naleving van de (overgebleven) regels, het bevorderen van de ontwikkeling van eigen verantwoordelijkheid in het verkeer, een beter verkeersinzicht en een veiliger verkeersgedrag bij verkeersdeelnemers en tenslotte verhoging van de verkeersveiligheid in het algemeen hangt nauw samen met handhaving(sinspanningen) door het politie- en justitiële apparaat.

Belangrijk bij handhaving van de regelgeving in de dagelijkse (verkeers)-praktijk zijn een behoorlijk kennisniveau omtrent de regelgeving, een breed draagvlak voor de uitgangspunten en bedoelingen ervan en het ontbreken van knelpunten, onduidelijkheden en andere negatieve effecten en omstandigheden bij toepassing en handhaving van de regels.

Teneinde een inzicht in de meningen en ervaringen van met name politiemensen over dergelijke aspecten te krijgen was binnen het oorspronkelijk evaluatieplan voorzien in diverse ondervragingen bij politiekorpsen. De eerste ondervragingen in dit kader vonden plaats omstreeks de invoeringsdatum van 1 november 1991 (SWOV-rapport R-91-80). Deze ondervragingsronde was beperkt van omvang, droeg een oriënterend karakter en kende een tweeledig doel. In de eerste plaats diende deze als voorbereiding van een uitgebreidere enquête op grotere schaal die ongeveer een jaar na de invoeringsdatum van het nieuwe RVV was voorzien, in de tweede plaats werd beoogd een eerste indruk te krijgen over de opvattingen ten aanzien van de nieuwe regelgeving en het daarbij gevoerde flankerende beleid die bij de politie op dat moment leefden en welk kennisniveau en draagvlak rond die invoeringsdatum bij de politie te verwachten waren. Omstandigheden - onder andere van budgettaire aard - hebben de evaluatieplannen in zoverre gewijzigd dat de ongeveer een jaar na invoering voorgenomen enquête onder politie- en justitiële medewerkers niet tot uitvoering is gekomen. De schaal van de eerder genoemde interviewronde (en daardoor beperkte representativiteit) en de periode waarin deze werd uitgevoerd (waardoor het nog onwaarschijnlijk was dat op feitelijke ervaring gebaseerde meningen konden zijn ontstaan) betekenden dat ten behoeve van de eindevaluatie het inzicht in recente opvattingen en praktijkervaringen van de politie als beperkt moest worden beschouwd. Noch de budgettaire ruimte, noch de tijdsdruk als gevolg van toezeggingen betreffende presentatie van de resultaten van het integrale evaluatieplan boden veel ruimte voor een vervolg-interviewronde onder politiepersoneel op grote schaal.

Er is dan ook dankbaar gebruik gemaakt van de mogelijkheid de deelnemers aan de applicatiedagen RVV/BABW van het PVI te enquêteren, te meer omdat de circa 350 deelnemers te beschouwen zijn als nauw bij de materie betrokken personen bij politie en justitie (parket). De vragen in de uitgezette enquête hebben betrekking op aspecten zoals kennis over en draagvlak voor de achtergronden van de nieuwe regelgeving, de procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten nieuwe stijl, de binnen de eigen organisatie ontwikkelde activiteiten, de consequenties voor de handhaving, de waargenomen effecten op het verkeersgedrag en de verkeersveiligheid, opvattingen omtrent kennis van wegbeheerders en weggebruikers terzake en tenslotte de mening over het gevoerde flankerende beleid.

2. Opzet en uitvoering

Alle deelnemers aan de applicatiedagen (voornamelijk kerninstructeurs RVV, verkeerscoördinatoren of bij het overleg met wegbeherende instanties betrokken politiemensen, maar ook verkeersschouten, rij- en verkeersinstructeurs, examinatoren, parketmedewerkers en enkele andere betrokkenen kregen aan het begin van de cursusdag een enquêteformulier uitgereikt (Bijlage 1). Aan het eind van de dag werden de ingevulde formulieren ingenomen. Deze gang van zaken legde beperkingen op aan de omvang van de vragenlijst. De vragen zijn onder andere geselecteerd uit de eerder in 1991 uitgevoerde oriënterende interviewronde, echter waar nodig geactualiseerd, terwijl enkele relevante nieuwe werden toegevoegd. Ook al weer met het oog op de condities waaronder de vragenlijst diende te worden ingevuld - voor het merendeel in de pauzes tussen de programma-onderdelen - hebben de meeste vragen een 'gesloten' karakter, dat wil zeggen bij beantwoording kon worden volstaan met aankruisen van één of meer vakjes. Slechts enkele 'open' vragen zijn opgenomen. Aan het eind van de dag werden de ingevulde vragenlijsten ingenomen.

