

Hoe leeft de verkeersveiligheidsproblematiek in de Hoeksche Waard?

Meningen van betrokkenen bij overlegorganen aan de hand van een enquête

R-97-13

Ing. C.C. Schoon & H. Hendriksen

Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-97-13
Titel: Hoe leeft de verkeersveiligheidsproblematiek in de Hoeksche Waard?
Ondertitel: Meningen van betrokkenen bij overlegorganen aan de hand van een enquête
Auteur(s): Ing. C.C. Schoon & H. Hendriksen
Onderzoeksmanager: Ir. S.T.M.C. Janssen
Projectnummer SWOV: 69.099
Projectcode opdrachtgever: VIV/96.19094
Opdrachtgever: Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland

Trefwoord(en): Safety, rural area, interview, evaluation (assessment), Netherlands.
Projectinhoud: Het onderhavige rapport geeft de resultaten weer van een enquête over de verkeersveiligheid die gehouden is onder leden van onder andere werkgroepen en samenwerkingsverbanden die betrokken zijn bij de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard. Dit is het derde deel in een reeks rapporten die zijn uitgebracht om de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard in kaart te brengen en ideeën voor de toekomst te inventariseren.

Aantal pagina's: 23 p. + 6 p.
Prijs: f 17,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1997

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

Samenvatting

Dit rapport geeft de resultaten weer van een enquête over de verkeersveiligheid die gehouden is onder leden van werkgroepen en samenwerkingsverbanden die betrokken zijn bij de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard.

Het rapport vormt het derde deel in een reeks rapporten die zijn uitgebracht om de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard in kaart te brengen en ideeën voor de toekomst te inventariseren. Eén deel bevat een vergelijking van de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard met de verkeersveiligheid in een referentiegebied; het andere deel gaat over de productie van verkeersveiligheidskaarten (letselongevallen per wegvak/kruispunt). Het gehele onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland.

De geïnterviewde personen zijn door de begeleidingscommissie bij de SWOV opgegeven. Het interview is aan de hand van een enquêteformulier afgenomen; sommigen gaven de voorkeur aan een schriftelijke afhandeling. Uiteindelijk hebben 23 personen de enquêteformulieren volledig ingevuld: dat is een respons van 85%.

Het enquêteformulier is in overleg met de begeleidingscommissie opgesteld. De volgende onderwerpen zijn aan de orde gesteld:

- huidige activiteiten: organisatie, beleid en onderbouwing beleid;
- samenwerkingsverbanden;
- andere beleidsterreinen.

Uit de enquête blijkt dat de samenwerking in de diverse overlegorganen als (ruim) voldoende kan worden gekwalificeerd; met name het overlegorgaan RPV-HW heeft een positief effect op de aanpak van de verkeersveiligheid. Alle respondenten staan positief tegenover een geïntegreerde aanpak van de verkeersonveiligheid en een integraal infrastructuurplan voor de gehele Hoeksche Waard. Zo'n plan kan het beste tot stand komen via bestaande overlegorganen. Van een inbedding van verkeersveiligheid vanuit de betrokken organisaties in andere beleidsgebieden is echter in beperkte mate sprake.

Verbetering van de samenwerking en van het effect daarvan kan onder meer worden gerealiseerd door het afstemmen van het werkplan van het RPV op dat van het POV, en het inzichtelijk maken van de relaties tussen beide plannen. Verder kan worden aangestuurd op een beter politiek en bestuurlijk draagvlak en een meer dwingende besluitvorming.

Aanbevolen wordt 'duurzaam-veilig' als kapstok voor verder verkeersveiligheidsbeleid te hanteren. Het Startprogramma Duurzaam-Veilig met infrastructurele maatregelen kan de basis zijn voor de opzet van een uitvoeringsplan voor de Hoeksche Waard. Gedragsaspecten en overige door respondenten genoemde onderwerpen kunnen hieraan worden toegevoegd. Het in het onderzoek vastgestelde draagvlak en een te verwachten financiële rijksbijdrage vormen een uitstekende basis voor deze aanbeveling. Bij het opstellen van zo'n uitvoeringsplan kunnen (externe) deskundigen en groeperingen die niet in de overlegorganen zijn vertegenwoordigd in de Hoeksche Waard, worden betrokken.

Summary

The current status of road safety issues in the Hoeksche Waard

This report reflects the results from a road safety survey held among members of study groups and collaborating parties involved with road safety in the Hoeksche Waard.

The report is the third in a series of reports issued to chart road safety in the Hoeksche Waard and to make an inventory of ideas for the future. One part contains a comparison of road safety in the Hoeksche Waard with the road safety in a reference area; another part involves the production of road safety maps (injury accidents per stretch of road/intersection). The entire study was carried out under the authority of the Directorate-General for Public Works and Water Management, South Holland Directorate.

The supervisory committee provided the Institute for Road Safety Research SWOV with the names of those interviewed. The interview was administered as based on a questionnaire; some preferred to answer in writing. Ultimately, 23 persons completed the questionnaire in full; this is a response of 85%.

The questionnaire was drawn up in consultation with the supervisory committee. The following topics were discussed:

- current activities: organisation, policy and basis for policy;
- collaborations;
- other policy areas.

The survey showed that the collaboration in the various consultative bodies can be qualified as amply sufficient; the RPV-HW consultative body is having a particularly positive effect on the approach to road safety. All respondents reacted positively to an integrated approach to road safety and an integrated infrastructure plan for the entire Hoeksche Waard. The best way to develop this kind of plan is by means of existing consultative bodies. Embedding the road safety policies of the involved organisations into other policy areas, however, does not often occur.

The improvement of cooperation and its resulting effect can be accomplished by such activities as the coordinating of the RPV's plan of action with that of the Provincial Committee for Road Safety (POV) and by providing insight into the relationships between both plans. Another aim is improved political and administrative support and more compulsory decision-making.

It is being recommended to employ the 'sustainably safe' concept as the stepping stone for further road safety policy. The 'Sustainably Safe Starting Programme' with infrastructure measures can provide the basis for establishing an implementation plan for the Hoeksche Waard. Behavioural aspects and other topics mentioned by the respondents can be added to this.

The support established in the study as well as an anticipated financial government contribution form an outstanding basis for this recommendation.

External experts and groupings that were not represented in the consultative bodies in the Hoeksche Waard can be involved in drawing up such an implementation plan.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	6
1. <i>Inleiding</i>	7
2. <i>Het doel en de onderzoeksvragen</i>	8
3. <i>Uitvoering onderzoek</i>	10
4. <i>De uitkomsten van de enquête</i>	11
4.1. <i>Huidige activiteiten: wijze van organisatie</i>	11
4.2. <i>Huidige activiteiten: beleid en onderbouwing beleid</i>	11
4.3. <i>Uitvoering van beleid en plannen</i>	13
4.4. <i>Samenwerkingsverbanden</i>	14
4.5. <i>Andere beleidsterreinen</i>	16
4.6. <i>De meningen over handhaving</i>	17
5. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	19
5.1. <i>Conclusies</i>	19
5.2. <i>Aanbevelingen</i>	20
<i>Literatuur</i>	21
<i>Bijlage 1 Enquêteformulier</i>	23
<i>Bijlage 2 Overzicht van organisaties naar soort response</i>	29

Voorwoord

In opdracht van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV een onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard. Het doel van het onderzoek was de huidige verkeersveiligheids-situatie en ideeën voor de toekomst te inventariseren. Het onderzoek vond plaats ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Hoeksche Waard (RPV-HW). Het onderzoek bestaat uit drie onderdelen:

- a. Een vergelijking van de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard met de verkeersveiligheid in een referentiegebied (SWOVAGEM-analyse).
- b. De produktie van verkeersveiligheidskaarten.
- c. Een enquête over de verkeersveiligheid onder personen die betrokken zijn bij de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard.

