

Kennisoverdracht op het gebied van snelheidsmaatregelen

Een voorlopige behoeftenbepaling van kennis ten behoeve van het snelhedenbeleid

R-95-17

Drs. D.M. Wijnolst

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

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

Inhoud

1.	<i>Doel en opzet van het onderzoek</i>	4
2.	<i>Overzicht van actoren</i>	6
2.1.	Algemeen	6
2.2.	Wegbeheerders en bestuursorganen	7
2.2.1.	Regionale Directies van Rijkswaterstaat	7
2.2.2.	Provincies	7
2.2.3.	Waterschappen	8
2.2.4.	Gemeenten	8
2.3.	Politie en Justitie	8
2.3.1.	Openbaar Ministerie	8
2.3.2.	Politie	9
3.	<i>Overzicht soorten kennis</i>	10
3.1.	Aanwezige kennis	10
3.2.	Kennisbehoefte	11
3.2.1.	Algemeen	11
3.2.2.	Wegbeheerders en bestuursorganen	11
4.	<i>Vormen van kennisoverdracht</i>	14
4.1.	Kennisoverdracht en vernieuwingen zoals die al in het veld plaatsvinden	16
4.1.1.	Algemeen	16
4.1.2.	Wegbeheerders en bestuursorganen	17
4.1.3.	Overig	17
4.2.	Andere vormen van kennisoverdracht	17
4.3.	Voorbeelden waarin communicatiekanalen afgesloten worden	18
4.3.1.	Wegbeheerders en Bestuursorganen	18
4.3.2.	Politie	18
5.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	19
5.1.	Vooraf	19
5.2.	Conclusies	19
5.3.	Aanbevelingen	19
	<i>Literatuur</i>	21
	<i>Bijlagen</i>	23
1.	Overzicht van actoren	25
2.	Samenvatting gesprekken met deskundigen	27

1. Doel en opzet van het onderzoek

In 1992 werd het maatregelenoverzicht 'snelheid op 80 km/uur-wegen' uitgebracht. Dit maatregelenoverzicht diende als hulpmiddel bij de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van verkeersveiligheidsbeleid, gericht op de problematiek van (hoge) rijsnelheden.

Bij de eerste evaluatie van deze catalogus in 1994 (Van Minnen, 1994) bleek echter dat de bekendheid van het boekwerk onder de doelgroep matig was en met het gebruik ervan was het nog slechter gesteld. Het werd duidelijk dat er, wat de rol van het maatregelenoverzicht betreft, pas op de plaats gemaakt moest worden. Een herziening van de doelgroep, de over te dragen kennis en de manier waarop deze kennis overgedragen zou kunnen worden, bleek noodzakelijk.

Om deze herzieningen te kunnen verwezenlijken, is eerst duidelijkheid nodig over de volgende vragen:

1. Welke actoren spelen een rol in het snelhedenbeleid op verschillende wegen en hoe verhouden zij zich tot elkaar?
2. Welke kennis is op het gebied van maatregelen ten behoeve van snelheidsbeperking al aanwezig en aan welke informatie bestaat nog behoefte?
3. Welke vormen van informatieoverdracht kunnen gebruikt worden om de juiste kennis bij de juiste personen te doen belanden, zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt wordt?

Met de antwoorden op deze vragen kan vervolgens worden overgegaan tot de keuze van de doelgroepen, tot een juiste afstemming van kennismiddelen om in de informatiebehoefte te voorzien, en tot de ontwikkeling van een plan voor de introductie van deze kennis.

In dit verslag wordt een voorlopig antwoord gezocht op bovenvermelde vragen. Daartoe zijn de volgende werkzaamheden verricht:

1. Verkenning van het beschikbare materiaal;
2. Inventarisatie van de groepen actoren;
3. Inventarisatie van de in aanmerking komende soorten kennis;
4. Inventarisatie van kennisoverdracht;
5. Raadpleging van enkele deskundigen;
6. Verslaglegging.

Het eerste punt, de verkenning van het beschikbare materiaal, is zoveel mogelijk verwerkt in de hoofdstukken over de actoren (hoofdstuk 2), soorten kennis (hoofdstuk 3), en kennisoverdracht (hoofdstuk 4). Omdat het gaat om een *voorlopige* inventarisatie, is gekozen voor een aantal oriënterende gesprekken met de hieronder vermelde deskundigen, waarvan samenvattingen zijn opgenomen in de *Bijlagen*.

In het hoofdstuk over kennisoverdracht is van literatuur op communicatiegebied gebruik gemaakt. Op basis van de daaruit verkregen kennis is hierover gesproken met dezelfde sleutelfiguren, om tot een inventarisatie te komen van in aanmerking komende vormen van kennisoverdracht.

2. Overzicht van actoren

Om tot een keuze van een of meer doelgroep(en) te komen, is het belangrijk te weten wie zich allemaal in het veld bezig houden met snelheidsbeperking op 80 km/uur- en 50 km/uur-wegen en op welke manier ze dit doen. In de *Bijlage* is een dergelijk overzicht te vinden. Hierbij worden drie groepen actoren onderscheiden: een groep die zich in het *algemeen* bezighoudt met het snelheidsbeleid, de groep *wegbeheerders* en *bestuursorganen* die daadwerkelijk met het plaatselijke beleid en uitvoering te maken hebben en als derde groep *politie* en *justitie*, die onder andere met regelgeving en handhaving van het snelheidsbeleid te maken hebben.

2.1. Algemeen

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat houdt zich vooral bezig met algemeen beleid. Op het gebied van verkeersveiligheid steunt dit algemene beleid op het uitgangspunt van decentralisatie. Dit betekent dat een deel van de landelijke middelen zijn overgedragen naar lagere overheden. Deze laatste zijn verantwoordelijk voor de besteding van die middelen. Rijkswaterstaat rekent het tot zijn taak kennisontwikkeling en -overdracht te realiseren. Rijkswaterstaat laat zich op verschillende gebieden adviseren door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

De Regionale Organen Verkeersveiligheid (ROV's) zijn regionale platformen waarin overheden en particuliere organisaties samenwerken. Hierin participeren verschillende vertegenwoordigers van de Regionale Directies, provincies, gemeenten, het Openbaar Ministerie, de SWOV, de politie en allerlei belangengroeperingen en -instanties (onderstaand), die per regio kunnen verschillen. Iedere instantie, groepering of overheid blijft onafhankelijk. Alleen projecten waarbij samenwerking tussen de verschillende instanties aan de orde komt, gebeuren in het kader van de ROV's. De formele eindverantwoordelijkheid ligt bij de provincie. De rijksoverheid heeft aan de provincies geld ter beschikking gesteld (de zogeheten 'doeluitkering') voor de begroting van de verschillende ROV's. Elk ROV stelt een beleidsplan op en het financiert verkeersveiligheidsmaatregelen, maar geen infrastructuurle werkzaamheden. Landelijk overleg vindt regelmatig plaats tussen de secretarissen van de verschillende ROV's. Particuliere instellingen die vertegenwoordigd zijn in een ROV, zijn in het overzicht niet opgenomen, maar worden hieronder genoemd:

-	VVN	-	Veilig Verkeer Nederland;
-	ANWB	-	Belangenbehartiger van weggebruikers in het algemeen;
-	ENFB	-	"
-	VBV	-	"
-	SKV	-	"
-	Bovag	-	"
-	CAD	-	Centrum voor Alcohol en Drugs; in verband met alcohol-gebruik in het verkeer.

Geïnterviewde deskundigen:

E.S.H. v.d. Burg, Regionale Directie Zuid-Holland

H. Vergeer, politie Hollands-Midden

E. Fennis, gemeente Waddinxveen

C. Galavasi, Actiecentrum Naleving Snelheidslimieten

A. van Velden, POV Zuid-Holland

Verder zijn diverse medewerkers van de SWOV geraadpleegd.

Enkele van deze particuliere instellingen verzorgen ook voorlichting op landelijk en regionaal gebied. Verder zijn verschillende politieregio's en de marechaussee vertegenwoordigd in de ROV's.

Het C.R.O.W heeft tot doel:

- regelgeving in de grond-, water- en wegenbouw;
- onderzoek in de grond- en wegenbouw en de verkeerstechniek;
- overdracht en uitwisseling van kennis en ervaring op de genoemde gebieden.

Door middel van werkgroepen en overleg tussen partners in het bouwproces worden deze activiteiten ondernomen. De resultaten van studie en onderzoek hebben een onafhankelijk, collectief karakter en zijn hierdoor representatief voor de in Nederland aanwezige kennis en ervaring. Het C.R.O.W verzorgt vele publikaties op het gebied van de verkeersveiligheid.