3. Resultaten

3.1. Algemeen

Door de gevolgde werkwijze - tijdens de cursusdag werd bij het verstrekken van de syllabus in de meeste gevallen het enquêteformulier ingenomen - is sprake van een verrassend hoge respons: Op de 350 a 400 deelnemers werden 329 ingevulde enquêteformulieren ingenomen, dat wil zeggen een respons van 80 tot 90%. In het algemeen bleken de meeste vragenlijsten volledig te zijn ingevuld. Met name waar het onderwerpen zoals draagvlak voor de achtergrondfilosofie, de procedure voor verkeersbesluiten, activiteiten binnen eigen gelederen, veronderstelde kennis bij wegbeheerders en -gebruikers, de verbetering van het RVV 1990 ten opzichte van dat uit 1966 en de kwaliteit van het gevoerde flankerende beleid betrof. Antwoorden inzake consequenties van de invoering van de nieuwe regelgeving ten aanzien van de handhaving, het (geconstateerde) effect op het verkeersgedrag en de verkeersveiligheid, de mate waarin bepaalde categorieën verkeersdeelnemers ten opzichte van de oude regelgeving beter werden beschermd en of dit ook als voldoende moet worden beschouwd worden kennelijk met wat meer aarzeling gegeven of daar bleek een minder uitgesproken mening over te bestaan, getuige het percentage dat op deze vragen het antwoord schuldig bleef. Tijdsdruk bij het invullen en het wat complexere karakter van deze vragen kan daarbij hebben meegeïmponeerd. De resultaten zijn zowel in absolute aantallen als procenten weergegeven in Bijlage 2.

3.2. Draagvlak voor de achterliggende filosofie (vraag 1)

Beperking tot basisregels, zorgvuldig en terughoudend gebruik van borden en tekens, ruimere toepassing van infrastructurele en/of fysieke maatregelen en 'verplicht' overleg bij het tot stand komen van verkeersbesluiten scoren alle meer dan 90%.

Betere naleving door eenvoudiger en minder regels, bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten bij lokale wegbeheerders scoren nog altijd 80% of meer.

Nog relatief het minst met een score van 65% wordt de overweging meer over te laten aan de eigen verantwoordelijkheid en het inzicht van de weggebruikers gedragen. Bijna één derde (31%) heeft hier geen vertrouwen in en acht dit beroep te sterk of mogelijk vergeefs.

Samengevat: Het draagvlak voor de belangrijkste uitgangspunten achter de nieuwe regelgeving is - met uitzondering van het vertrouwen in de eigen verantwoordelijkheid en het verkeersinzicht van de weggebruikers - groot.

3.3. Procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten (vraag 2)

95% van de respondenten vindt het terecht dat de politie bij de besluitvorming dient te worden betrokken, bijna 80% vindt de nieuwe procedure een verbetering ten opzichte van de oude en 70% meent dat het juist is dat de lokale wegbeheerder de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten heeft. Echter een kwart (26%) beweert bij eerder genoemd overleg problemen te ondervinden. Omschrijving van de aard van de ondervonden

problemen zijn voor een deel te vinden in Bijlage 3, waarin de antwoorden op het open gedeelte van vraag 2 zijn geïnventariseerd.

Samengevat: Een ruime meerderheid stemt in met de nieuwe procedure, maar ongeveer een kwart ervaart bij het daarbij te voeren overleg nog problemen van diverse aard.

3.4. **Activiteiten in het kader van de invoering van de nieuwe regelgeving binnen de eigen organisatie (vraag 3)**

Een ruime meerderheid van bijna 90% van de respondenten geeft aan dat binnen de eigen organisatie interne cursussen zijn geïntegreerd, teneinde kennis te nemen van achtergronden, doelstellingen, inhoud, interpretatie en mogelijke consequenties van de invoering van de nieuwe regelgeving. Bijna de helft (48%) geeft aan dat ook externe cursussen of voorlichtingsactiviteiten zijn bijgewoond, terwijl door 40% wordt aangegeven dat door de eigen organisatie ook voorlichtingsactiviteiten voor derden en in de richting van het publiek zijn ontplooid.

Samengevat: Bij de meeste betrokken organisaties zijn de personeelsleden via interne cursussen geïnformeerd, 40% verzorgde ook zelf voorlichting naar buiten.