In de SWOVAGEM-analyse is de verkeerveiligheidsituatie in de Hoeksche Waard vergeleken met die van een referentiegebied bestaande uit negen gemeenten in de noord-west hoek van de provincie Noord-Brabant. Dit gebied is in overleg met de opdrachtgever vastgesteld. De resultaten van de SWOVAGEM-analyse zijn beschreven in de rapporten “Analyse van de verkeersonveiligheid in de Hoeksche Waard” deel I en deel II (SWOV, 1997a; 1997b).

Er zijn twee overzichten gemaakt van de verkeers(on)veiligheid in de Hoeksche Waard: één met de letselongevallen per wegvak/kruispunt over de periode 1992 t/m 1995 en een tweede overzicht met letselongevallen per wegvak/kruispunt over de periode 1992 t/m 1995 waarbij fietsers betrokken zijn. De overzichten worden weergegeven op zeven kaarten, bestaande uit één overzichtskaart van de Hoeksche Waard en zes detailkaarten van een aantal dorpskernen.

Het onderhavige rapport heeft betrekking op het laatste onderdeel van het onderzoek: de enquête.

Het onderzoek werd begeleid door een commissie bestaande uit de volgende personen:

- Dhr. P. Louwers, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland.
- Dhr. drs. M.A. Huysse, Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland.
- Dhr. D.T. Kramer, Provincie Zuid-Holland.
- Dhr. ing. A.A.J. Vester, Waterschap de Groote Waard, tevens secretaris van de werkgroep Techniek en Uitvoering van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Hoeksche Waard.
- Dhr. J.P.M. Huijts, gemeente Oud-Beijerland, tevens secretaris van de Regionale Projectgroep en Werkgroep Verkeersveiligheid Hoeksche Waard.
- Dhr. drs. D.E. Jansma, gemeente Oud-Beijerland, tevens voorzitter van de Regionale Projectgroep en Werkgroep Verkeersveiligheid Hoeksche Waard.

1. Inleiding

Binnen de Hoeksche Waard zijn diverse organisaties, instanties, werkgroepen en samenwerkingsverbanden betrokken bij de verkeersveiligheid. Het was de bedoeling van zoveel mogelijk personen binnen deze geledingen de opvattingen te peilen over de huidige situatie aangaande de verkeersveiligheid en eventuele verbeteringen, met name de samenwerkingsverbanden.

Hiertoe zijn door de begeleidingscommissie een aantal personen uit diverse organisaties en instanties geselecteerd die vervolgens door de SWOV aan de hand van een enquêteformulier zijn geïnterviewd. De volgende instanties waren bij dit onderzoek betrokken:

- gemeenten
- waterschap
- provincie
- Rijk (Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland)
- Openbaar Ministerie (OM)
- politie
- maatschappelijke, intermediaire en hulpverlenende organisaties
- openbaar-vervoerbedrijf
- bedrijfsleven
- scholen voor voortgezet onderwijs

2. Het doel en de onderzoeksvragen

Het doel van de enquête is om inzicht te krijgen in de volgende onderwerpen:

1. Wat gebeurt er momenteel op het gebied van de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard.
2. Wat zijn de plannen voor de komende jaren.
3. Zijn er mogelijkheden voor intensievere samenwerking tussen betrokken organisaties.

Voorts leek het nuttig de mening te horen over de volgende opvattingen: wordt handhaving als sluitpost beschouwd? Zijn zaken als infrastructuur, voorlichting en educatie van primair belang? Wordt deze opvatting gedeeld?

Voor de beantwoording van deze vragen zijn op een enquêteformulier (zie *Bijlage 1*) hoofdthema's onderscheiden naar diverse sub-vragen. Voor de totstandkoming van dit formulier wordt naar het volgende hoofdstuk verwezen. Verkort worden de vragen hier weergegeven.

1. *Huidige activiteiten: wijze van organisatie*

- 1.1 Wordt in de Hoeksche Waard een specifiek verkeersveiligheidsbeleid uitgevoerd en hoe is dat beleid binnen de organisatie verankerd?
- 1.2 Bestaat binnen de organisatie een (interne) werkgroep/commissie die zich met verkeersveiligheid bezighoudt, en welke afdelingen, partijen enzovoort zijn daar dan in vertegenwoordigd?
- 1.3 Welke onderwerpen komen daar dan aan de orde ?
- 1.4 Is er dan een coördinator verkeersveiligheid binnen uw organisatie?
- 1.5 In welke samenwerkingsverbanden is de organisatie betrokken?

2. *Huidige activiteiten: beleid en onderbouwing beleid*

- 2.1 Bestaat binnen de organisatie inzicht in de aard, omvang en vooral de oorzaken van de verkeersonveiligheid binnen het werkgebied?
- 2.2 Via welke weg wordt dit inzicht gekregen?
- 2.3 Volgt de organisatie de ontwikkelingen op basis van periodieke analyses van de verkeersonveiligheid binnen het werk/beheersgebied?
- 2.4 Welke rol spelen eerder genoemd inzicht en monitoring in het beleid/opvattingen?
- 2.5 Wat zijn de specifieke problemen als gevolg van de gesignaleerde verkeersonveiligheid voor de organisatie ?
- 2.6 Wat doet de organisatie aan deze problemen? En gaat het dan om een incidentele of structurele benadering?

3. *Uitvoering van beleid en plannen*

Op welke aandachtsgebieden zijn beleid en maatregelen met betrekking tot de verkeersveiligheid binnen uw organisatie gericht?.

De volgende onderwerpen werden aan de betrokkenen voorgelegd: voorzieningen voor fietsers, voetgangers en zwaar verkeer, veiligheid inzittenden personenauto's, veiligheid overige verkeersdeelnemers, veiligheid personeel/medewerkers, verbetering openbaar vervoer, verhoging van de leefbaarheid, welzijn bewoners, voorkomen van ongevallen,

bepanking ernst letsel, infrastructurele maatregelen, vermindering van de werklust, verhoging van de efficiency, voorlichting, educatie, anders.

4. *Samenwerkingsverbanden*

- 4.1 Wordt binnen de samenwerkingsverbanden en/of overlegtafels specifiek aandacht aan verkeersveiligheid besteed en welke functionarissen en/of organisaties zijn daarbij betrokken?
- 4.2 Hoe wordt de samenwerking ervaren in termen van: effectief, voldoende, matig, voor verbetering vatbaar?
- 4.3 Heeft de samenwerking of het overleg een positief effect op de aanpak van de verkeersonveiligheid in de regio?
- 4.4 Hoe zou verbetering in samenwerking of overleg te realiseren zijn?
- 4.5 Heeft u of uw organisatie zelf initiatieven ontplooid om tot nauwere samenwerkingsverbanden te komen? Zo ja, heeft dit een vervolg gekregen?.
- 4.6 Welke groepen personen/bedrijven of organisaties zouden betrokken moeten worden bij een door u voorgestaan samenwerkingsverband?.
- 4.7 Hoe staat u tegenover een geïntegreerde aanpak van de verkeersonveiligheid in de regio?
- 4.8 Wat vindt u van een integraal infrastructuurplan voor de gehele Hoeksche Waard; welke personen of organisaties moeten daarbij worden betrokken; wie zou daarbij de belangrijkste initiatiefnemer moeten zijn?
- 4.9 Voelt u iets voor instelling van een infrastructuurfonds voor de gehele Hoeksche Waard, waaruit (de uitvoering van) het integrale infrastructuurplan kan worden gefinancierd?
- 4.10 Bent u een voorstander van het vastleggen van de afspraken in een convenant?