2.2. Wegbeheerders en bestuursorganen

2.2.1. Regionale Directies van Rijkswaterstaat

Het Directoraat Rijkswaterstaat, met name de Regionale Directies, de Provinciale Waterstaten, de waterschappen en de gemeenten houden zich bezig met het daadwerkelijke beleid voor de verschillende wegen die onder hun beheer vallen. Tot hun taken behoort het vaststellen van het beleid (waaronder het nemen van verkeersbesluiten), de voorbereiding van het verkeersbeleid en de daadwerkelijke uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen.

De rol van de Regionale Directies is sinds kort veranderd; hadden zij vroeger de rol gemeenten, waterschappen en dergelijke te stimuleren bij de aanpak van de verkeersonveiligheid, tegenwoordig valt dit formeel onder de verantwoordelijkheid van de provincies. De vroegere rolverdeling hield in dat er vanuit de Regionale Directies veel met bestuurders en uitvoerenden (gemeentewerken) werd gepraat. De beleidsmedewerkers (voorheen verkeersconsulenten) hebben regelmatig overleg in het Provinciaal Overleg Consulenten (POC). De Regionale Directies bieden momenteel op afroep ondersteuning aan. Tevens beheren zij de eigen rijkswegen.

2.2.2. Provincies

Provincies hebben een aantal 'lagere orde wegen'¹ in beheer. Hierbij gaat het meestal om wegen die een duidelijk 'bovenlokale' functie hebben; is dit niet het geval, dan zijn die wegen bij de betreffende gemeente(n) in beheer. Het komt voor dat beslissingen over bepaalde (stukken) wegen genomen worden bij gemeente(n), waarna de uitvoering onder Provinciale Waterstaten valt. Dit alles in overleg met de betreffende gemeente(n). Binnen het takenpakket van Provinciale Waterstaten valt ook een deel ondersteuning, advies en stimulans van de gemeenten op het gebied van maatregelen.

¹ Dit zijn alle wegen die binnen de bebouwde kom vallen, en vaak ook enkele 80 km/uur-wegen die geen bovenlokale functie hebben.

2.2.3. Waterschappen

Waterschappen vormen een bijzondere groep actoren. Hoewel ze een aantal 'lagere orde wegen' onder hun beheer hebben, blijkt dat ze in het verleden een vaak 'vergeten' groep zijn. De volgende factoren spelen daarbij een rol:

- De waterschappen innen eigen heffingen hoeven daardoor geen beroep te doen op de overheid; zodoende vormen zij een 'eigen koninkrijkje';
- De onderhoudsfunctie voor wegen is niet de hoofdtaak van de waterschappen, maar meer een onderdeel van hun activiteiten.

Waterschappen worden thans wel 'meegenomen' in het beleid; er zijn contactpersonen, ze doen mee met cursussen en maken sinds kort ook gebruik van subsidieregelingen. Overleg tussen de waterschappen vindt plaats in de Unie van Waterschappen (UVW).

2.2.4. Gemeenten

Gemeenten beheren een groot deel van de 'lagere orde wegen'. Bij wie de verantwoordelijkheid ligt voor verkeersveiligheid op deze wegen, verschilt per gemeente. Zo heeft bijna 85% van de gemeenten een verkeersveiligheidscoördinator (De Bruijn, Oude Egberink & Lourens, 1994). De grootte van de gemeente blijkt hiermee niet samen te hangen. Ook het takenpakket wat deze coördinatoren hebben, varieert per gemeente. Op gemeentelijk niveau is het daarom moeilijk aan te geven of en wanneer beleidsvoorbereiding, beleidskeuzen en -uitvoering daadwerkelijk gescheiden zijn.

De VNG is een samenwerkingsverband tussen gemeenten; het orgaan treedt bij verschillende gelegenheden op als gesprekspartner van andere overheidsorganen. Zo kiest de VNG de vertegenwoordiger die namens de gemeenten in het ROV zal plaatsnemen.

Het Intergemeentelijk Verkeerskundig Overleg (IVO) is een informeel samenwerkingsverband tussen gemeenten, dat verschillende 'dochter'-werkgroepen heeft waarbinnen specialisten informatie uitwisselen. Voorbeelden van dergelijke dochter-werkgroepen zijn de intergemeentelijke verkeerstechnische werkgroep (IVW) en de stuurgroep stedelijke verkeersveiligheid (SSV).

2.3. Politie en Justitie

2.3.1. Openbaar Ministerie

Het Openbaar Ministerie stuurt de regiokorpsen van de politie aan en bepaalt het opsporingsbeleid. De leidraad verkeershandhaving is een van de produkten. Ook heeft zij door afhandeling van overtredingen veel te maken met het snelhedenbeleid. Vooral bij de zogenaamde Gericht Verkeers Toezicht-projecten komt deze rol expliciet naar voren, wanneer samenwerking niet altijd even vanzelfsprekend blijkt te zijn. Wanneer geen goede afspraken gemaakt worden, bestaat het gevaar dat het overspoeld wordt door het grote aantal geregistreerde overtreders, wat afhandeling hiervan behoorlijk vertraagt.

2.3.2. Politie

Binnen de *regiokorpsen* van de politie bestaan basisdiensten waaronder een verkeerscoördinator valt. Het takenpakket van deze coördinatoren hangt af van de regio, gezien de nieuwe taakstelling dat regiokorpsen zelf hun prioriteiten kunnen kiezen. De korpsen doen ook aan ongevalanalyse, zodat er veel kennis aanwezig is waarmee ze ondersteuning bieden aan de gemeente. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting wanneer blijkt dat er maatregelen genomen moeten worden om een 'blackspot'-weg te nemen.

De *Diensten Verkeerspolitie* waren voorheen overal in het land aanwezig. Met de invoering van de basisdiensten binnen de regiokorpsen zijn ze echter opgeheven, met uitzondering van de Dienst Verkeerspolitie Amsterdam/Amstelland en de Rotterdamse Verkeersdienst Rijnmond, die zich zelfstandig met verkeersveiligheid bezig houden.

Het *Politie Verkeersinstituut* is het opleidingsinstituut voor politie over verkeer en verkeerstoezicht. Binnen de opleiding wordt regelmatig nieuw materiaal aangereikt wat te maken heeft met verkeersveiligheid.

Het *Aktiecentrum Naleving Snelheidslimieten* (ANS) houdt zich bezig met snelheid op rijkswegen, maar breidt haar taken ook uit naar lagere orde wegen. Zij geven 'Actienieuws' uit, wat verspreid wordt onder de ROV's, regiokorpsen, ministeries en medewerkers van het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD). Ook verzorgen zij cursussen over GVT-projecten.

3. Overzicht soorten kennis

In dit hoofdstuk wordt nagegaan aan welke soorten kennis op het gebied van snelheidsmaatregelen behoefte bestaat. Als eerste wordt geïnventariseerd welke kennis al voorhanden is en hoe intensief deze wordt gebruikt. Vervolgens wordt behandeld welke behoefte aan kennis achterhaald kan worden.

3.1. Aanwezige kennis

Tijdens het inventariseren van de bronnen van informatie bleek al spoedig dat er zeer veel publikaties zijn op het gebied van snelheidsmaatregelen. Het lijkt niet erg zinvol hier een uitputtende lijst van publikaties te noemen, vooral wanneer nog niet gekozen is voor een specifieke doelgroep. Wel kan vastgesteld worden dat er vele vormen van kennis in het veld aanwezig zijn. In dit kader kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de voormalige verkeerconsulenten bij de Regionale Directies (nu beleidsmedewerkers), die in de loop der tijd een uitgebreid netwerk hebben opgebouwd en kennis in huis hebben over vele aspecten van het nemen van (onder andere) snelheidsmaatregelen.

Bij de interviews die Van Minnen (1994) gehouden heeft, werden de volgende handleidingen genoemd die regelmatig gebruikt worden:

- Beschikking Rijksbijdragen Experimenten in Verblijfsruimten BREV;
- Richtlijnen voor het ontwerpen van niet-autosnelwegen RONA buiten de bebouwde kom;
- Ontwerpwijzer voor de fiets (Werkgroep Fietsvoorzieningen, 1993);
- ASVV Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (Slop, 1988).

Een handleiding die veel in het veld genoemd werd, maar niet expliciet het snelhedenbeleid behandelt, is de *Maatregelencatalogus duurzaam-veilig* (Ammerstal, Ammerstal & RWS/AVV, 1994), niet te verwarren met het maatregelenoverzicht dat aanleiding was tot dit onderzoek.