3.5. **Consequenties ten aanzien van de handhaving (vraag 4)**

Ongeveer een derde (30%) van de respondenten meende geen veranderingen op het terrein van handhaving te zien. Ongeveer 40% heeft de mening dat de handhaving eenvoudiger is geworden tegenover 20% die vindt dat handhaving bij de nieuwe regelgeving juist gecompliceerder is geworden. Het aandeel respondenten dat meent dat van een verminderde werklast sprake zou zijn blijkt ongeveer twee maal zo groot als dat wat een toename meent te constateren (ca. 20% ten opzichte van 10%). Het aandeel dat meent dat de nieuwe regelgeving tot minder PV's of beschikkingen heeft geleid is met ca. 25% iets groter dan het aandeel respondenten (van ca. 19%) dat meent dat dat aantal juist is toegenomen. Slechts één op de tien respondenten meent dat het aantal 'schrijf'-PV's in het kader van artikel 25 WVV door invoering van het RVV 1990 is toegenomen. Een zeer kleine minderheid (van ca. 7%) meent dat er minder overtredingen door weggebruikers worden begaan vanwege een veranderd verkeersgedrag.

Samengevat: Een derde meent ten aanzien van de handhaving geen verandering te hebben geconstateerd. Over het algemeen is het aandeel respondenten dat vindt dat handhaving eenvoudiger is geworden, minder werklast vergt en tot minder PV's of beschikkingen leidt groter dan het aandeel dat de termen gecompliceerder, werklast verhogend respectievelijk leidend tot meer PV's als antwoord geeft.

3.6. **Effecten met betrekking tot verkeersgedrag en verkeersveiligheid (vraag 5)**

Meer dan drie kwart (76%) van de respondenten heeft geen veranderingen in het verkeersgedrag van weggebruikers geconstateerd. Gehoopte effecten zoals socialer en veiliger verkeersgedrag, betere naleving van de (overgebleven) regels, toegenomen verkeersinzicht en meer ontzien van kwetsbare

categorieën verkeersdeelnemers worden slechts door enkele procenten genoemd.

Twee derde (67%) van de respondenten meent dan ook dat de verkeersveiligheid niet is toegenomen, slechts 10% denkt dat van een verbetering en 7% meent dat zelfs van een verslechtering sprake is.

Samengevat: Invoering van de nieuwe regelgeving heeft - volgens de respondenten - geen invloed van enige betekenis gehad op verkeersgedrag en verkeersveiligheid.

3.7. Realisering van de beoogde doelstellingen (vraag 6)

Ruim 80% van de respondenten denkt dat de beoogde vereenvoudiging in de regelgeving inderdaad is gerealiseerd. Nog geen twee derde (62%) heeft echter het voorgenomen zorgvuldige en terughoudende gebruik van verkeerstekens en -borden in de praktijk geconstateerd, slechts een kwart (25%) meent hier al wel iets van te hebben gemerkt. Een derde (33%) vindt dat de wegbeheerders in de praktijk al op enige schaal infrastructuurele voorzieningen toepassen in plaats van tekens of borden, tegenover bijna 60% die dat niet zo vindt.

Samengevat: Aan de doelstelling van vereenvoudiging is volgens een ruime meerderheid onder de respondenten voldaan maar van een zorgvuldig en terughoudend gebruik en toepassing van infrastructuurele voorzieningen is volgens de meerderheid nog geen sprake.

3.8. Mate van bescherming van de verschillende categorieën verkeersdeelnemers (vraag 7)

Meer dan de helft (54%) van de respondenten vindt dat voetgangers bij de nieuwe regelgeving een betere bescherming genieten; ongeveer een derde vindt dat dit eveneens voor fietsers, ouderen, kinderen en gehandicapten op zou gaan. Rond de 10% meent dat het nieuwe RVV minder bescherming biedt dan het oude en wel voor vrijwel alle categorieën weggebruikers. Opmerkelijk is dat ruim een derde (gemiddeld zo'n 37%) vindt dat fietsers, voetgangers (waaronder ook ouderen, kinderen en gehandicapten) nog onvoldoende bescherming bij de huidige (dus nieuwe) regelgeving ondervinden. Daar staat tegenover dat de helft vindt dat het gemotoriseerd verkeer voldoende bescherming geniet, slechts enkele procenten acht deze te gering. Bij interpretatie van de antwoorden op deze laatste (deel)vraag dient te worden meegewogen dat ruim een derde van de respondenten beantwoording achterwege liet.

Samengevat: Voetgangers (waaronder ook ouderen, kinderen en gehandicapten) en - in minder mate - fietsers worden volgens een aanzienlijk deel van de respondenten bij de nieuwe regelgeving als beter beschermd beschouwd, maar de meerderheid die dit oordeel uitsprak acht die bescherming toch nog te weinig.