5. *Andere beleidsterreinen*

Wordt voor zover relevant, verkeersveiligheid binnen uw werkgebied al ingebed in andere beleidsgebieden, zoals onderwijs (verkeerslessen), maatschappelijke zorg (jongeren, ouderen en gehandicapten), volksgezondheid (alcohol en drugs) en ruimtelijke ordening (zoals aanleg nieuwe woonwijken, bedrijfslocaties)? Zo ja, op welke gebieden of beleidsterreinen?

6. *Meningen over handhaving*

Handhaving zou (volgens sommigen) als sluitpost binnen het verkeersveiligheidsbeleid worden beschouwd. De infrastructuur, educatie en voorlichting zouden daarentegen van primair belang zijn. Deelt u deze opvatting?

3. Uitvoering onderzoek

SWOV heeft een concept enquêteformulier met de hiervoor behandelde vragen opgesteld en voorgelegd aan de begeleidingscommissie. Het commentaar van deze commissie is op het formulier verwerkt.

Verder ontving de SWOV van de begeleidingscommissie een lijst met personen die op een of andere manier betrokken zijn bij de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard. In de inleiding is aangegeven binnen welke organisaties deze personen werkzaam zijn. De SWOV heeft betrokkenen het enquêteformulier toegestuurd met de mededeling dat ze binnen enkele weken telefonisch zouden worden geïnterviewd aan de hand van het enquêteformulier.

In een begeleidende brief werd gevraagd het gesprek al vast voor te bereiden. Tevens werd vermeld dat de resultaten anoniem zouden blijven.

In totaal zijn 32 enquêteformulieren verstuurd. De geadresseerden die telefonisch bereikt konden worden, gaven hun volledige medewerking. Het interview kon in alle gevallen direct worden afgenomen. In de gevallen dat de betrokkene het formulier zelf reeds had ingevuld, werd verzocht het formulier naar de SWOV te zenden.

N.B. Per gemeente zijn aan twee betrokkenen binnen overlegorganen enquêteformulieren verstuurd. Op de gemeente Oud-Beijerland na, hebben de medewerkers in de gemeenten een gezamenlijke response gegeven. Deze gemeentes (vijf in aantal) zijn ieder derhalve als één respondent gerekend. Voor de berekening van de response wordt uitgegaan van een verzending van 27 enquêteformulieren.

Ondanks diverse telefonische pogingen waren vier personen van vier verschillende organisaties bereikbaar; dit kwam vooral door werkzaamheden buiten kantoor of een verandering van werkkring. In *Bijlage 2* is een lijst opgenomen van organisaties die wel en niet bij de enquête betrokken konden worden. Uit deze lijst blijkt dat met name de scholen en de 'ondernemingen' relatief gesproken oververtegenwoordigd zijn bij de non-response.

Uiteindelijk kreeg de SWOV 23 geheel ingevulde enquêteformulieren in haar bezit; dit betekent een response van 85%. Dit mag als een mooi resultaat worden gezien.

4. De uitkomsten van de enquête

4.1. Huidige activiteiten: wijze van organisatie

Op vier respondenten na, gaven allen aan dat in hun organisatie een specifiek verkeersveiligheidsbeleid wordt gevoerd. Onder de vier respondenten waren twee scholen en een openbaar-vervoerbedrijf; door de politie werd aangegeven dat het beleid niet specifiek op verkeers*veiligheid* was gericht.

Ingeval wel beleid werd gevoerd, kwamen de volgende antwoordmogelijkheden van het enquêteformulier in nagenoeg gelijke mate voor:

- opname van verkeersveiligheidsbeleid in het collegeprogramma;
- een vast agendapunt binnen de commissie verkeer en vervoer;
- een herkenbare verkeersveiligheidsparagraaf binnen de begroting;
- een hoofdstuk verkeersveiligheid binnen het verkeers- en vervoersplan.

Behalve de aanwezigheid van een vaste coördinator verkeersveiligheid werd ook nog de aanwezigheid van een veiligheidsinspecteur en verkeersouders in de Hoeksche Waard genoemd.

De volgende onderwerpen die in de overlegorganen aan de orde komen, werden alle zeer frequent genoemd: beleid, infrastructurele zaken/maatregelen, voorlichting, educatieve aspecten, handhaving. Overige onderwerpen die slechts enkele keren werden genoemd waren: de integratie van verkeersveiligheid op rijkswegen, betrokken zijn bij de uitvoering van werkzaamheden op de locatie zelf en diverse actuele onderwerpen zoals de doorstroming van het openbaar vervoer, bromfietscertificaat en problemen met landbouwverkeer.

Behalve de bekende samenwerkingsverbanden als het POV (19x genoemd), RPV-HW (22x) en het driehoeksoverleg (9x) waar hun organisatie bij betrokken was, werden door de respondenten ook nog de volgende verbanden genoemd: overleg tussen de regio's/districten (4x), overleg met instanties als het rijk (2x), provincie (1x), stadsregio's Rotterdam en Haaglanden (1x), de politie (2x), waterschap (3x), schoolbegeleidingsdienst (1x), projectgroep verkeerseducatie (1x), VVN (2x), openbaar vervoer (1x) en onderzoek (1x).

4.2. Huidige activiteiten: beleid en onderbouwing beleid

De respondenten zijn goed op de hoogte van de aard, omvang en oorzaken van de verkeersonveiligheid binnen hun werkgebied. Slechts 6 van de 23 geënquêteerden gaven aan dat inzicht in de oorzaken van verkeersonveiligheid ontbrak; één respondent waagde zich niet aan een uitspraak. De informatiebronnen die veel en in nagenoeg gelijke mate werden genoemd zijn: de VOR (door middel van een abonnement), het POV of het RPV/HW, (ongevallen)gegevens van de lokale politie, klachten van andere organisaties, klachten van de burgers en via eigen ervaring (bijvoorbeeld via eigen chauffeurs en leden). Bronnen die één à twee keer zijn genoemd betreffen: AVOC-gegevens, een zelf bijgehouden ongevallenregistratie, collega's en de SWOV.

In twaalf gevallen werd gemeld dat de ontwikkeling van de verkeers-
onveiligheid op basis van periodieke analyse werd gevolgd. In elf gevallen
was dit op ad-hoc basis.

Over de rol van inzicht en monitoring van het beleid waren de respondenten
vrij unaniem: als indicator bij het vaststellen van prioriteiten en (verkeers-
veiligheids)maatregelen en als uitgangspunt bij de beleidsvorming ten
aanzien van verkeersveiligheid. Monitoring ten behoeve van landelijke
ontwikkeling werd één keer genoemd.

Specifieke problemen als gevolg van de gesignaleerde verkeersonveiligheid
scoorden bij sommige onderwerpen hoog. We geven de scores aan de hand
van de enquêteformulieren.