Behalve deze bronnen van informatie op het gebied van snelheidsbeheersing, kunnen de volgende ter aanvulling genoemd worden:

- * *Maatregelenoverzicht snelheid op 80 km/u-wegen* (RWS/DVK/AVV & Traffic Test B.V., 1992)
- * *Handleiding voor de geïntegreerde aanpak van snelheid op 80 km-wegen en traversen*, (ROV Groningen, 1993). Zeer praktisch, zeker ten aanzien van GVT-projecten.
- * *U rijdt te snel! Symposium over elektronische snelheidsbeheersing* (AVV/SWOV, 1993).
- * BeleidsInformatieSysteem voor de Verkeersveiligheid (BIS-V) elektronisch informatiesysteem, beheerd door de SWOV, waarin diverse informatie te vinden is over verkeersveiligheid.
- * Het ANS organiseert workshops en geeft *Aktienieuws* uit.

Behalve in gedrukte publikaties blijkt ook veel informatie te schuilen in de persoonsgebonden kennis van individuen in het veld. Zo is niet alleen uit de interviews, maar ook in het verleden al vaak gebleken dat de politie

beschikt over een belangrijk aandeel kennis op het gebied van snelheidsmaatregelen.

Andere bronnen van kennis vormen symposia, workshops en cursussen, die door verschillende actoren worden georganiseerd.

Zo organiseert het ANS workshops, waarin de organisatie van verkeers-toezicht behandeld wordt en de rol van de politie hierin belicht wordt.

Door enkele Regionale Organen worden cursussen georganiseerd, waarin het opbouwen van netwerken centraal staat en nieuw materiaal geïntroduceerd wordt. Een van de Regionale Directies organiseert verschillende symposia, waarin bijvoorbeeld een naslagwerk zoals de maatregelen-catalogus duurzaam-veilig geïntroduceerd wordt.

Samengevat kan gesteld worden dat kennis over organisatorische aspecten van snelheidsbeperking slechts in beperkte mate in schriftelijke vorm vastgelegd is; de meeste bestaande kennis is gebaseerd op de eigen ervaringen van mensen in het veld.

3.2. Kennisbehoefte

In de tussentijdse verslagen over de evaluatie van het maatregelenoverzicht door Van Minnen (1994), wordt aangegeven dat men behoefte heeft aan kennis over (samengevat):

- kostenaspecten
- te verwachten effectiviteit van de maatregelen
- maatregelen in het kader van 'duurzaam-veilig'
- recente ontwikkelingen
- voor- en nadelen bij (combinatie van) maatregelen

Voorts bestaat behoefte aan een handleiding voor beleid en uitvoerders.

Uit de verschillende gesprekken voor dit onderzoek bleek dat de behoefte aan kennis meestal verder reikte dan een soort van naslagwerkje, waarin men praktische aanwijzingen kan vinden op het gebied van snelheidsmaatregelen. Er wordt hier getracht om zoveel mogelijk de verschillende soorten kennis in te delen naar de verschillende groepen actoren, zoals die in hoofdstuk 2 genoemd zijn.

3.2.1. Algemeen

Het is duidelijk dat bij de hogere overheden kennis benodigd is over de problematiek van het snelhedenbeleid. Om probleemgebieden aan te kunnen pakken, is het eerst belangrijk te weten waar deze probleemgebieden liggen. Pas wanneer duidelijk is waar en bij wie het snelhedenbeleid problemen oplevert en door welk gebrek aan kennis dit wordt veroorzaakt, kan daar vervolgens op ingespeeld worden. Dit verslag is een eerste aanzet hiertoe.

De ROV's geven aan dat voor de keuze van maatregelen zowel het kostenaspect als de grootte van het te verwachten effect belangrijk is. Ook benadrukken zij de netwerkgewijze aanpak (Van Minnen, 1994)

3.2.2. Wegbeheerders en bestuursorganen

Binnen deze groep kan er onderscheid gemaakt worden naar vijf soorten kennis:

- kennis die te maken heeft met de prioriteitenstelling ten aanzien van problemen binnen verkeersveiligheid;
- kennis over aanpak van deze problemen en keuze van maatregelen;
- kennis over de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen;
- kennis over het activeren van anderen in het nemen van maatregelen;
- kennis over de financiering van maatregelen.

Bij de Regionale Directies blijkt vooral behoefte te bestaan aan kennis over *hoe men de lagere overheden kan stimuleren* in het nemen van maatregelen. Aanvullend hierop zou men graag over *meer inhoudelijke kennis* beschikken, om de lagere overheden beter van dienst te kunnen zijn. Men zou bijvoorbeeld, zeker met betrekking tot de 80 km/uur-wegen, graag met voorbeelden willen werken als er gesproken wordt over 'duurzaam-veilig'. Op die manier komt men geloofwaardiger over op de doelgroep, bij wie men probeert een groter draagvlak te creëren voor het concept 'duurzaam-veilig'. Ook zou men graag willen weten *hoe men het beste de beschikbare kennis kan overbrengen* op de lagere overheden.

Provinciale Waterstaten en gemeenten blijken doorgaans de meeste moeite te hebben met het maken van *keuzes en het stellen van prioriteiten*. Dit komt vooral tot uiting wanneer het concept 'duurzaam-veilig' ter sprake komt. Ten aanzien van de theoretische indeling van wegen in 'stroomfunctie', 'verblijfsfunctie' en 'ontsluitende functie', zit men vooral met de vraag hoe de 80 km/uur-wegen ingedeeld moeten worden. Het lijkt erop dat hoe meer men het belang inziet van 'duurzaam-veilig', des te moeilijker men het vindt om tot een keuze te komen inzake het soort maatregelen dat genomen zal worden.

Financiën spelen bij het nemen van maatregelen in het kader van snelhedenbeleid een grote rol - wat vervolgens tot andere organisatorische vraagstukken leidt. Er blijkt dan ook behoefte te bestaan aan meer informatie over de *subsidiereregelingen* op dit gebied. Dit betreft zowel kennis over de reguliere geldstroom als over eenmalige subsidies. Als gevolg van inkrimpingen van subsidies blijkt het noodzakelijk om door samenwerking tussen verschillende gemeenten en provincies te komen tot het nemen van maatregelen. De animo voor deze samenwerking is zeker aanwezig, maar ook hierin staan de gemeenten bij het stellen van prioriteiten voor een probleem, gezien de grote hoeveelheid tijd en menskracht die ermee gemoeid is. Vooral voor de kleinere gemeenten blijkt dit probleem groot. Ten eerste doordat zij meer te maken hebben met doorgaande (en dus 80 km/uur-) wegen, ten tweede doordat het budget waarover zij beschikken kleiner is.

Hoe men vanuit de gemeente aankijkt tegen het beleid 'van bovenaf', hangt vooral af van de beschikbare middelen. Zo zijn er binnen de gemeenten genoeg ideeën bijvoorbeeld rotondes en zogenaamde 'black spots' aan te pakken en om te werken aan 30 km/uur-zones, maar men stuit op een begrotingstekort, zeker nu de subsidies van Rijkswaterstaat verminderen. Zodoende is er minder stimulans. De indruk bestaat dat er gemakkelijk ideeën worden gelanceerd, zonder dat de middelen beschikbaar worden gesteld om datgene wat aangegeven wordt, ook daadwerkelijk vorm te geven.

Hierbij kan worden opgemerkt dat vanuit de gewijzigde taakverdeling de lagere overheden geacht worden zelf over de middelen te beschikken om

dit soort maatregelen te treffen. Tevens zijn er eenmalige mogelijkheden om extra financiering te krijgen voor bijvoorbeeld projecten met een experimenteel karakter.

In de gesprekken kwam verder naar voren dat beleidsmedewerkers graag meer informatie zouden willen hebben over *hoe met de politiek om te gaan*. Aangezien bestuurders uiteindelijk de beslissingen nemen over bepaalde maatregelen, wil men graag weten hoe men het beste hierop kan inspelen. De cursussen die door enkele Regionale Organen gegeven worden, blijken hier voor een deel al op in te spelen. In het algemeen kan gesteld worden dat er een grote behoefte is aan kennis over de *integrale aanpak* van verkeersveiligheidsproblemen.

4. Vormen van kennisoverdracht

Wanneer men kennis wil overbrengen aan een zekere doelgroep, dan is het zinvol om stil te staan bij verschillende vormen van kennisoverdracht. De vorm waarin kennis wordt overgedragen dient in sterke mate afhankelijk te zijn van het *soort* kennis dat men over wil brengen. Hoe meer over te brengen informatie inhoudelijk van aard is, bijvoorbeeld welke soort maatregelen genomen kunnen, des te beter kan gedacht worden aan een boekje of naslagwerk. Gaat de over te brengen informatie echter veeleer over het maken van keuzes of het stellen van prioriteiten, dan lijkt een interactieve vorm van kennisoverdracht meer gewenst.

