Kennis op maat voor regio en Rijk

Beschikbare en benodigde informatie ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid

R-97-17
Dra. M. Brouwer & ing. J.A.G. Mulder
Leidschendam, 1997
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-97-17
Titel:	Kennis op maat voor regio en Rijk
Ondertitel:	Beschikbare en benodigde informatie ter ondersteuning van het verkeers-veiligheidsbeleid
Auteur(s):	Dra. M. Brouwer & ing. J.A.G. Mulder
Onderzoeksmanager:	Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV:	53.110
Projectcode opdrachtgever:	BPVL 95.101
Opdrachtgever:	De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.
Trefwoord(en):	Policy, traffic, safety, evaluation (assessment), government (national), transport, region, information, Netherlands.
Projectinhoud:	In samenspraak met de belanghebbenden is vastgesteld welke informatie structureel nodig is ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid. Het rapport bevat ook alle achtergrondinformatie en overwegingen waarop de voorstellen zijn gebaseerd.
Aantal pagina's:	54 p. + 78 p.
Prijs:	f 40,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1997

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

Samenvatting

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft de SWOV gevraagd een voorstel uit te werken voor een pakket van basisfaciliteiten dat optimaal tegemoet komt aan de behoeften van de gebruikers ervan. De taken en verantwoordelijkheden van de actoren zijn als uitgangspunt genomen; deze hadden voorrang boven de bestaande basisprodukten.

Allereerst is reeds beschikbare informatie verzameld die helderheid geeft over de taken, verantwoordelijkheden en de daaruit voortvloeiende informatiebehoefte. De inzichten zijn getoetst en aangevuld met behulp van interviews.
Voorts zijn de bestaande basisprodukten geïnventariseerd en beoordeeld op bruikbaarheid en wenselijke verbeteringen.
Als volgende stap is een schema opgesteld met alle beleidsterreinen en factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid; hierbij werd tevens het belang van alle factoren aangegeven. Aangezien dit schema samenhang en volledigheid waarborgt, is het als uitgangspunt gehanteerd bij het voor te stellen pakket basisfaciliteiten.
Om het belang van verschillende onderwerpen vast te stellen, zijn tijdens workshops de meningen gepeild van een grote groep vertegenwoordigers die werkzaam zijn op rijksniveau, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Dit heeft uiteindelijk geleid tot een voorstel voor een pakket basisfaciliteiten. De voornaamste verbeteringen zijn:
- Hiaten in de verzameling basisgegevens aanvullen, zoals de monitoring van de implementatie van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem.
- Meta-informatie verzamelen over relevante bestanden die voor andere dan verkeersveiligheidsdoeleinden worden opgebouwd.
- Afspraken maken over frequenties van metingen en meetprotocollen.
- Toespitsen van subjectieve waarnemingen (beweerd gedrag, meningen, enzovoort) op datgene waar het beleid zich op richt.
- Meer aandacht besteden aan beleidsevaluatie, zowel inhoudelijk als procesmatig. Over de getroffen maatregelen is betrekkelijk weinig bekend; hierdoor wordt de inhoudelijke evaluatie bemoeilijkt. Voor de proces-evaluatie is het nodig indicatoren te ontwikkelen. Voorts blijkt er een draagvlak te zijn voor het hanteren van een afgesproken kader voor beleidsevaluatie; dit moet verder worden ontwikkeld.
- Betere overdracht van kennis over maatregelen.
- Meer aandacht besteden aan de relaties tussen verkeersveiligheid en aanverwante beleidsterreinen.
- Meer bekendheid geven aan beschikbare modellen voor verkeersveiligheid.
- Meer ondersteuning geven bij het gebruik van basisinformatie, bijvoorbeeld door middel van een centraal informatie-loket, een 'Who-is-who' en periodieke workshops over actuele onderwerpen.
- Een overlegstructuur creëren die ervoor moet zorgen dat het pakket basisfaciliteiten blijft aansluiten op de informatiebehoefte.

Summary

Knowlegde made to measure
At the request of the Netherlands Transport Research Centre (AVV), the SWOV Institute for Road Safety Research has drafted a proposal for a package of basic facilities that optimally meets users' needs, based on the duties and responsibilities of the parties involved, rather than on the existing basic products.

First, data was collected that would clarify the relevant duties and responsibilities and the ensuing need for information. Interviews were conducted to verify and supplement the insights obtained.
The existing basic products were then listed and evaluated, based on applicability and recommended improvements.
The next step was to draw up a blueprint of policy areas and factors affecting road safety, indicating the importance of each factor. As this blueprint assured a coherent and comprehensive approach, it was used as a baseline for the package of basic facilities to be proposed.
Those questions that still remained unanswered were discussed at workshops attended by a large group of government representatives from national, provincial and municipal levels of authority.