Specifieke problemen als gevolg van de gesignaleerde verkeersonveiligheid	Score
Relatief groot aantal ongevallen	17 keer
Relatief groot aantal slachtoffers	16 keer
Onveiligheid in woonstraten	8 keer
Onveiligheid op de ontsluitingswegen	14 keer
Onveiligheid op wegen buiten de bebouwde kom	14 keer
Onveiligheid voor voetgangers	7 keer
Onveiligheid voor (brom)fietsers	9 keer
Aantasting leefbaarheid	4 keer
Aantasting functies van het centrum	2 keer
Klachten uit de bevolking	10 keer
Beperking mobiliteit van bijvoorbeeld ouderen en kinderen	1 keer
Beïnvloeding van schoolkeuze	2 keer

Tabel 1. Scores enquête bij 'specifieke problemen als gevolg van de
gesignaleerde verkeersonveiligheid'.

De organisaties blijken de gesignaleerde problemen op te pakken. Behalve
het overleg over de problemen (zowel intern als extern) werden ook als
specifieke maatregelen genoemd: aanpassen van de infrastructuur,
categorisering van wegen, snelheidremmende maatregelen, het stimuleren
van handhaving en advisering op verkeersveiligheidsgebied.

Van de zijde van de *wegbeheerders* werd tevens aangegeven: de uitvoering
van werkplannen, de aandacht voor ARBO-wetgeving bij weg-
werkzaamheden, zonodig aanpassing van het beleid en het verbeteren van
de communicatie met belanghebbenden.

In relatie tot de problematiek van *scholen* werd genoemd: aanleg vrije fiets-
paden, enquêtes onder ouders, voorlichting (onder meer door de politie en
tijdens introductieweken) en verkeerslessen (waaronder aandacht voor het
bromfietscertificaat).

Van de zijde van de *vervoersmaatschappijen* werd aandacht aan een veilige
locatie voor bushaltes en de inzet van goed materieel gegeven. Ook worden
de chauffeurs gestimuleerd veilig te rijden.

Door één van de respondenten werd beleidsbeïnvloeding van de politiek als actiepoint naar voren gebracht.

In de meeste gevallen vinden de respondenten dat de aanpak van bovengenoemde maatregelen en acties structureel van aard moet zijn. Een incidentele benadering werd tien keer genoemd en ‘soms incidenteel’ twee keer.

4.3. Uitvoering van beleid en plannen

In het beleid en ten aanzien van maatregelen richten de organisaties van de betrokkenen zich op de volgende aandachtsgebieden.

N.b. Ze zijn gerangschikt naar soort organisatie (zoals wegbeheerder, onderwijs). Onder de organisaties is tussen haakjes het aantal enquêteformulieren aangegeven dat bij de score van het aantal genoemde aandachtsgebieden werd betrokken.

Aandachtsgebieden	Soort organisatie (tussen haakjes het aantal respondenten)						
	Weg-beheerder (13)	Politie en OM (2)	Onderwijs (3)	VVN (2)	Openbaar vervoer (2)	Bedrijfsleven (1)	Totaal (23)
Voorkomen van ongevallen	9	2		2	2	1	16
Voorzieningen voor fietsers	10	1	2	2	1		16
Infrastructurele maatregelen	9	1		1	2	1	14
Voorlichting	9	1	1	2			13
Voorzieningen voetgangers	8		1	2	1		12
Educatie	6	1	3	2			12
Veiligheid overige verk.deeln.	5	2		2	2		11
Verbetering Openbaar vervoer	3	1	1	1	2		8
Verhoging van de leefbaarheid	5	1		1			7
Beperking ernst letsel	5	1		1			7
Welzijn bewoners	4	2			1		7
Voorzieningen zwaar verkeer	2	2		1		1	6
Verhoging van de efficiency	1	2			2		5
Veiligheid personeel	2				2	1	5
Vermindering van de werklast	2	1			1		4
Veiligheid inzittenden				1	2		3
Overig	2	1					

Tabel 2. *Overzicht van aandachtsgebieden waarop organisaties hun maatregelen op richten.*

Uit dit overzicht, dat is gerangschikt naar de frequentie van ‘noemen van het desbetreffende aandachtsgebied’, blijkt het ‘voorkomen van ongevallen’ het hoogste te scoren.

Kijken we naar de specifieke aandachtsgebieden, dan gaat de aandacht vooral uit naar fietsers en voetgangers, de infrastructuur, voorlichting en educatie.

Het spreekt voor zich dat door het hoge aantal respondenten onder de wegbeheerders hun keuze bepalend is voor de rangschikking. Behalve de politie/OM en VVN geven ook de openbaar-vervoermaatschappijen blijk van een brede interesse voor verkeersveiligheid. De aandacht van het bedrijfsleven voor zwaar verkeer (één respondent) gaat uit naar landbouwverkeer. Het aandachtspunt aangeduid met 'overig' behelst wat de wegbeheerders betreft snelheidsbeheersing en wat de politie betreft het gedrag van fietsers.

4.4. Samenwerkingsverbanden

Alle respondenten vinden dat binnen de samenwerkingsverbanden specifiek aandacht aan verkeersveiligheid wordt besteed. Verder konden ze zich uitspreken over de mate van effectiviteit van de samenwerking. Voor de drie op het formulier genoemde samenwerkingsverbanden en de categorie 'overig' is als volgt gescoord.

Mate van effectiviteit van samenwerking	POV	RPV-HW	Driehoeks-overleg	Overig
<i>Meningen wegbeheerders</i>				
Effectief	3	3	3	-
Voldoende	7	8	4	4
Matig	1	1	-	2
Voor verbetering vatbaar	1	2	-	1
<i>Meningen overige instanties</i>				
Effectief	1	3	1	1
Voldoende	3	3	-	2
Matig	2	1	1	3
Voor verbetering vatbaar	1	2	-	-

Tabel 3. *Meningen van wegbeheerders en overige instanties over de mate van effectiviteit van samenwerking.*

In het algemeen kan de mate van samenwerking als (ruim) voldoende worden gekwalificeerd. Een (gering) aantal respondenten vond dat het RVP-HW- en POV-overleg voor verbetering vatbaar is.

Op de vraag hoe de samenwerking en/of overleg is te verbeteren kwamen, verdeeld naar de hiervoor onderscheiden instanties, de volgende suggesties:

Wegbeheerders

- meer aandacht van bestuurders;
- zorgen voor een beter politiek draagvlak;
- het overleg beter plannen;
- betere vorm van overleg, samenwerking en afstemming;
- meer dwingende besluitvorming; betere afspraken maken (2x);
- meer tijd en geld van deelnemers;
- de politie zou er meer bij betrokken moeten worden;
- wat hebben we voor verkeersveiligheid over.

Overige instanties

- niet alleen op ad-hoc problemen reageren;
- betere inbreng van werkplannen door deelnemers;
- een meer gezamenlijke aanpak (2x);
- door tijdgebrek is mijn eigen bijdrage gering.

Volgens zeventien respondenten heeft de samenwerking en/of het overleg een positief effect op de aanpak van de verkeersonveiligheid in de regio. Drie respondenten daarentegen vonden het effect gering en de rest had geen mening of vond het effect moeilijk meetbaar.

Opmerkelijk veel respondenten (9 wegbeheerders; 8 overige instanties) gaven aan dat hun organisatie zelf initiatieven heeft ontplooid om tot nauwere samenwerkingsverbanden te komen. Twaalf gaven aan dat dit een vervolg heeft gekregen (7 wegbeheerders; 5 overige instanties).