Dit hoofdstuk gaat aan de hand van literatuur eerst in op de vraag welke vormen van kennisoverdracht er zoal mogelijk zijn; vervolgens wordt een inventarisatie gemaakt van vormen van kennisoverdracht die al aanwezig zijn in het veld.

Voor het overbrengen van de beschikbare informatie kan gebruik gemaakt worden van verschillende communicatiekanalen. In het geval van de maatregelencatalogus is dit gebeurd via één kanaal: een boekwerk.

De communicatieleer (Oomkes, 1986) maakt duidelijk dat er nogal wat andere kanalen beschikbaar zijn, die niet altijd even efficiënt gebruikt wordt door zowel de zenders als de ontvangers van de over te brengen informatie.

Het is daarom belangrijk om na te gaan van welke kanalen de ontvangende groep al gebruikt maakt of geneigd is gebruik te maken, wanneer het gaat om nieuw te verwerven informatie.

Uit communicatie-onderzoek blijkt dat mensen op hun werk doorgaans communicatieberichten ontvangen via:

- personeelsblad(en)
- post
- contact met collega's
- voorlichtingsfunctionarissen
- persoonlijk overleg

Door middel van gesprekken in het veld kan men te weten komen welke bronnen het meest door de doelgroep gebruikt worden. In dit geval willen we te weten komen langs welke wegen de verschillende doelgroepen informatie krijgen over maatregelen die genomen kunnen worden in verband met het snelhedenbeleid en wanneer zij deze informatie ook daadwerkelijk gebruiken.

Drie vormen van informatieoverdracht zijn in dit kader interessant om nader te belichten: (a) een boek(werk), (b) een lezing en (c) de interpersoonlijke kanalen.

Ad a. Een boek(werk) is een geschikt kanaal om gedetailleerde en 'moeilijke' informatie over te brengen. Met een boek kunnen mensen immers hun eigen tempo bepalen en stukken overlezen als er dingen niet direct begrepen worden. Wel moet er rekening gehouden worden met de leesbereidheid en interesse van de doelgroep.

Ad b. Anders is het met een lezing. Wil men een kleine specifieke doelgroep bereiken, dan is de lezing een geschikte methode. Op die manier kan de zender meer rekening houden met de wensen van de doelgroep en zich hieraan snel aanpassen. Men dient er wel rekening mee te houden met het feit dat er minder inhoudelijke informatie zal blijven hangen. In relatie tot het nemen van maatregelen kan een lezing gezien worden als een middel om belangstelling te wekken bij de doelgroep over de ter beschikking zijnde informatie. Ook kan een lezing bijdragen tot een zekere vorm van attitudeverandering.

Ad c. Beoogt men echter gedragsverandering (i.e. dat de doelgroep de aangereikte informatie ook daadwerkelijk gaat gebruiken), dan blijken interpersoonlijke kanalen van wezenlijk belang te zijn. Uit verschillende onderzoeken is naar voren gekomen dat men zich in gedrag het meeste laat beïnvloeden door persoonlijke contacten, die gezocht worden in een bestaand netwerk van familie, vrienden, kennissen en collega's. Binnen dit netwerk blijkt men het meest vertrouwen te hebben in mensen van gelijke status: hoe meer men zich verwant voelt met de aangesproken persoon, hoe meer waarde men hecht aan de via die persoon verworven informatie. Praktisch gezien kan dit de volgende implicaties hebben voor het effectief overbrengen van nieuwe informatie:

- Onderzoek welke personen binnen de gekozen doelgroep het meeste vertrouwen genieten. Deze kunnen gaan fungeren als contactpersonen via wie men de nieuwe informatie laat lopen;
- Let op het feit dat mensen liever informatie zoeken bij 'gelijkgezinde' personen. Pas als men het hoog nodig vindt, zoekt men het 'hogerop';
- De mate van actieve interesse van de contactpersonen is belangrijk: in hoeverre zoeken zij zelf nieuwe informatie op en geven zij deze door?
- Beïnvloeding geschiedt vooral door persoonlijk contact. Wil men lange termijn-effecten bereiken, dan is het van belang dat dit contact frequent, intensief en op langdurige basis plaatsvindt en wederzijds van aard is.

Een combinatie van verschillende communicatiemiddelen is aan te bevelen. Te denken valt aan een nieuwsbrief waaraan inhoud gegeven kan worden met behulp van de contactpersonen die weten wat er in het veld speelt en waar eventuele kennislacunes liggen. Door de nieuwsbrief worden immers ook de personen bereikt, die weinig met sleutelfiguren in contact zijn.

Met het oog op gedragsveranderingen c.q. -vernieuwingen zijn de volgende kenmerken van belang, daar zij de verspreidingsnelheid beïnvloeden:

- *Relatief voordeel:* niet alleen feitelijke voordelen spelen een rol voor de ontvanger van de informatie; zaken als gebruiksgemak en prestige blijken van doorslaggevend belang te zijn.
- *Verenigbaarheid:* hoe meer de ontvanger ervaart dat de nieuwe informatie aansluit bij bestaande waarden, gebruiken en behoeften, des te sneller zal hij/zij deze informatie overnemen.
- *Ingewikkeldheid:* hoe minder men extra hoeft te leren, des te sneller wordt de informatie daadwerkelijk overgenomen.
- *Testbaarheid:* voor de ontvanger speelt vaak risicobeperking een grote rol; wanneer de nieuw verworven informatie op kleine schaal getest kan worden is de kans op verspreiding groter.

- *Waarneembaarheid*: hoe meer de resultaten zichtbaar zijn voor de ontvanger, des te sneller is men geneigd de informatie over te nemen.

Wanneer het gaat om de *acceptatie* van de over te brengen informatie heeft Carl Hovland vier categorieën benoemd, te weten:

- de bron/zender van de boodschap;
- het brengen van de boodschap;
- het publiek/de ontvanger van de boodschap;
- de reacties van het publiek/de ontvanger.

Kort samengevat kan gesteld worden dat hoe geloofwaardiger de bron is voor het publiek, des te groter de kans van acceptatie is. Deze geloofwaardigheid hangt onder meer af van de expertise van de bron en het vertrouwen dat deze geniet.

Praktische tips voor het overbrengen van de boodschap geeft Hovland ook en een samenvatting hiervan is te vinden in *Componentenanalyse menselijk gedrag in Duurzaam Veilig, deel 3* van Korbee (1995).

Als aan deze aspecten voldoende aandacht geschonken wordt in de implementatie van nieuwe ideeën, is de kans stukken groter dat er daadwerkelijk iets gebeurt met de overgebrachte informatie. Duidelijk mag zijn dat de vorm waarin de informatie gegoten wordt, minstens even belangrijk is als de inhoud.

4.1. Kennisoverdracht en vernieuwingen zoals die al in het veld plaatsvinden

Uit voorgaande paragraaf komt naar voren dat het belangrijk is te weten van welke kanalen men al gebruik maakt, wil men nieuwe informatie overbrengen op een bepaalde doelgroep. Hoe meer men gebruik maakt van bestaande kanalen of 'netwerken', des te sneller zal de nieuwe informatie bij de juiste personen terecht komen. In deze paragraaf zullen daarom voorbeelden genoemd worden van communicatiekanalen die in het veld gebruikt worden. Als eerste wordt een voorbeeld genoemd waarin duidelijk wordt hoe belangrijk dergelijke netwerken zijn en hoe de effectiviteit daarmee beïnvloed wordt.

4.1.1. Algemeen

Project 'Westland' is een initiatief van het hoofd van de provincie Zuid-Holland, die al enige tijd aan het 'stoeien' was met 'duurzaam-veilig' in verband met provinciale wegen. Op een gegeven moment is een persoon uit het Regionaal Orgaan belast met het projectleiderschap. Deze persoon speelt een zeer belangrijke rol en bleek een 'gouden greep', doordat hij bij de politie had gewerkt, en over een *zeer uitgebreid netwerk* bleek te beschikken. Velen (± 100 mensen!) maken in verband met dit project tijd vrij, wat als zeer uitzonderlijk beschouwd mag worden, aangezien er veel vrije tijd mee gemoeid is. Op dit moment worden de betrokken gemeenten zeer intensief gestimuleerd.