3.9. Mening over de inhoud van het RVV 1990 in vergelijking met die van het RVV 1966 (vraag 8)

Ruim driekwart (77%) van de respondenten ziet het RVV 1990 als een verbetering ten opzichte van de versie uit 1966. Slechts enkele procenten beschouwd het RVV 1990 als een verslechtering.

3.10 Kennisniveau betreffende de huidige regelgeving bij wegbeheerders en -gebruikers (vragen 9 en 10)

Ruim de helft (56%) van de respondenten vindt dat de wegbeheerders onvoldoende kennis over de nieuwe regelgeving (zowel RVV 1990 als BABW) 'in huis hebben'. Minder dan een kwart (22%) vindt die kennis wel voldoende. Over de kennis van de weggebruikers zijn de opvattingen nog negatiever: 88% acht hun kennis onvoldoende, slechts 6% denkt dat die wel voldoende is.

Samengevat: De meerderheid van de respondenten acht de kennis van zowel wegbeheerders als -gebruikers onvoldoende.

3.11. Oordeel over het flankerend beleid gericht op wegbeheerders en -gebruikers (vragen 11 en 12)

De meningen over het gevoerde flankerende beleid zijn niet onverdeeld gunstig: 60% van de respondenten vindt het flankerend beleid in de richting van de wegbeheerders onvoldoende, 83% denkt hetzelfde over het flankerend beleid in de richting van de weggebruikers. De percentages respondenten die de respectievelijke onderdelen van het flankerende beleid een voldoende toebedelen bedragen 15, resp. 8%.

Samengevat: Een meerderheid van de respondenten achten het flankerende beleid onvoldoende, dat in de richting van de weggebruikers zelfs in ruime mate!.

Opmerking:

Als laatste punt op de vragenlijst (punt 13) werd aan de respondenten de mogelijkheid geboden zelf opmerkingen te plaatsen. Hiervan is op bescheiden schaal gebruik gemaakt. De resultaten zijn weergegeven in Bijlage 4.

4. Conclusies

- Met uitzondering van het vertrouwen in eigen verantwoordelijkheid en verkeersinzicht van de weggebruikers is sprake van een groot draagvlak voor de filosofie en uitgangspunten van het RVV 1990 en BABW.
- Een ruime meerderheid (van de betrokken politiemensen) schaaft zich achter de procedure voor het tot stand komen van verkeersbesluiten, al ervaart een aanzienlijk deel nog problemen bij het voorgeschreven overleg met de wegbeherende instanties.
- De overgrote meerderheid van de vertegenwoordigde politie- en justitiële organisaties hebben voor hun medewerkers interne cursussen over de nieuwe regelgeving gegeven, in een aanzienlijk aantal gevallen zijn eveneens nog voorlichtingsactiviteiten ontplooid voor derden, waaronder het publiek.
- Ongeveer een derde van nauw bij de handhaving betrokken functionarissen blijkt hierin geen veranderingen van enige betekenis waar te nemen. Onder degenen die wel enige verandering hebben waargenomen overheerst de mening dat de handhaving eenvoudiger is geworden, minder werklast vergt en tot minder PV 's of beschikkingen leidt
- Eventuele effecten op verkeersgedrag en -veiligheid zijn niet of nauwelijks geconstateerd.
- De meerderheid ervaart de nieuwe regelgeving als vereenvoudiging, maar terughoudend gebruik van borden en tekens en toepassing van infrastructuurle voorzieningen blijkt slechts op beperkte schaal merkbaar.
- De kwetsbare verkeersdeelnemers worden volgens de meerderheid van nauw bij de handhaving betrokken functionarissen bij de nieuwe regelgeving beter beschermd, maar volgens een derde toch nog te weinig.
- Het nieuwe RVV (RVV 1990) wordt door de meerderheid als verbetering beschouwd ten opzichte van het oude RVV uit 1966.
- De kennis over de nieuwe regelgeving wordt door de handhavers zowel bij weggebruikers als -beheerders in belangrijke mate als onvoldoende ervaren.
- Het flankerend beleid zowel in de richting van de weggebruikers als de -beheerders wordt door de meerderheid van de handhavers als onvoldoende beoordeeld.

Gezien de samenstelling en omvang van de beschreven steekproef en de sterke betrokkenheid van de beroepspopulaties die daarin zijn vertegenwoordigd, mogen de conclusies als redelijk representatief en relevant worden verondersteld.