Op de vraag welke groepen personen/bedrijven of organisaties bij een door de respondent voorgestaan samenwerkingsverband betrokken zouden moeten worden, werden de volgende namen genoemd:

- particuliere organisaties
- bedrijfsleven
- verzekeringsmaatschappijen
- SWOV
- RPV-HW
- wegbeheerder
- politie
- ziekenfondsen
- verzekeringsmaatschappijen
- Rijk
- provincie
- gemeente
- belangenorganisaties
- VVN
- schoolbegeleidingscommissie
- waterschap
- andere regio's
- onderwijs waaronder ouders.

Door enkele respondenten werd aangegeven dat er geen andere organisaties nodig zijn omdat de huidige vertegenwoordiging voldoet (3x).

Alle respondenten staan positief tegenover een geïntegreerde aanpak van de verkeersonveiligheid in de regio. Ook over een integraal infrastructuurplan voor de gehele Hoeksche Waard waren nagenoeg alle meningen positief (1x geen mening). Over de wijze waarop zo'n plan tot stand moest komen, kwamen de volgende suggesties:

- via RPV-HW (5 wegbeheerders (= w); 6 overige instanties (= o));
- via ruimtelijke ordening (RI-HW werd met name genoemd; w: 3; o: 1);
- 'duurzaam veilig' als uitgangspunt nemen (w: 1);
- via Startprogramma Duurzaam-Veilig (w: 1);
- via categorisering van wegen dan wel regionale infrastructuur voor de gehele Hoeksche Waard (w: 2);
- via wegbeheerders (van waterschap tot rijkswaterstaat) (w: 1);
- via een meerdaagse werkconferentie (o: 1);

- via fondsen (w: 1);
- kan alleen als er een bestuurlijke voedingsbodem is (w: 1);
- als er een intentieverklaring van V&W, IPO, Waterschap (w: 1);
- als er samenwerkingsbereidheid (w: 1);

Als voorbeeld van goed overleg werd de situatie in Zeeuwsch-Vlaanderen genoemd.

Op twee respondenten na, vonden allen dat de huidige organisaties bij het integraal infrastructuurplan betrokken moesten worden. Andere 'organisaties' die genoemd werden zijn de politieke partijen, inwoners en leerlingenraad. Als belangrijkste initiatiefnemer voor zo'n plan werden de huidige voorzitter van RPV-HW en het RWV-HW, de provinciale wegbeheerder, het waterschap, de politie en de politieke partijen genoemd.

Het volgende item betrof het integrale infrastructuurplan. Gevraagd is of men iets voelde voor de aanstelling van een infrastructuurfonds voor de gehele Hoeksche Waard. Veertien respondenten voelden er voor (10 wegbeheerders; 4 overige instanties): twee voelden er niets voor, één zei er mee bezig te zijn, een ander beweerde dat het hiervoor nog te vroeg was, en de rest had geen mening. Degenen die er niet voor voelden merkten op dat een fonds niet haalbaar lijkt, dan wel dat het een getouwtrek om het geld zal worden. Ook werden zorgen over het beheer van zo'n fonds uitgesproken: een aparte project-organisatie zou hiervoor in aanmerking komen.

De meeste respondenten (17, wegbeheerders: 11 en overige instanties: 6) zijn voorstander van het vastleggen van afspraken in een convenant. Drie respondenten hadden geen voorkeur. Degenen die geen voorstander waren (4x) merkten het volgende op:

wegbeheerders

- te formele status;
- betere afspraken maken werkt ook goed;
- als er maar geen administratieve voorwaarden worden gesteld.

overige instanties

- convenant te vrijblijvend, liever een contract;
- als de op de vergaderingen gemaakte afspraken goed zouden worden vastgelegd en nagekomen, is geen convenant nodig.

4.5. **Andere beleidsterreinen**

De inbedding van verkeersveiligheid in andere beleidsgebieden vanuit de hiervoor genoemde organisaties, was het volgende onderwerp in de enquête. Op het enquêteformulier worden als voorzet de volgende terreinen genoemd: onderwijs (verkeerslessen), maatschappelijke zorg (jongeren, ouderen en gehandicapten), volksgezondheid (alcohol en drugs) en ruimtelijke ordening (aanleg nieuwe woonwijken, bedrijfslocaties enzovoort). Gevraagd werd of van inbedding sprake was en zo ja, op welke beleidsterreinen of gebieden.

De antwoorden zijn uitgesplitst naar de betrokken organisatie.

De respondenten van de zijde van de *gemeenten* (7x) noemden de volgende beleidsterreinen waar verkeersveiligheid reeds ingebed is: onderwijs (4x), ruimtelijke ordening (3x), volksgezondheid (met name alcoholpreventie 2x),

maatschappelijke zorg (ouderen 1x). Door één respondent werd aangegeven dat van inbedding wel sprake was, maar niet voldoende. Een andere respondent vindt dat het betrekken van ruimtelijke ordening bij verkeersveiligheid prima is, maar dat van beïnvloeding op het rijgedrag van de weggebruiker niet veel heil te verwachten is. Een derde respondent gaf aan dat terughoudendheid betracht dient te worden tegenover andere organisaties.

Door de *provincie* (3x) werd door één respondent beaamd dat in alle op het enquêteformulier genoemde terreinen sprake was van inbedding. Een andere respondent zei echter dat de onderwerpen weliswaar in de plannen zijn opgenomen, maar dat de beïnvloeding vanuit de provincie gering is.

Sec is deze vraag volgens de vertegenwoordiger van *Rijkswaterstaat* niet van toepassing op de RWS. Bij de samenwerking in de Hoeksche Waard op het terrein van de verkeersveiligheid is de RWS echter betrokken bij een integrale beleidsbevorderende rol waarbij ook aandacht wordt gevraagd voor andere beleidsterreinen.

De twee respondenten van het *waterschap* gaven aan dat vanuit hun organisatie de taken ten aanzien van dit item beperkt zijn; wel werd aandacht geschonken aan educatie en welzijn (alcohol en drugs).

Politie en *Openbaar Ministerie* gaven aan dat deels op andere terreinen sprake was van inbedding; dit hangt onder meer van de gemeente af. Slachtofferhulp werd nog met name genoemd.

Van de zijde van *onderwijs* (3x) werd door één respondent aangegeven dat aan alle beleidsterreinen aandacht werd besteed. Specifiek werden genoemd: onderwijs, maatschappelijke zorg (jongeren) en volksgezondheid; de twee eerst genoemde onderwerpen verkeren nog in het beginstadium.

Door de respondenten van *VVN* (2x) werden onderwijs, volksgezondheid en maatschappelijke zorg genoemd.

De respondenten van de *overige organisaties* gaven aan dat deze vraag niet op hun organisatie van toepassing was.

4.6. De meningen over handhaving

De respondenten spraken zich uit of ze het al dan niet eens waren met de volgende opvatting: "Handhaving zou (volgens sommigen) als sluitpost binnen het verkeersveiligheidsbeleid worden beschouwd. De infrastructuur, educatie en voorlichting zouden van primair belang zijn."

Twaalf respondenten waren het hier mee eens; tien respondenten waren het oneens; één respondent had geen mening.

De toelichting bij de antwoorden verduidelijkten de stellingname.

De vraagstelling was kennelijk lastig omdat sommige respondenten aangaven dat ze het met de stelling eens waren maar toch als toelichting gaven dat ze handhaving belangrijk vinden. Ondanks dat is gescoord naar 'mee eens' en 'oneens', moet meer waarde worden gehecht aan de toelichtingen dan aan deze scores.