Binnen enkele Regionale Organen worden *cursussen* verzorgd. Deze cursussen zijn vooral bestemd voor verkeerscoördinatoren van gemeenten en provincies, die direct met beleid en uitvoering van verkeersveiligheid te maken hebben. Het opbouwen van netwerken staat hierbij centraal, maar ook wordt regelmatig nieuw materiaal aangereikt waarmee men een

verkeersveiligheidsplan op kan stellen (zoals het computerprogramma DHV-casco).

4.1.2. *Wegbeheerders en bestuursorganen*

Regionale Directie Zuid-Holland organiseert *symposia*. Op deze manier is ook de maatregelencatalogus duurzaam-veilig geïntroduceerd, die brede belangstelling geniet en veel gebruikt wordt dankzij de praktische toepasbaarheid. Deze maatregelencatalogus bestaat uit twee dikke systeem-mappen, waarin verschillende infrastructurele maatregelen beschreven worden aan de hand van foto's, tekeningen en evaluatiegegevens. Een symposium blijkt een ideale manier om de doelgroep te bereiken. Al moet er wel voor gewaakt worden dat dit soort dingen niet te vaak voorkomen, omdat dan de mensen overspoeld worden, geen belangstelling meer hebben en niet meer op komen dagen.

Gemeenteinfo (-25%) is een losbladige systeemmap, waarin uiteenlopende informatie over verkeersveiligheid te vinden is. Aanvullende en vervangende informatie wordt door de Regionale Directies toegestuurd aan gemeenten. Niet meer op functie, maar op naam, wat effectiever blijkt te zijn.

Een voorbeeld van een proces waarin van verschillende kanalen gebruik gemaakt wordt: in *overleg met deskundigen* is door een gemeente voor de betreffende weg een snelheidslimiet ingesteld en de weg visueel versmald. Na deze maatregelen is het gehele project door de gemeente zelf geëvalueerd. Uiteindelijk is deze 'case' opgenomen in de maatregelencatalogus duurzaam-veilig. Na verspreiding van de catalogus zijn er enkele telefoontjes geweest van andere gemeenten die nieuwsgierig waren naar het project en hier meer over wilden weten.

4.1.3. *Overig*

'Aktienieuws' is een *nieuwsblad* van het ANS dat tienmaal per jaar verschijnt en toegezonden wordt aan de ROV's, Regiokorpsen, ministeries, alle medewerkers van het KLPD die met snelheidslimieten te maken hebben.

De *workshops* die het ANS organiseert zijn ontstaan naar aanleiding van de evaluatie van de maatregelenoverzicht snelheidslimieten. Het ANS is al enige tijd bezig een plan op te zetten om iets meer te doen met de opgedane kennis over GVT-projecten. In overleg met AVV en mede naar aanleiding van de ervaringen met het maatregelenoverzicht is een workshop ontwikkeld, die inmiddels al gestart is met de projectleiders van vier verkeerstoezicht-projecten in Noord-Holland.

Er zijn ook nog vormen van kennisoverdracht *in ontwikkeling*. Zo zijn er plannen voor een 'nieuwsbrief duurzaam-veilig' en is er een 'handleiding handhaving'.

4.2. **Andere vormen van kennisoverdracht**

Behalve de zojuist genoemde reeds aanwezige vormen van kennisoverdracht zijn er natuurlijk meer denkbaar. Te denken valt bijvoorbeeld aan elektronische informatiesystemen en visuele middelen, zoals videobanden, aanplakbiljetten en dergelijke. Ook deze opsomming is niet uitputtend.

De vraag die men zich hierbij moet blijven stellen is: hoe ziet de doelgroep eruit en wat wil ik overbrengen? Men dient daarbij in gedachten te houden worden dat het introduceren van een nieuwe vorm van kennisoverdracht aanzienlijk meer tijd in beslag neemt doordat men niet alleen moet bewerkstelligen dat de informatie ook daadwerkelijk overkomt, maar tegelijkertijd te maken krijgt met een probleem van acceptatie van deze nieuwe vorm van kennisoverdracht. In deze context lijkt het effectiever om zoveel mogelijk van bestaande kanalen gebruik te maken.

4.3. Voorbeelden waarin communicatiekanalen afgesloten worden

Uit de gesprekken in het veld bleek dat door reorganisaties regelmatig een ongewild effect plaatsvindt: belangrijke informatiebronnen of zogenaamde communicatiekanalen worden op non-actief gesteld. Onderstaand worden enkele voorbeelden ter illustratie hiervan genoemd, om aan te geven voor welke mogelijke knelpunten men zich moet waken.

4.3.1. *Wegbeheerders en Bestuursorganen*

De rol van de Regionale Directies is sinds kort veranderd: hadden de verkeersconsulenten vroeger een stimulerende rol naar gemeenten, waterschappen en dergelijke voor verkeersveiligheid, tegenwoordig valt dit formeel onder de verantwoordelijkheid van de provincies. De rol vroeger hield in dat er veel met bestuurders en uitvoerenden (gemeentewerken) werd gepraat; dit is minder aan het worden. De Regionale Directies bieden momenteel ondersteuning aan op afroep. Een probleem bij deze overdracht van verantwoordelijkheid is wel dat de provincies hiervoor de kennis (nog) niet in huis hebben. Ze hebben momenteel een zeer specifieke invulling, zoals het project 'Westland'. Taken worden wel overgedragen, maar de mensen niet, dus valt er een gat.

4.3.2. *Politie*

Bij de Regionale korpsen heerst nogal wat onduidelijkheid sinds de laatste reorganisatie. De korpsen dienen zelf hun prioriteiten te bepalen, wat tot gevolg heeft dat niet ieder korps dezelfde prioriteiten heeft en ook dat deze niet altijd bij verkeersveiligheid liggen. Wanneer men wil weten wat men aan een bepaald snelheidsprobleem kan doen, stuit men al snel op het gebrek aan personeel, geld, tijd en materiaal. Het blijkt erg moeilijk op capaciteit vrij te maken. Veel verkeersdiensten zijn opgeheven en het verkeer valt nu onder de 'politie-basisdiensten', waar verschillende taken onder één persoon vallen.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1. Vooraf

Wanneer men begint een inventarisatie te maken van actoren, aanwezige en benodigde kennis en vormen van kennisoverdracht, wordt hoe langer hoe meer duidelijk hoe complex het veld eruit ziet. Er blijken doelgroepen aanwezig te zijn die uiteenlopende doelstellingen hebben en daardoor ook uiteenlopende behoeften aan kennis hebben. In het veld blijkt vervolgens ook veel kennis aanwezig te zijn, al wordt deze niet in alle gevallen even efficiënt gebruikt. Ten slotte zijn er vele vormen van kennisoverdracht aanwezig.

5.2. Conclusies

- In grote lijnen zijn er drie groepen actoren aan te wijzen: (1) degenen die zich in het algemeen met snelhedenbeleid bezig houden, (2) de wegbeheerders en bestuurders en (3) de actoren die met handhaving hiervan bezig zijn.
- Op het gebied van kennis zijn er vijf vormen gedefinieerd: (1) prioriteitenstelling, (2) kennis over de aanpak van problemen bij maatregelen, (3) inhoudelijke kennis op het gebied van uitvoering, (4) kennis over het activeren van anderen en (5) financiële aspecten, waarbij subsidies een belangrijke rol spelen.
Wat het laatste aspect betreft is het van belang aan te geven dat er onduidelijkheid heerst over de onderlinge taakverdeling en verantwoordelijkheden vanwege de veranderde rol bij de lagere overheden.
- In het veld blijken vele vormen van kennisoverdracht aanwezig te zijn. Kennis is te vinden in boekvorm, maar ook is er activiteit op het gebied van cursussen en symposia. Als belangrijke vorm van kennisoverdracht moet zeker het *interpersoonlijke contact* gezien worden; dit is al in zekere mate aanwezig en wordt gestimuleerd.
- Gebleken dat er al wel kennisoverdracht aanwezig is, gericht op maatregelen door bepaalde groepen actoren (bijvoorbeeld politie of wegbeheerder), maar waarin niet duidelijk lijkt te zijn voorzien in kennisoverdracht gericht op het onderling afstemmen van maatregelen door verschillende actoren. Voor een deel gebeurt dit al in de zogeheten ROV's, maar in hoeverre dit bij gemeenten, provincies en politie het geval is, is nog niet erg duidelijk.