Bijlagen 1 t/m 4

Bijlage 1. *Vragenlijst Evaluatie RVV 1990, BABW en flankerend beleid.*

Bijlage 2. *Resultaten enquête onder deelnemers applicatiedagen RVV 1990 en BABW (PVI-Apeldoorn).*

Bijlage 3. *Aard van de problemen bij overleg met wegbeheerders.*

Bijlage 4. *Inventarisatie van de opmerkingen bij vraag 13.*



Vragenlijst Evaluatie RVV 1990, BABW en flankerend beleid

Toelichting: Vrijwel alle vragen hebben een "gesloten" karakter, d.w.z. U kunt ze beantwoorden door het betreffende vakje (of als meer antwoorden van toepassing zijn meerdere) aan te kruisen of "zwan" te maken. Bij de enkele vragen waar het antwoord door uzelf moet worden omschreven verzoeken wij u dit kort of eventueel d.m.v. enkele trefwoorden aan te geven. Als afsluiting van de vragenlijst is de mogelijkheid geboden nog opmerkingen of bezwaren betreffende het RVV, BABW en flankerend beleid naar voren te brengen, voorzover die nog niet aan de orde zijn geweest.

Bedankt voor Uw medewerking.

*** 1: Het herziene RVV en nieuwe BABW gaan uit van een andere achtergrond filosofie dan het voorgaande RVV uit 1966.**

Kunt U aangeven of U achter de volgende uitgangspunten staat?

	ja	nee	geen mening
- Beperking aantal regels tot noodzakelijke basisregels.	0	0	0
- Meer overlaten aan eigen verantwoordelijkheid en inzicht van de weggebruikers.	0	0	0
- Betere naleving door eenvoudiger en minder regels	0	0	0
- Bevoegdheden tot nemen van verkeersbesluiten bij lokale wegbeheerders.	0	0	0
- Zorgvuldig en terughoudend gebruik verkeerstekens en -borden.	0	0	0
- Meer infrastructurele en fysieke maatregelen teneinde het verkeer in goede banen te leiden.	0	0	0
- "Verplicht" overleg tussen politie en wegbeheerders bij verkeersbesluiten.	0	0	0

***2: De procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten is gewijzigd:**

	ja	nee	geen mening
- Vindt U de nieuwe procedure een verbetering?	0	0	0
- Vindt u het een goede zaak dat de wegbeheerder zelf de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten heeft?	0	0	0
- Vindt U het een goede zaak dat de wegbeheerder gehouden is de politie bij de besluitvorming te betrekken?	0	0	0
- Heeft U bij genoemd overleg bepaalde problemen ondervonden?	0	0	0
- Zo ja, welke problemen.....			

***3: De invoering van de nieuwe regelgeving is gepaard gegaan met flankerend beleid en diverse activiteiten van verschillende intermediaire instanties.**

Welke activiteiten zijn er door en binnen Uw korps of groep met betrekking tot het RVV en BABW tot nu toe ontwikkeld?

- Cursussen (intern)	0
- Instructie bijeenkomsten (extern)	0
- Discussies	0
- Beleidsaanpassingen	0
- Aanpassing van handhavingsprocedure	0
- Verhoging van de handhavingsinspanning in het verkeer	0
- Voorlichtingsactiviteiten voor derden en publiek	0
- overige, n.l.:.....	

***4: Wat voor consequenties heeft de invoering van de nieuwe regelgeving volgens U ten aanzien van de handhaving gehad?**

- Geen veranderingen	0
- Gecomplieerder	0
- Toename werkdruk	0
- Vermindering werklast	0
- Eenvoudiger	0
- Sterker accent op specifieke veiligheidsaspecten	0
- Minder aandacht op overtreding concrete regels	0
- Meer PV's/beschikkingen	0
- Minder PV's/beschikkingen	0
- Meer "waarschuwingen" i.p.v. PV's/beschikkingen	0
- Toename "schrijf" PV's als gevolg van art.25 WWV	0
- Minder overtredingen door veranderd verkeersgedrag van verkeersdeelnemers.	0

*5: Welke effecten heeft U tot nu toe in dit opzicht in de praktijk geconstateerd met betrekking het gedrag van weggebruikers en de verkeersveiligheid?

- Geen veranderingen in gedrag	0
- socialer gedrag t.o.v. mede weggebruikers	0
- Houden zich beter aan de regels	0
- Vertonen meer verkeersinzicht	0
- Ontzien met name kwetsbare verkeersdeelnemers	0
- Gedragen zich veiliger	0
- De verkeersveiligheid is: toegenomen 0 niet veranderd 0 afgenomen 0	0

* 6: Met de herziening van het RVV uit 1966 (tot het RVV 1990) werd een aantal doelstellingen beoogd.