De respondenten van de *gemeenten* (ja: 5; nee: 2) vonden dat handhaving belangrijk blijft; de politie moet zeker actief blijven.

Door de *provinciale vertegenwoordigers* (ja: 1; nee: 2) werd als antwoord toegevoegd dat handhaving volwaardig naast de andere onderwerpen diende te staan. Omdat de infrastructuur niet volledig op de weggebruikers is af te stemmen, heeft handhaving zijn eigen plaats.

De vertegenwoordiger van *Rijkswaterstaat* (één respondent was het oneens met de stelling) gaf aan dat de politiek en bestuurders nú het meeste van

infrastructuur en handhaving verwachten en dat meer aandacht aan educatie besteed zou moeten worden.

De algemene mening van het *waterschap* (beide respondenten waren het met de stelling oneens) was dat handhaving op gelijke wijze moet worden beschouwd als de andere onderwerpen.

Van de *politie* en *Openbaar Ministerie* (beide respondenten 'eens') maakte één respondent duidelijk waarom hij het met de stelling eens was. Hij vatte de stelling namelijk positief op: als infrastructuur, educatie en voorlichting effectief zijn, is handhaving niet nodig.

Van de zijde van het *onderwijs* (twee respondenten voor en één tegen) werd door twee respondenten aangegeven dat handhaving noodzakelijk is en dat er meer geld voor vrijgemaakt moet worden.

Door de overige respondenten (5x) werd geen toelichting bij de antwoorden gegeven. Twee geënquêteerden waren het eens met de stelling, twee oneens en één had geen mening.

Door een respondent werd nog een uitgebreide reactie/toelichting op dit onderwerp gegeven. Volgens hem moet verkeershandhaving het *sluitstuk* zijn, en niet de *sluitpost*. Dit sluit aan bij de opvattingen van de politie en het OM. Een beleid dat is gericht op preventie, start met de realisering van 'duurzaam-veilig'. Behalve de infrastructuur vervult de mens hierbinnen ook een cruciale rol voor zover het gaat om kennis, vaardigheden en attitude.

Bestuurders besteden volgens deze respondent te weinig aandacht aan gedragsbeïnvloeding. Veelal wordt verzuimd het verplaatsingsgedrag te volgen en wanneer bij conflicten sprake is van gedragsproblemen worden geen initiatieven genomen voor structurele oplossingen.

Momenteel kent het verkeersveiligheidsbeleid slechts één echte *sluitpost*, en dat is aandacht voor verkeerseducatie.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1. Conclusies

Gezien de hoge response van 85% kan de enquête als representatief worden beschouwd. Weliswaar is sprake van een oververtegenwoordiging van wegbeheerders en een onderverteenwoordiging van diverse andere sectoren binnen het overlegorgaan; dit is echter in overeenstemming met de mate van vertegenwoordiging binnen de overlegorganen.

Uit de interviews en de resultaten van de enquêteformulieren blijkt een enthousiaste betrokkenheid van de respondenten bij de verkeersveiligheid. De aandacht voor de verkeersonveiligheid kan als groot worden bestempeld. Als informatiebron voor het peilen van deze onveiligheid en voor het vaststellen van prioriteiten en uitgangspunten bij de beleidsvorming werden vaak de ongevallenregistratie, het POV, het RPV/HW, gegevens van de politie en klachten genoemd.

Elk van de organisaties had zo zijn eigen probleempunten. Van de zijde van de wegbeheerders werden onder meer het aanpassen van de infrastructuur, categorisering van wegen en snelheidremmende maatregelen genoemd. Scholen streefden onder meer naar de aanleg van vrije fietspaden en de vervoersmaatschappijen wilden meer aandacht voor veilige locaties voor bushaltes. In termen van maatregelen hadden de volgende aandachtsgebieden bij alle respondenten de hoogste scores: fietsers en voetgangers, de infrastructuur, voorlichting en educatie.

Over de samenwerking en een integrale aanpak van de verkeersveiligheid kan het volgende worden geconcludeerd:

- De samenwerking in de diverse overlegorganen is (ruim) voldoende.
- Het overlegorgaan RPV-HW (waar de meeste respondenten zitting in hebben) heeft een positief effect op de aanpak van de verkeersveiligheid in de regio Hoeksche Waard.
- Enige bijschaving ten aanzien van de effectiviteit van de samenwerking binnen dit overlegorgaan is wenselijk (zie § 5.2).
- Andere organisaties zouden bij een voorgestaan samenwerkingsverband betrokken moeten worden (zie ook § 5.2).
- Alle respondenten staan positief tegenover een geïntegreerde aanpak van de verkeersonveiligheid en een integraal infrastructuurplan voor de gehele Hoeksche Waard.
- Een integraal infrastructuurplan kan het beste tot stand komen via bestaande overlegorganen zoals het RPV-HW en ruimtelijke ordening.
- Ruim de helft van de respondenten voelt voor de instelling van een infrastructuurfonds voor de gehele Hoeksche Waard.
- Van een inbedding van verkeersveiligheid vanuit de betrokken organisaties in andere beleidsgebieden is slechts in een beperkte mate sprake.

Ter verbetering van (het effect van) de samenwerking werden door diverse geïnterviewden de volgende suggesties gedaan:

- Voldoende tijd inruimen voor verkeersveiligheidsbeleid.
- Het afstemmen van het werkplan van het RPV op dat van het POV en het inzichtelijk maken van de relaties tussen beide plannen.

- Een beter politiek en bestuurlijk draagvlak creëren.
- Meer dwingende besluitvorming invoeren.

Door de samenstellers van dit rapport zijn vooral twee zaken opgevallen; aan de hand hiervan zijn doelgerichte aanbevelingen geformuleerd:

- Door slechts een enkeling is over ‘duurzaam-veilig’ gesproken; kennelijk leeft dit begrip in onvoldoende mate in de Hoeksche Waard.
- De wens werd geuit meer organisaties bij het overleg over verkeersveiligheid te betrekken; dit kan duiden op een (vermeend) gebrek aan kennis bij de deelnemers van overlegorganen en/of dat verkeersveiligheid niet erg leeft bij groeperingen buiten dit overleg.

5.2. Aanbevelingen

‘Duurzaam-veilig’ als kapstok voor verkeersveiligheidsbeleid

Het onderwerp ‘duurzaam-veilig’ dient meer aandacht te krijgen op de agenda van het overleg. Een geschikte gelegenheid hiervoor kan het eerdaags te verschijnen Startprogramma Duurzaam-Veilig zijn, waarin maatregelen voor binnen en buiten de bebouwde kom staan, die op korte termijn kunnen worden geïmplementeerd..

Aanbevolen wordt een uitvoeringsplan voor de Hoeksche Waard op te stellen voor de aanpak van dit startprogramma. Beïnvloeding van het verkeersgedrag door het opleiden en voorlichten van weggebruikers en de inzet van middelen ter handhaving kunnen hieraan worden toegevoegd. Juist in een gebied als de Hoeksche Waard, dat door natuurlijke grenzen is afgebakend, en waar vele organisaties zich inzetten voor de verkeersveiligheid, lijkt de implementatie van een duurzaam-veilig verkeer- en vervoersysteem realiseerbaar. De financiële bijdrage die zeer waarschijnlijk aan het startprogramma wordt gekoppeld, kan een goede link vormen met een door de meerderheid van geïnterviewden gewenst infrastructuurfonds.