5.3. Aanbevelingen

- Bij een vervolg op het maatregelenoverzicht is het van belang eerst een keuze te maken inzake de vraag welke doelgroep men wil bereiken, om vervolgens na te gaan met welke kennis men ondersteuning kan bieden. Voordat men de keuze van de doelgroep kan maken, is het echter noodzakelijk te weten bij welke actoren het snelhedenbeleid de meeste problemen oplevert. Pas als deze stappen zijn genomen, lijkt de keuze van

de vorm van kennisoverdracht van belang, omdat anders het gevaar bestaat dat de aangereikte kennis niet aansluit op de behoefte die in het veld bestaat, of bij de verkeerde actor terecht komt waardoor er niks met de aangereikte kennis gedaan wordt.

- Zoals zich nu al laat aanzien moet er niet gekozen worden voor één doelgroep, één vorm van kennis en één vorm van kennisoverdracht. Eerder moet worden gedacht aan diverse vormen van overdracht over diverse vormen van kennis voor diverse groepen actoren.
- In dit verslag is gepoogd aan te geven welke problemen de verschillende actoren in het veld zoal tegenkomen in het nemen van maatregelen ten aanzien van snelhedenbeleid. Tevens is een voorlopige inventarisatie gemaakt van de vormen van kennisoverdracht zoals die al in het veld plaatsvinden. In het vervolg hierop is een grondige behoeftenbepaling nodig.

Literatuur

- Ammerstol, V., Ammerstol, V.A. & RWS/AVV (1994). *Maatregelen-catalogus duurzaam veilig*. Rotterdam, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- AVV/SWOV (1993). Symposiumbundel *U rijdt te snel! Symposium over elektronische snelheidsbeheersing*. Jaarbeurs Utrecht, 30 november 1993. Rotterdam, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- De Bruijn, D.W., Oude Egberink, H.J.H. & Lourens, P.F. (1994). *De vijfde peiling gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid 1994*. Haren, Rijksuniversiteit Groningen.
- Commissie RONA, werkgroep Basiscriteria (1989). *Richtlijnen voor het ontwerpen van niet-autosnelwegen RONA buiten de bebouwde kom. Hoofdstuk I: Basiscriteria*. 's-Gravenhage, SDU.
- Commissie RONA, werkgroep Aligment (1992). *Richtlijnen voor het ontwerpen van niet-autosnelwegen RONA buiten de bebouwde kom. Hoofdstuk V: richtlijnen Aligment*. 's-Gravenhage, SDU.
- Korbee, H.L. (1995). *Componentenanalyse menselijk gedrag in Duurzaam Veilig; deel 3*. Nieuwegein, AGV Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer.
- Minnen, J. van (1994). *Evaluatie en Inventarisatie Maatregelenkatalogi Snelhedenbeleid; Tussenrapportage*. SWOV, Leidschendam [niet gepubliceerd].
- Oomkes, F.R. (1986). *Communicatieleer*.
- ROV Groningen (1993). *Handleiding voor de geïntegreerde aanpak van snelheid op 80 km-wegen en traversen*. Groningen, ROV Groningen.
- RWS/DVK/AVV & Traffic Test B.V. (1992). *Maatregelenoverzicht snelheid op 80 km/u-wegen; een overzicht van bestaande snelheidsmaatregelen, ter bevordering van de verkeersveiligheid (op 80 km/u-wegen)*. Rotterdam, Directoraal-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde & Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Slop, M. (ed.). (1988). *ASVV Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*. Publikatie no. 10. Ede, C.R.O.W.
- Werkgroep Fietsvoorzieningen (voorz. Ploeger, J.) (1993). *Tekenen voor de fiets: ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*. Publikatie no. 10. Ede, C.R.O.W.

Bijlagen

1. *Overzicht van actoren.*
2. *Samenvattingen van gesprekken met deskundigen.*

OVERZICHT ACTOREN

beleidsorganen	ondersteuning	overlegorganen (formeel)	overlegorganen (informeel)
<p><u>Directoraat Generaal Rijkswaterstaat</u> Verkeersveiligheid (HWV) meerjarenplan, waaronder 'snelheden'</p>	<p><u>AVV</u> Adviesdienst Verkeer en Vervoer</p> <p><u>SWOV</u> Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid</p>	<p><u>ROV/POV/etc.</u> Beleidsmakers. Verschillende vertegenwoordigers. Advisering en voorlichting voor wegbeheerders.</p>	<p><u>Overleg Secretarissen ROV's</u> (landelijk)</p> <p><u>CROW</u> Samenwerkingsverband verkeerskundigen, publicaties over verkeersveiligheid e.d.</p>
<p><u>Regionale Directies</u> Beheer van rijkswegen</p>		<p><u>POC</u> overleg regionale VerkeersConsulenten</p>	
<p><u>Provinciale Waterstaten</u> Beheer van lagere orde wegen bubeko</p>		<p><u>IPO</u> samenwerkingsverband provincies</p>	<p><u>IVO</u> Intergemeentelijk Verkeerskundig Overleg</p>
<p><u>Waterschappen</u> Beheer van o.a. polders/landwegen</p>		<p><u>UVW</u> samenwerkingsverband waterschappen</p>	<p>IVW SSV Intergemeentelijk Stuurgroep Verkeerstechnische Stedelijke Werkgroep Verkeersveiligheid</p>
<p><u>Gemeenten</u> Beheer van lagere orde wegen bibeko</p>	<p><u>Politie Verkeersdiensten</u> Houden zich zelfstandig bezig met Verkeersveiligheid, besteden ook onderzoek uit.</p> <p>ANS Aktiecentrum Naleving Snelheidslimieten</p>	<p><u>VNG</u> samenwerkingsverband gemeenten</p>	
<p><u>Openbaar Ministerie</u> Stuurt regio-politiediensten aan, afhandeling overtreders</p>	<p><u>PVI</u> Opleidingsinstituut voor politie over verkeer en -toezicht.</p>		
<p><u>Regiokorpsen politie</u> Hierbinnen bevinden zich verkeers-coördinatoren</p>			

Verslag gesprek met Evert van der Burg, Regionale Directie Zuid-Holland, 2 mei 1995

Welke rol speelt de Regionale Directie in het verkeersveiligheidsbeleid?

De rol van de Regionale Directies is sinds kort veranderd: hadden de verkeersconsulenten vroeger een stimulerende rol naar gemeenten, waterschappen en dergelijke voor verkeersveiligheid, tegenwoordig valt dit formeel onder de verantwoordelijkheid van de provincies. De rol vroeger hield in dat er veel met bestuurders en uitvoerenden (gemeentewerken) werd gepraat. Dit zakt een beetje in. Regionale Directies bieden ondersteuning aan op afroep. Er is weinig menskracht aanwezig (decentralisatie) waardoor er niet zoveel te bieden is qua kennis. Men mist een goed gevulde instrumentenkoffer. Probleem is dat de provincies hiervoor niet voldoende kennis in huis hebben. Ook speelt hierbij gebrek aan tijd een rol. Ze hebben momenteel een zeer specifieke invulling, zoals het project 'Westland'. Taken worden wel overgedragen aan de provincies, maar de mensen niet, dus valt er een gat.

Een 'goed gevulde instrumentenkoffer' houdt in:

- probleemgebieden kunnen oplossen - voor 80 km/uur-wegen: hoe krijg je iemand zover, hoe richt je een weg in; men is nog aan het zoeken naar praktische oplossingen hierin.
- keuzes maken ten aanzien van wegen; dit proces is in ontwikkeling (in verband met 'duurzaam veilig', de driedeling).
- Draagvlak is erg belangrijk. Dit kan je pas creëren als je weet wat je te vertellen hebt. Opvallend is dat 'duurzaam-veilig' al bij behoorlijk veel gemeenten is ingeburgerd, dus dat draagvlak is al in ontwikkeling.

Stimulansen die de overheid kan bieden om maatregelen te laten nemen:

- praktische handleidingen op het gebied van 'komgrenzen' en 'duurzaam-veilig';
- bij veel ongevallen kan hiernaar onderzoek gedaan laten worden, waarvoor 50% subsidie gegeven wordt;
- werkgroepen worden opgericht;
- ondersteuning op afroepbasis.

Regionale Directies bemoeien zich verder niet erg veel met het regionale beleid. Bij hogere overheden bestaat behoefte aan de kennis over hoe goed om te gaan met de beschikbare kennis.

Mening van Evert van der Burg: de ontwikkeling van kennis, zoals gebeurd is met het maatregelenoverzicht Duurzaam Veilig, beter centraal houden, omdat dit de regio's en provincies overstijgt. Voor het uitdragen van deze kennis dienen de Regionale Organen ingeschakeld te worden.

Maatregelencatalogus duurzaam-veilig: naslagwerk voor uitvoerders, technenuten en dergelijke. Niet geschikt voor de ontwikkeling van een visie of idee. Pas als er een visie is, biedt dit middel praktische houvast voor onder andere het snel uitrekenen wat de kosten zullen zijn.