Zijn volgens U de hierna geformuleerde doelstellingen gerealiseerd?

	ja	nee	geen mening
- Is een vereenvoudigde regelgeving gerealiseerd?	0	0	0
- Is in de praktijk een zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens al merkbaar?	0	0	0
- Passen wegbeheerders volgens U al op ruime schaal infrastructurele voorzieningen (b.v. snelheidsverlagers) toe in plaats van tekens of regels?	0	0	0

* 7: Met het RVV 1990 werd eveneens beoogd bepaalde groepen verkeersdeelnemers (extra) te beschermen.

Wilt U voor de onderstaande groepen Uw mening geven over de mate van bescherming die het nieuwe RVV biedt t.o.v. het oude en of U die bescherming voldoende, te sterk of te weinig vindt?

	bescherming t.o.v. RVV 1966			mate van bescherming		
	meer	evenveel	minder	te veel	genoeg	te weinig
zwaar verkeer	0	0	0	0	0	0
automobilisten	0	0	0	0	0	0
motorrijders	0	0	0	0	0	0
bromfietzers	0	0	0	0	0	0
fietzers	0	0	0	0	0	0
voetgangers	0	0	0	0	0	0
ouderen	0	0	0	0	0	0
kinderen	0	0	0	0	0	0
gehandicapten	0	0	0	0	0	0

* 8: Wat is Uw mening over de inhoud van het RVV 1990 in vergelijking met het RVV van 1966?

verbetering	ongeveer hetzelfde	verslechtering
0	0	0

* 9: Zijn volgens u de wegbeheerders voldoende op de hoogte van de nieuwe regelgeving?

ja	nee	geen mening
0	0	0

* 10: Zijn volgens U de weggebruikers voldoende op de hoogte van de nieuwe regelgeving?

ja	nee	geen mening
0	0	0

* 11: Wat is Uw mening over het gevoerde flankerend beleid in de richting van de wegbeheerders?

voldoende	onvoldoende	geen mening
0	0	0

* 12: Wat is Uw mening over het gevoerde flankerend beleid in de richting van de weggebruikers?

voldoende	onvoldoende	geen mening
0	0	0

* 13: En tenslotte, heeft U op dit moment nog bezwaren of opmerkingen ten aanzien van (onderdelen van) het herziene RVV of nieuwe BABW dan kunt U die hier aangeven en eventueel toelichten:

Functie:	- kerninstructeur	0
	- overlegfunctionaris verkeersbesluiten	0
	- verkeersmanager of coördinator	0
	- anders, n.l.....	0

Met dank aan het PVI

Resultaten enquête onder deelnemers applicatiedagen RVV 1990 en BABW (PVI-Apeldoorn)

Toelichting: Vrijwel alle vragen hebben een "gesloten" karakter, d.w.z. U kunt ze beantwoorden door het betreffende vakje (of als meer antwoorden van toepassing zijn meerdere) aan te kruisen of "zwart" te maken. Bij de enkele vragen waar het antwoord door uzelf moet worden omschreven verzoeken wij u dit kort of eventueel d.m.v. enkele trefwoorden aan te geven. Als afsluiting van de vragenlijst is de mogelijkheid geboden nog opmerkingen of bezwaren betreffende het RVV, BABW en flankerend beleid naar voren te brengen, voorzover die nog niet aan de orde zijn geweest.

* 1: Het herziene RVV en nieuwe BABW gaan uit van een andere achtergrond filosofie dan het voorgaande RVV uit 1966.

Kunt U aangeven of U achter de volgende uitgangspunten staat?

	ja		nee		geen mening	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
- Beperking aantal regels tot noodzakelijke basisregels.	303	92	23	7	3	1
- Meer overlaten aan eigen verantwoordelijkheid en inzicht van de weggebruikers.	215	65	102	31	12	4
- Betere naleving door eenvoudiger en minder regels.	264	80	60	18	5	2
- Bevoegdheden tot nemen van verkeersbesluiten bij lokale wegbeheerders.	270	82	39	12	20	6
- Zorgvuldig en terughoudend gebruik verkeerstekens en -borden.	312	95	11	3	6	2
- Meer infrastructurele en fysieke maatregelen teneinde het verkeer in goede banen te leiden.	306	93	15	5	8	2
- "Verplicht" overleg tussen politie en wegbeheerders bij verkeersbesluiten.	322	98	4	1	4	1

*2: De procedure bij het tot stand komen van verkeersbesluiten is gewijzigd:

	ja		nee		geen mening	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
- Vindt U de nieuwe procedure een verbetering?	255	78	18	5	56	17
- Vindt u het een goede zaak dat de wegbeheerder zelf de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten heeft?	231	70	76	23	22	7
- Vindt U het een goede zaak dat de wegbeheerder gehouden is de politie bij de besluitvorming te betrekken?	314	95	7	2	8	3
- Heeft U bij genoemd overleg bepaalde problemen ondervonden?	86	26	129	39	14	35

*3: De invoering van de nieuwe regelgeving is gepaard gegaan met flankerend beleid en diverse activiteiten van verschillende intermediaire instanties.