Inschakelen ‘derden’ bij het uitvoeringsplan

Bij het opstellen van een uitvoeringsplan op basis van het Startprogramma Duurzaam-Veilig kunnen (externe) deskundige instanties worden betrokken. Als zo’n uitvoeringsplan klaar is, kunnen groeperingen in de Hoeksche Waard die niet in de overlegorganen zijn vertegenwoordigd, hiervoor warm worden gemaakt.

Literatuur

SWOV (1997a). *Analyse van de verkeersonveiligheid in de Hoeksche Waard; Deel I: Resultaten, conclusies en aanbevelingen*. R-97-12 I. SWOV, Leidschendam.

SWOV (1997b). *Analyse van de verkeersonveiligheid in de Hoeksche Waard; Deel II: Verantwoording, tabellen en toetsresultaten, gevaarlijke locaties en kaartvierkantanalyse*. R-97-12 II. SWOV, Leidschendam.

Vragenlijst ten behoeve van 'Enquête inventarisatie van de verkeersveiligheid in de Hoeksche Waard'.

Bijgaande vragenlijst wordt mondeling (telefonisch) met u doorgenomen. De vragen zijn zoveel mogelijk van het 'gesloten' type; met andere woorden, de meest voorkomende, mogelijke antwoorden zijn al aangegeven en kunnen (ter voorbereiding) alvast worden aangekruist. Bij sommige vragen kunt u een nog niet aangegeven antwoord onder 'anders' opgeven; de feitelijke enquête zal worden afgesloten met de vraag of u zelf nog opmerkingen heeft. De enquête wordt afgenomen bij (een beperkt aantal) personen uit diverse organisaties en instanties, waaronder gemeenten, waterschappen, provincie, openbaar ministerie (OM), politie, maatschappelijke, intermediaire en hulpverlenende organisaties, openbaar-vervoerbedrijven en het bedrijfsleven. De aard en omvang van het project legt beperkingen op ten aanzien van het aantal vragen en de mogelijkheid tot differentiatie in de vragenlijst. Er wordt daarom één vragenlijst gehanteerd. Niet alle vragen zijn daardoor voor alle respondenten even relevant of door hen (volledig) te beantwoorden. Daar waar in de formulering sprake is van organisatie worden alle hiervoor genoemde organisaties en instanties verstaan. Wij verzoeken u vriendelijk de antwoorden alvast voor te bereiden, zodat de telefonische enquête zo efficiënt mogelijk kan verlopen. Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Vooraf:

A: Van welke organisatie/instituut of bestuurlijk apparaat maakt u deel uit?

B: Wat is uw positie of functie (binnen genoemde organisatie/instituut/ bestuurlijk orgaan)?

Type I. Organisatie verkeersveiligheid(sbeleid) binnen uw organisatie.

1. Wordt er binnen, respectievelijk door uw organisatie een specifiek verkeersveiligheidsbeleid gevoerd (ja.../nee.../onbekend...).

2a. (Voor overheid/gemeente):

Zo ja, hoe is dat beleid binnen uw organisatie verankerd?

- Opname in een collegeprogramma.
- Vast agendapunt binnen de commissie verkeer en vervoer.
- Een herkenbare verkeersveiligheidsparagraaf binnen de begroting.
- Vastgelegd in een hoofdstuk/paragraaf verkeersveiligheid binnen een verkeers- en vervoersplan.
- Vastgelegd in een verkeersveiligheidsplan.
- Aanstelling van een vaste coördinator verkeersveiligheid.
- Anders, nl:.....

2b. (Voor overige organisaties):

- Bestaat er binnen uw organisatie een (interne) werkgroep/commissie die zich met verkeersveiligheid bezig houdt? (ja.../nee.../onbekend).

- Is er dan een coördinator verkeersveiligheid binnen uw organisatie? (ja.../nee.../onbekend...).
 - Op andere wijze binnen de organisatie vormgegeven, te weten
3. Wat is uw positie binnen uw organisatie?.....
Wat is uw positie in de hiervoor bedoelde werkgroep of commissie?.....
 4. Voorzover er binnen uw organisatie sprake is van een (vaste) commissie verkeer en vervoer of speciale werkgroep die zich met verkeersveiligheid bezig houdt, welke afdelingen, partijen en/of disciplines of groepen personen zijn daar dan in vertegenwoordigd?
 5. Voorzover u of uw organisatie deel uitmaakt van een werkgroep of commissie die zich met verkeersveiligheidszaken bezig houdt, welke onderwerpen komen daar dan aan de orde ?
 - Beleid.
 - Infrastructurele zaken/maatregelen.
 - Voorlichting.
 - Educatieve aspecten.
 - Handhaving
 - Anders, nl:.....

Type II: (Onderbouwing van) beleid binnen of door uw organisatie.

1. Bestaat er binnen uw organisatie inzicht in de aard, omvang en vooral de oorzaken van de verkeersonveiligheid binnen uw werkgebied?
 - Aard en omvang (ja.../nee.../onbekend...).
 - Oorzaken (ja.../nee.../onbekend).
2. Via welke weg heeft u genoemd inzicht gekregen?
 - Via de VOR-gegevens (volgens abonnement).
 - Via het POV of het RPV/HW.
 - Op grond van (ongevallen)gegevens van de lokale politie.
 - Op grond van zelf bijgehouden ongevallenregistratie.
 - Op grond van klachten van andere organisaties.
 - Op grond van klachten uit de bevolking.
 - Via eigen ervaring.
 - Anders, nl:.....
3. Volgt u of uw organisatie de ontwikkelingen op basis van periodieke analyse van de verkeersonveiligheid binnen uw eigen werk/beheersgebied? (ja.../nee.../ad hoc.../onbekend).
4. Welke rol spelen eerder genoemd inzicht en monitoring in het beleid/opvattingen ten aanzien van de verkeersveiligheid binnen uw organisatie?
 - Geen rol van betekenis.
 - Als indicator bij vaststellen prioriteiten.
 - Als indicator voor (verkeersveiligheids)maatregelen.
 - Als uitgangspunt bij de beleidsvorming ten aanzien van verkeersveiligheid.
5. Wat zijn de specifieke problemen als gevolg van de gesignaleerde verkeersonveiligheid voor uw organisatie? (hier zijn afhankelijk van de respondent diverse antwoorden mogelijk).

- Relatief groot aantal ongevallen.
 - Relatief groot aantal slachtoffers.
 - Onveiligheid in woonstraten.
 - Onveiligheid op de ontsluitingswegen.
 - Onveiligheid op wegen buiten de bebouwde kom.
 - Onveiligheid voor voetgangers.
 - Onveiligheid voor (brom)fietsers.
 - Aantasting leefbaarheid.
 - Aantasting functies van het centrum.
 - Klachten uit de bevolking.
 - Beperking mobiliteit van bepaalde groepen (bijvoorbeeld ouderen en kinderen)
 - Beïnvloeding van schoolkeuze.
 - Anders, nl:.....
6. Wat doet u of uw organisatie aan deze problemen? (afhankelijk van de organisatie zijn hier weer een groot aantal antwoorden mogelijk).
- Indien gemeente/waterschap/provincie voor burgers, nl:.....
 - Indien gemeente/waterschap/provincie voor eigen medewerkers, nl:.....
 - Indien vervoermaatschappij voor passagiers, nl:.....
 - Indien vervoermaatschappij voor personeel, nl:.....
 - Indien vervoermaatschappij voor andere verkeersdeelnemers, nl:.....
 - Indien ambulance dienst voor vervoerden personen, nl:.....
 - Indien ambulancedienst voor personeel/chauffeur, nl:.....
 - Indien ambulancedienst voor overige verkeersdeelnemers, nl:.....
 - Indien school voor leerlingen verkeerseducatie, nl:.....
 - Indien school betrekken ouders, nl:.....
 - Indien school schoolroute project(en), nl:.....
 - Indien politie verhoging handhavingsactiviteiten.
 - Indien politie verzorging voorlichting/educatie (bijvoorbeeld op scholen).
 - Indien OM stroomlijning procedures en vergroting capaciteit op gebied verkeershandhaving.
 - Verbetering communicatie.
 - Politie en OM doelstelling aantal staande houdingen (incl. afhandeling) vergroten.
 - Anders, nl:.....
7. Gaat het bij de voorgaande vraag om incidentele of structurele benadering?
- Incidentele benadering.
 - Structurele benadering.