Gemeenteinfo (-25%) is een losbladige systeemmap, waarin diverse informatie over verkeersveiligheid te vinden is. Dit wordt door de

Hoofddirectie Rijkswaterstaat verzonden naar de gemeenten. Niet meer op functie, maar op naam, wat een stuk beter werkt.

De Regionale Directie Zuid-Holland organiseert ook symposia in samenwerking met het POV Zuid-Holland. Op deze manier is ook de maatregelencatalogus duurzaam-veilig geïntroduceerd, die brede belangstelling geniet en veel gebruikt wordt dankzij de praktische toepasbaarheid. Een symposium is een ideale manier om de doelgroep te bereiken, volgens Evert. Al moet er wel voor gewaakt worden dat dit soort dingen niet al te vaak voorkomen, omdat dan de mensen overspoeld worden, geen belangstelling meer hebben en niet meer op komen dagen.

Praktijkvoorbeelden van verkeersveiligheid-aanpak:

Elke RD heeft potentiële demonstratieprojecten in het kader van Duurzaam Veilig ingediend (van de tachtig zijn er in principe tien geselecteerd). Project Westland is voorlopig niet als demonstratieproject aangemerkt. Als de SWOV klaar is met aanbevelingen, dus grootschalige reconstructie werken, is er waarschijnlijk geen geld beschikbaar. Zaak van een lange adem! Toch belangrijk dat het werk gedaan wordt, want je moet weten waar je naar toe wil. Op die manier kan men bijvoorbeeld 'meeliften' met andere projecten (wanneer een weg opgebroken wordt bijvoorbeeld in verband met riolering of iets dergelijks). Einddoel is belangrijk om in zicht te hebben.

Project 'Westland': een initiatief van het hoofd van de afdeling Verkeer van de provincie, die al enige tijd aan het 'stoeien' was met 'duurzaam-veilig' in verband met provinciale wegen. Vervolgens is er een persoon uit het Regionaal Orgaan belast met het projectleiderschap. Deze persoon speelt een zeer belangrijke rol en bleek een 'gouden greep' doordat hij bij de politie had gewerkt, en over een zeer uitgebreid netwerk bleek te beschikken. Velen (± 100 mensen!) maken in verband met dit project tijd vrij, wat als zeer uitzonderlijk beschouwd mag worden, gezien er veel vrije tijd mee gemoeid is. Op dit moment worden de betrokken gemeenten zeer intensief gestimuleerd.

Een project zoals dat vroeger werd aangepakt: bijvoorbeeld 30 km/uur-zones. Centraal werd dit idee ontwikkeld en gezocht naar een toetsingsgebied om hierover kennis te vergaren. Geschikte wijken werden geïnventariseerd, zodat er optimaal onderzoek gedaan kon worden. Contact werd opgenomen met de bestuurder, waarmee de plannen besproken werden. Daarna kwam er een vervolgesprek met de dienst gemeentewerken. Daar werden de concrete plannen en mogelijke subsidies doorgesproken. Op deze manier bleken de gemeenten hier wel voor in.

Hoe actief zijn de verschillende actoren binnen verkeersveiligheid?

Het Regionale Orgaan Zuid-Holland bestaat uit ruim veertig mensen, maar er zijn er maar weinig daadwerkelijk actief. Dit hangt waarschijnlijk samen met de mate van beroepsgebondenheid. Zo zijn de verkeersconsulenten, politie en verkeerskundigen zeer actief. Helaas zijn de gemeenten meestal niet zo actief! Alleen die gemeenten, die een eigen verkeersafdeling hebben, blijken actiever dan anderen. Waarschijnlijk omdat de ambtenaren, die meerdere taken op zich hebben, geen tijd hiervoor vrij kunnen maken. Regionale Organen vervullen een intermediair-functie tussen wegbeheerders en provinciale overheden.

Binnen het Regionaal Orgaan worden cursussen verzorgd: Aad van Velden verzorgt deze cursussen, die overigens in meer regio's plaatsvinden. Ze worden per regio gehouden, zodat er in hetzelfde verband cursus wordt gehouden als samenwerking gewenst is.

Provincies voelen zich pas verantwoordelijk voor 'lagere orde-wegen' als zij een duidelijk bovenlokale functie hebben. Daarom vallen ook veel 80 km/uur-wegen onder gemeenten.

Wegbeheerders van 80 km/uur-wegen willen wel maatregelen nemen, maar weten niet wat; er is nog weinig bekend op dit terrein. Zeker met de 3-deling binnen Duurzaam Veilig is het niet helemaal duidelijk wat er gaat gebeuren met deze wegen. Geld vormt een vanzelfsprekend obstakel. Ook is de informatie beperkt en niet makkelijk toepasbaar. Men is vooral bezig met de vraag *hoe* keuzes worden gemaakt, daar zou men graag meer over willen weten.

Waterschappen vormen een bijzondere actor. Het blijkt dat ze in het verleden een veel 'vergeten' groep zijn. Dit komt door:

- Zij bedruipen zichzelf door middel van heffingen en vormen daardoor een eigen koninkrijkje, doordat ze de overheid niet nodig hebben;
- De onderhoudsfunctie voor wegen is geen hoofdtaak binnen de waterschappen.

Ze worden nu wel 'meegenomen' in het beleid, contactpersonen zijn gemaakt, ze doen mee met cursussen en maken sinds kort ook gebruik van subsidieregelingen.

Vervoerregio's: grote stadsgewesten hebben nog wel vervoerregio's, wat overgenomen gaat worden door de provincies. De rest van de vervoerregio's zijn formeel van de baan. De vervoerregio's ontwikkelen zeer uitgebreide plannen die moeten voldoen aan een aantal eisen die worden gesteld door het rijk, zodat hiervoor subsidies gegeven kunnen worden.

Verslag telefoongesprek Hans Vergeer, politie Hollands Midden 3 mei 1995

Hoe komt men aan informatie als men wat wil weten over maatregelen?
Volgens Hans Vergeer zijn er verschillende naslagwerken beschikbaar, zoals de maatregelencatalogus duurzaam-veilig, mini-rotondes, diverse C.R.O.W-naslagwerken. Als men vragen heeft met betrekking tot beleid of uitvoering, laten de meeste gemeenten en provincies zich adviseren door hierop gespecialiseerde adviesbureaus. Door de contacten die zijn opgebouwd via opdrachten, heeft men meestal ook veelvuldig informeel contact met dezelfde personen om advies in te winnen. Ook wint men informatie in via symposia, congressen, studiedagen en dergelijke waar men veelal dezelfde mensen weer tegenkomt waarmee men informatie kan uitwisselen.

Aan welke informatie heeft men veel behoefte?

De informatie die men meestal mist, is over subsidieregelingen. Op dit moment is het zo dat men echt de wegen moet kennen om tot het juiste 'potje' te komen. Voor iemand die hier niet helemaal in thuis is, is het een

zeer ondoorzichtig geheel. Een hele verbetering zal het zijn als alles overgedragen wordt naar de Provincies zelf, zodat men daadwerkelijk dichter bij elkaar zit en er gemakkelijker informatie uitgewisseld kan worden.

Hoe ziet men de eigen rol binnen het verkeersveiligheidsbeleid?

De rol van de politie is op dit moment adviserend. Dit advies vindt vooral plaats via ambtelijk overleg, persoonlijk overleg en wanneer men via ongevalsanalyses op een 'black spot' stuit waar meer overleg over gepleegd moet worden. In de toekomst kunnen er wellicht ook instrumenten ontwikkeld worden die ondersteuning kunnen bieden in dit advies. Het POV wordt als het belangrijkste platform gezien inzake verkeersveiligheid. Zo is de werkgroep 'rijnsnelheden' uitermate geschikt om de juiste actoren te informeren, initiëren en de uitvoering te coördineren.

Verslag telefoongesprek Carla Galavazi, Aktiecentrum Naleving Snelheidslimieten 4 mei

Hoe ziet men de eigen rol binnen het verkeersveiligheidsbeleid?

De workshops die zij organiseren zijn ontstaan naar aanleiding van de evaluatie van de maatregelencatalogus snelheidslimieten. Het ANS was al enige tijd bezig met een plan op te zetten om iets meer te doen met de opgedane kennis over GVT-projecten. Na overleg met AVV en Rijkswaterstaat is een workshop ontwikkeld, die inmiddels al gestart is met de projectleiders van vier verkeerstoezicht-projecten in Noord Holland. Dit zijn vooral de projectleiders die met handhaving van doen hebben: de politiekorpsen.