Welke activiteiten zijn er door en binnen Uw korps of groep met betrekking tot het RVV en BABW tot nu toe ontwikkeld?

	abs.	%
- Cursussen (intern)	294	89
- Instructie bijeenkomsten (extern)	157	48
- Discussies	63	19
- Beleidsaanpassingen	67	20
- Aanpassing van handhavingsprocedure	58	18
- Verhoging van de handhavingsinspanning in het verkeer	27	8
- Voorlichtingsactiviteiten voor derden en publiek	133	40

*4: Wat voor consequenties heeft de invoering van de nieuwe regelgeving volgens U ten aanzien van de handhaving gehad?

	abs.	%
- Geen veranderingen	99	30
- Gecomplieerder	58	18
- Toename werkdruk	32	10
- Vermindering werklast	56	18
- Eenvoudiger	134	41
- Sterker accent op specifieke veiligheidsaspecten	69	21
- Minder aandacht op overtreding concrete regels	83	25
- Meer PV's/beschikkingen	61	19
- Minder PV's/beschikkingen	83	25
- Meer "waarschuwingen" i.p.v. PV's/beschikkingen	72	22
- Toename "schrijf" PV's als gevolg van art.25 WVV	37	11
- Minder overtredingen door veranderd verkeersgedrag van verkeersdeelnemers.	23	7

***5: Welke effecten heeft U tot nu toe in dit opzicht in de praktijk geconstateerd met betrekking het gedrag van weggebruikers en de verkeersveiligheid?**

	abs.	%
- Geen veranderingen in gedrag	250	76
- socialer gedrag t.o.v. mede weggebruikers	5	2
- Houden zich beter aan de regels	9	3
- Vertonen meer verkeersinzicht	7	2
- Ontzien met name kwetsbare verkeersdeelnemers	11	3
- Gedragen zich veiliger	6	2
- De verkeersveiligheid is:		
- toegenomen	34	10
- niet veranderd	221	67
- afgenomen	7	7
- Geen antwoord	34	10

*** 6: Met de herziening van het RVV uit 1966 (tot het RVV 1990) werd een aantal doelstellingen beoogd.**

Zijn volgens U de hierna geformuleerde doelstellingen gerealiseerd?

	ja	nee	geen mening	geen antw.
	abs.	abs.	abs.	abs.
	%	%	%	%
- Is een vereenvoudigde regelgeving gerealiseerd?	264	34	22	9
	81	10	7	3
- Is in de praktijk een zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens al merkbaar?	81	204	14	30
	25	62	4	9
- Passen wegbeheerders volgens U al op ruime schaal infrastructuurle voorzieningen (b.v. snelheidsverlagers) toe in plaats van tekens of regels?	107	195	18	9
	33	59	5	3

*** 7: Met het RVV 1990 werd eveneens beoogd bepaalde groepen verkeersdeelnemers (extra) te beschermen.**

Wilt U voor de onderstaande groepen Uw mening geven over de mate van bescherming die het nieuwe RVV biedt t.o.v. het oude en of U die bescherming voldoende, te sterk of te weinig vindt?

	bescherming t.o.v. RVV 1966				mate van bescherming			
	meer	evenveel	minder	g. antw.	te veel	genoeg	te weinig	g. antw.
	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.	abs.
	%	%	%	%	%	%	%	%
zwaar verkeer	16	209	19	6	11	169	14	135
	5	64	6	85	3	51	4	41
automobilisten	14	186	33	10	16	165	14	134
	4	57	10	97	5	50	4	41
motorrijders	16	185	26	8	9	146	37	137
	5	57	8	102	3	44	12	42
bromfietzers	56	140	34	10	16	119	55	139
	17	43	10	99	5	36	17	42
fietzers	119	94	29	36	19	87	106	117
	36	29	11	80	6	26	32	36
voetgangers	177	54	49	15	13	83	121	112
	54	15	35	11	4	25	37	34
ouderen	106	32	114	35	6	80	126	117
	32	10	38	76	2	24	38	36
kinderen	112	34	98	30	5	73	134	117
	34	12	30	89	2	22	41	36
gehandicapten	109	33	92	28	7	88	121	113
	33	9	28	92	2	27	37	34