Type III: Uitvoering van beleid en getroffen maatregelen.

1. Op welke aandachtsgebieden zijn beleid en maatregelen met betrekking tot de verkeersveiligheid binnen uw organisatie gericht? (afhankelijk van de organisatie waarvan de respondent deel uitmaakt diverse antwoorden mogelijk).
- Voorzieningen voor zwaar verkeer.
 - Verbetering openbaar vervoer.
 - Voorzieningen voor fietsers.
 - Voorzieningen voor voetgangers.
 - Verhoging van de leefbaarheid.

- Veiligheid inzittenden.
- Veiligheid personeel/medewerkers.
- Veiligheid overige verkeersdeelnemers
- Welzijn bewoners.
- Voorkomen van ongevallen.
- Beperking ernst letsel.
- Infrastructurele maatregelen.
- Vermindering van de werklast.
- Verhoging van de efficiency.
- Voorlichting.
- Educatie.
- Anders, nl:.....

Type IV: Samenwerkingsverbanden

1. Veel organisaties werken (nu al) met anderen samen of zijn vertegenwoordigd in samenwerkingsverbanden, zoals in het RPV-HW of via het POV. In welke samenwerkingsverbanden (die te maken hebben met verkeersveiligheid) is uw organisatie betrokken?
 - POV.
 - RPV-HW.
 - 'Driehoeksoverleg' (B&W Gemeenten/politie/OM).
 - Andere samenwerkingsverbanden, nl:.....
2. Wordt binnen de genoemde samenwerkingsverbanden en/of overlegtafels specifiek aandacht aan verkeersveiligheid besteed? (ja.../nee.../mede.../soms...).
3. Welke functionarissen en/of organisaties zijn bij genoemde samenwerking/overleg betrokken?
4. Hoe ervaart u de samenwerking? (Hierbij aangeven welk samenwerkingsverband/overleg wordt bedoeld)
 - Effectief.
 - Voldoende.
 - Matig.
 - Voor verbetering vatbaar.
 - Anders, nl:.....
5. Heeft deze samenwerking of dat overleg volgens u een positief effect op de aanpak van de verkeersonveiligheid in uw regio of werkgebied? (ja.../nee.../gering.../onbekend).
6. Hoe zou verbetering in samenwerking of overleg volgens u te realiseren zijn?
7. Heeft u of uw organisatie zelf initiatieven ontplooid om tot nauwere samenwerkingsverbanden te komen? (ja.../nee.../onbekend...).
8. Zo ja, hebben de hiervoor genoemde activiteiten een vervolg gekregen? (ja.../nee.../nog niet.../onbekend...).

9. Welke groepen personen/bedrijven of organisaties zouden volgens u moeten worden betrokken bij een door u voorgestaan samenwerkingsverband?
10. Hoe staat u tegenover een geïntegreerde aanpak van de verkeersonveiligheid in uw regio (met andere woorden, niet alleen en uitsluitend aandacht voor het eigen wegenbestand of eigen werkgebied, maar in samenwerking voor de gehele Hoeksche Waard) op basis van een samenhangend verkeersveiligheidsplan gebaseerd op een gedegen verkeersveiligheidsanalyse? (positief.../neutraal.../negatief.../wenselijk.../geen mening...).
11. Wat vindt u met name van een integraal infrastructuurplan voor de gehele Hoeksche Waard? (positief.../neutraal.../negatief.../geen mening...).
- 12a. Indien positief, volgens welke weg moet zo'n plan dan tot stand komen?
- 12b. Indien negatief, waarom niet?.....
13. Welke personen of organisaties moeten daarbij worden betrokken?
14. Wie beschouwt u daarbij als belangrijkste initiatiefnemer?.
15. Voelt u iets voor instelling van een infrastructuurfonds voor de gehele Hoeksche Waard van waaruit (de uitvoering van) het integrale infrastructuurplan kan worden gefinancierd? (ja.../nee.../geen mening...).
16. Indien nee, waarom niet ?
17. Bent u een voorstander van het vastleggen van de afspraken in een convenant? (ja.../ nee.../geen voorkeur...).
18. Indien geen voorstander, waarom niet?.....

Ten slotte nog uw mening over twee opvattingen:

- a. Handhaving zou (volgens sommigen) als sluitpost binnen het verkeersveiligheidsbeleid worden beschouwd. Goede wegen (infrastructuur), goed opgeleide weggebruikers, voorlichting over verkeersregels en juist gebruik van de infrastructuur en educatie zouden primair staan. Deelt u deze opvatting ? (ja.../ nee.../geen mening).
- b. Wordt verkeersveiligheid in uw regio, gemeente of werkgebied al ingebed in andere beleidsgebieden, zoals onderwijs (verkeersonderwijs en educatie), maatschappelijk zorg (jongeren, ouderen en gehandicapten), volksgezondheid (alcohol en drugs) en ruimtelijke ordening (aanleg nieuwe woonwijken, bedrijfslocaties enzovoort)? Zo ja, op welke beleidsterreinen of gebieden?



Bijlage 2

Overzicht van organisaties naar soort response

Aantal verstuurd enquêtes: 27 stuks

NB. Naar alle zes gemeentes zijn aan twee betrokkenen binnen overlegorganen enquêteformulieren verstuurd. Op de gemeente Oud-Beijerland na hebben de medewerkers in de gemeentes een gezamenlijke response gegeven. Deze zijn in onderstaande verwerking echter als één respondent beschouwd. Het feitelijke aantal verstuurd enquêteformulieren bedraagt 32 stuks.

Deelnemers enquête	Response	Non-response
<i>Gemeenten</i>		
Oud-Beijerland	2x	
Cromstrijen	1x	
Korendijk	1x	
Strijen	1x	
's Gravendeel	1x	
Binnenmaas	1x	
Rijkswaterstaat	1x	
<i>Waterschap</i>	2x	
<i>POV Zuid-Holland</i>	2x	
<i>Provincie Zuid-Holland</i>	1x	
<i>Openbaar Ministerie</i>	1x	1x
<i>Politie ZHZ</i>	1x	
<i>VVN</i>	2x	
<i>Schoolbegeleidingsdienst ZHZ</i>	1x	
<i>Regionale scholengemeenschappen</i>	2x	1x
<i>ZWN Hoeksche Waard en ZWN Regio ZHZ</i>	2x	
<i>Westlandse Land- en Tuinbouw Organisatie W.L.T.O.</i>	1x	
<i>GGD</i>		1x
<i>Kontaktgroep Industrie en Handel</i>		1x
<i>Totaal aantal afgenomen of retour ontvangen enquêtes</i>	23	
<i>Totaal aantal niet-geslaagde enquêtes</i>		4