Aktienieuws: een nieuwsblad van het ANS, wat 10 x per jaar uitkomt en toegezonden wordt aan de ROV's, Regiokorpsen, ministeries, alle medewerkers van het KLPD die met snelheidslimieten te maken hebben.

Wat hoort men zoal binnen de cursussen over wat men denkt van het beleid van bovenaf?

Er heerst nogal wat onduidelijkheid sinds de laatste reorganisatie. De korpsen dienen zelf hun prioriteiten te bepalen, wat tot gevolg heeft dat niet ieder korps dezelfde prioriteiten heeft en ook dat deze niet altijd bij verkeersveiligheid liggen. Wanneer men wil weten wat men aan een bepaald snelheidsprobleem kan doen, stuit men al snel op het gebrek aan personeel, geld, tijd en materiaal. Het blijkt erg moeilijk om capaciteit vrij te maken. Een voorbeeld van een snelheidshandhavingsproject, is de A2 tussen Amsterdam en Utrecht. Een zeer intensieve controle, gepaard met de nodige voorlichting. Dit soort handhaving heeft tot gevolg dat er continu tijd, geld en menskracht beschikbaar moet zijn. Zodra de controle immers stopt, stopt het effect ook.

Voorbeeld van communicatie van bovenaf, wat uitsluitend betrekking heeft op de regiokorpsen: er moeten een x aantal procesverbalen gemaakt worden over snelheidsovertredingen. De indruk bestaat dat dit op de werkvloer als onmogelijk wordt beschouwd wegens gebrek aan mensen en tijd. Bij het KLPD is dit probleem niet nadrukkelijk aanwezig.

De algemene belemmeringen die men tegenkomt in de uitvoering van een bepaald beleid, is gebrek aan mensen, tijd, geld, materiaal. Zo hebben de kleinere korpsen in het land al moeite met de aanschaf van goed werkend radarapparatuur.

Commentaar verkregen uit de workshop met betrekking tot het maatregelenoverzicht: er staan handige dingen in, maar de kunst is om deze informatie in een werkbare praktijkvorm te gieten. Al is het boekje nog zo dun, het blijft een boek. Op de werkvloer ziet men meer in twee A4'tjes of een losbladig systeem, waarin aangegeven wordt hoe een GVT project aangepakt moet worden. Men heeft duidelijk iets tastbaars nodig waarmee aan de slag gegaan kan worden. Wanneer men veel andere zaken aan het hoofd heeft, gaat men nu eenmaal niet even rustig achter het bureau uitpluizen wat er gedaan moet worden om in de eigen regio de snelheidsproblematiek (op maat) aan te pakken.

Verslag telefoongesprek Ewout Fennis, gemeente Waddinxveen 4 mei 1995

Hoe gaat de gemeente om met de 80 km/uur-wegen?

Bij de gemeente zijn op dit moment weinig 80 km/uur-wegen in beheer. De wegen die in het verleden zijn aangeduid als secundaire en tertiaire wegen, zijn overgegaan naar de Provincie. Bij de wegen die wel onder het gemeentelijk beheer vallen (veelal plattelandswegen), is een categorisering gemaakt van typen wegen, die op die manier zoveel mogelijk zijn ingericht. Men ervaart over het algemeen weinig problemen op dit soort wegen.

Bij de aanpak van maatregelen op 80 km/uur-wegen worden de volgende stappen genomen: allereerst wordt de documentatie nagekeken, of er een oplossing voor het bestaande probleem te vinden is. Is dat niet het geval, dan worden er deskundigen op het gebied geraadpleegd, te weten de verkeersveiligheidsconsulent van de regionale directie (tegenwoordig beleidsmedewerkers) en iemand van de politie. Voor grotere klussen worden bij de uitvoering ook wel eens adviesbureaus ingeschakeld. Ook de Provincie is vaak betrokken bij de daadwerkelijke uitvoering, omdat het dan meestal gaat om wegen die onder hun beheer vallen.

Een voorbeeld voor de gang van zaken is de volgende: in overleg met deskundigen is voor de betreffende weg een snelheidslimiet ingesteld en de weg visueel versmald. Na deze maatregelen is het gehele project door de gemeente zelf geëvalueerd. Uiteindelijk is deze 'case' opgenomen in de maatregelencatalogus duurzaam-veilig. Na verspreiding van de catalogus zijn er enkele telefoontjes geweest van andere gemeenten die nieuwsgierig waren naar het project en hier meer over wilden weten.

Welke literatuur wordt zoal geraadpleegd?

De maatregelencatalogus duurzaam-veilig wordt door de gemeente Waddinxveen niet zo gek vaak bekeken. Het komt wel voor, maar alleen als het gaat om een zekere vorm van uniformiteit te bereiken, zoals is gebeurd met de rotondecatalogus (beide uitgaven van de POV). Als

voordeel wordt ook genoemd, dat het prettig is om te zien wat er zoal in de praktijk gebeurt.

Hoe kijkt men aan tegen het verkeersveiligheidsbeleid van 'bovenaf'?

Hoe men vanuit deze gemeente tegen het beleid van Rijkswaterstaat kijkt, heeft vooral te maken met de beschikbare middelen. Zo zijn er binnen de gemeenten genoeg ideeën om zaken als rotondes, 30 km/uur-zones en zogenaamde 'black spots' aan te pakken, maar omdat subsidies vanuit Rijkswaterstaat verminderen, zal daar meer eigen geld en middelen tegenover moeten staan. De stimulans lijkt te verminderen. De indruk bestaat dat er makkelijk dingen worden gezegd, maar de middelen niet beschikbaar worden gesteld om datgene wat aangegeven wordt, ook daadwerkelijk vorm te geven.

Wat betreft het beleid vanuit de Regio en Provincie, bestaat er twijfel of er wel iets van de grond komt in het licht van gezamenlijke afspraken inzake Duurzaam Veilig. Er wordt wel overlegd, wegbeheerders zitten rond de tafel, maar er is behoefte aan iemand dit soort projecten gaat 'trekken', in verschillende opzichten. Uiteraard spelen financiële middelen hierin een grote rol, vooral omdat afstemming op intergemeentelijk en interregionaal niveau nogal wat tijd en menskracht vergen. Men zou het zonde van de geïnvesteerde tijd en energie vinden, wanneer er met de gevonden plannen niks gedaan kan worden wegens geldgebrek. De vraag is echter ook bij wie het initiatief ligt om in dergelijke projecten het voortouw te nemen. Het lijkt een rol voor de provincie/het rijk om als stimulator op te treden, zeker als het gaat om eenduidigheid, zoals bedoeld wordt in het kader van 'duurzaam-veilig'.

Verslag telefoongesprek Aad van Velden, POV Zuid-Holland 8 mei 1995

Waar bestaan de cursussen uit?

De cursussen die gegeven worden, zijn een initiatief van ROV Limburg. Na de eerste cursussen zijn deze overgenomen door POV Zuid-Holland, na aanpassing en aanvullingen ter verbetering. De mensen aan wie de cursussen gegeven worden, zijn de verkeerscoördinatoren van gemeenten en provincies, die direct met beleid en uitvoering van verkeersveiligheid te maken hebben. Het belangrijkste leerpunt is het opbouwen van netwerken, zodat men beter weet bij wie men om welke informatie kan raadplegen als het gaat om verschillende aspecten van verkeersveiligheid. Deze cursus introduceert veel nieuw materiaal om hieraan bekendheid te geven en het gebruik ervan te stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn de maatregelen-catalogus duurzaam-veilig en het computerprogramma 'casco' van DHV, waarmee men een eigen verkeersveiligheidsplan kan opstellen.

Ook is het creëren van draagvlak een belangrijk punt. De indruk bestaat dat men moeite heeft met het nemen van maatregelen omdat er in de ogen van het beleid weinig verandert in verhouding tot de hoeveelheid geld die geïnvesteerd moet worden. Zodoende is er stimulans nodig. In veel gemeenten is verkeersveiligheid een 'ondergeschoven kindje'. In de cursussen blijkt dat de verkeerscoördinatoren gemotiveerd zijn om meer informatie te krijgen over verkeersveiligheid en hoe men maatregelen kan

nemen. Onder andere is er behoefte aan kennis om met 'de politiek' om te gaan; prioriteiten liggen hier vaak anders. Om die reden is het belangrijk eerst de bestuurders 'mee te krijgen' voordat de ambtenaren voor de cursus benaderd worden.

De belemmeringen die de verkeerscoördinatoren in hun werk tegenkomen, zijn vaak van financiële aard. Ook speelt de onbekendheid met het netwerk van verkeersveiligheid een grote rol.