*** 8: Wat is Uw mening over de inhoud van het RVV 1990 in vergelijking met het RVV van 1966?**

verbetering	ong. hetzelfde	verslechtering	geen antw.
abs.	abs.	abs.	abs.
%	%	%	%
253	47	17	12
77	14	5	4

*** 9: Zijn volgens u de wegbeheerders voldoende op de hoogte van de nieuwe regelgeving?**

ja	nee	geen mening	geen antw.
abs.	abs.	abs.	abs.
%	%	%	%
72	183	61	13
22	56	19	4

*** 10: Zijn volgens U de weggebruikers voldoende op de hoogte van de nieuwe regelgeving?**

ja	nee	geen mening	geen antw.
abs.	abs.	abs.	abs.
%	%	%	%
21	288	9	11
6	88	3	3

*** 11: Wat is Uw mening over het gevoerde flankerend beleid in de richting van de wegbeheerders?**

voldoende	onvoldoende	geen mening	geen antw.
abs.	abs.	abs.	abs.
%	%	%	%
49	199	72	9
15	60	22	3

*** 12: Wat is Uw mening over het gevoerde flankerend beleid in de richting van de weggebruikers?**

voldoende	onvoldoende	geen mening	geen antw.
abs.	abs.	abs.	abs.
%	%	%	%
27	274	17	11
8	83	5	3

Aard van de problemen bij overleg met wegbeheerders.

Inventarisatie van de antwoorden op het open gedeelte van vraag 2: Welke problemen zijn ondervonden bij het 'voorgeschreven' overleg met de wegbeheerders bij de voorbereiding van verkeersbesluiten nieuwe stijl?

Aard probleem	aantal
● Belemmering (juiste) toepassing van infrastructurele voorzieningen in plaats van borden of tekens door (te) beperkte (financiële) middelen.	19
● Vrijblijvendheid bij verwerking advies van de politie	19
● Geen of te laat overleg	16
● 'Doordrijven' eigen opvatting door wegbeheerders.	15
● Onvoldoende deskundigheid wegbeheerders.	14
● Besluiten teveel onderhevig aan 'politiek'.	10
● Te weinig begrip voor verkeers- en handhavingsaspecten.	9

Suggesties (komend uit politiekringen):

- a. Openbaarheid ten aanzien van resultaten van overleg.
- b. Instellen van een geschillencommissie.
- c. Sanctie mogelijkheden voor politie bij onjuiste procedure.

Inventarisatie van de opmerkingen bij vraag 13

Er is 'bescheiden' gebruik gemaakt van de mogelijkheid bij punt 13 aanvullende opmerkingen te plaatsen. Een deel is wellicht te verklaren uit het feit dat de meest relevante aspecten al in de vragenlijst zelf aan de orde zijn geweest. Daarnaast speelt mee dat de enquête ingepast moest worden in het dagprogramma en daardoor beperkte tijd voor invulling beschikbaar was. Een aanzienlijk aantal aanwezigen maakte bovendien gebruik van de mogelijkheid om ter plaatse mondeling te reageren of vragen te stellen.

De volgende opmerkingen zijn geïnventariseerd:

- Flankerend beleid richting wegbeheerders ondeugdelijk (11x)
- Meer voorlichting richting weggebruikers noodzakelijk (9x)
- Uitbreiding handhavingscapaciteit/inspanningen gewenst (5x)
- Niet teveel aan de weggebruikers zelf overlaten (4x)
- Sanctie mogelijkheden instellen bij negeren van overleg (3x)
- Minder PV's of beschikkingen door rompslomp art.25 WVV (3x)
- Meer druk leggen bij wegbeheerders om infrastructurele voorzieningen toe te passen. (3x)
- Meer bescherming van zwakkere verkeersdeelnemers nodig (2x)

Onduidelijkheden of anderzins problemen werden onderkend bij:
(echter slechts door één of enkele aanwezigen vermeld).

- Art. 31 WVV.
- Parkeerregeling.
- Snelheidshandhaving.
- Doorgetrokken streep.
- Matrix borden.
- Borden verplichte rijrichting.
- Regeling doorrijden na aanrijding.
- Voorrangsregeling op rotonde's.
- Beroepsprocedure bij verkeersbesluiten.
- RVV 1990 art. 5 en 6 lid 4.
- RVV 1990 art. 22.
- Regeling betreft gordeldraagplicht.
- Positie motorrijders.
- Sommige symbolen op verkeersborden.