The resultant proposal for a package of basic facilities suggests the following principal improvements:
- Supplement gaps in the current basic data, e.g. by monitoring the implementation of 'sustainable safety'.
- Collect meta data on relevant databases designed and developed for purposes other than road safety.
- Make better agreements concerning the frequency of measurements and measurement protocols.
- Concentrate subjective observations (self reported behaviour, opinions, etc.) on those areas which are the focus of policy.
- Greater emphasis on policy evaluation, both with respect to content and process. Evaluation of content is impeded because relatively little is known about the measures that have been taken. Indicators should be developed to enable process evaluation. Furthermore, there seems to be support for adopting an agreed framework for policy evaluation; this should be further developed.
- Improve the transfer of knowledge relevant to measures.
- Improve dissemination of the available road safety models.
- Offer more support with the use of basic information, e.g. through a central information counter, a 'Who-is-who' and periodical workshops on current topics.
- A consultation structure which ensures that the package of basic facilities continues to meet the demand for information.

Inhoud

1.	*Inleiding*	7
1.1.	De rol van basisfaciliteiten bij het beleid	7
1.2.	Doelstelling van het onderzoek naar de informatiebehoeften van regio en Rijk	7
1.3.	Opzet van het onderzoek	8
1.4.	Leeswijzer	8
2.	*Aanleiding voor het onderzoek en andere aandachtspunten*	10
3.	*Actoren in het veld*	12
3.1.	Rijksoverheid	12
3.2.	Provincie en ROV	13
3.3.	Gemeenten	14
3.4.	Waterschappen	14
3.5.	Openbaar Ministerie en politie	14
3.6.	Beleidsadviseurs	14
3.7.	Belangenorganisaties	15
3.8.	Overige betrokkenen	15
3.9.	Primaire en secundaire doelgroepen	15
4.	*Beleidsvragen en beleidsprocessen*	16
4.1.	Beleidsvragen en basisfaciliteiten	16
4.2.	Globale beschrijving van de benodigde basisfaciliteiten	16
5.	*Beleidsterreinen en factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid*	19
5.1.	Inleiding	19
5.2.	Autonome factoren en achtergrondgegevens	19
5.3.	Factoren bij andere beleidsterreinen	19
5.4.	Expositiefactoren: verkeer en vervoer	20
5.5.	Risicofactoren: verkeersveiligheid	20
6.	*Categorieën basisfaciliteiten en flankerende voorzieningen*	22
6.1.	Brongegevens	22
6.2.	Hulpmiddelen voor het verzamelen en analyseren van gegevens	22
6.3.	Overzichten en interpretaties van brongegevens	22
6.4.	Kennis over maatregelen	22
6.5.	Flankerende voorzieningen	23
6.5.1.	Service	23
6.5.2.	Publikatiebeleid	23
6.5.3.	Opleiding en training	24
6.5.4.	Netwerken	24
7.	*Resultaten van de interviews*	25
7.1.	Inleiding	25
7.2.	Verkeersveiligheidsgegevens	25
7.3.	Andere gegevens	25
7.4.	Analyse-instrumenten en -methodieken	26
7.5.	Gegevens met betrekking tot evaluatie	26

7.6. Toegankelijkheid van informatie 27
7.7. Gebruik van bestaande basisfaciliteiten 27

8. *Conclusies en aanbevelingen op basis van de workshops* 29
8.1. Inleiding 29
8.2. Thema 1: samenwerking met andere beleidsterreinen 29
8.3. Thema 2: inhoud basisgegevens verkeersveiligheid 29
8.4. Thema 3: frequentie van metingen 30
8.5. Thema 4: beleidsevaluatie 30
8.6. Thema 5: toepassing van basisfaciliteiten 31
8.7. Thema 6: organisatie van de inwinning van gegevens 31

9. *Een voorstel voor een pakket basisfaciliteiten* 32
9.1. Inleiding 32
9.2. Basisgegevens 33
9.2.1. Inleiding 33
9.2.2. Voorstel voor basisgegevens 35
9.2.3. Voorgestelde overige taken met betrekking tot basisgegevens 45
9.3. Kennis over maatregelen 49
9.4. Modellen 50
9.5. Conclusie 51

10. *Voorgestelde organisatie* 52
10.1. Voorgestelde overlegstructuur 52
10.2. Implementatietraject 53

Literatuur 54

Bijlage 1 t/m 6 55

1. Inleiding

1.1. De rol van basisfaciliteiten bij het beleid

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

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

Deze basisfaciliteiten moeten niet alleen het benodigde inzicht geven in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in het algemeen, maar ook de relatie leggen tussen de uitwerking van het geformuleerde beleid en de ontwikkeling van de onveiligheid. Op deze wijze kunnen basisfaciliteiten bijdragen aan bijstelling en vernieuwing van het verkeersveiligheidsbeleid op grond van geëvalueerde ontwikkelingen. Een voorwaarde daarbij is dat de gegevens, de informatie en de kennis via een duidelijke kennisinfrastructuur toegankelijk moeten zijn voor de gebruiker, willen zij als basisfaciliteit kunnen worden aangemerkt.
Nu de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid is gedecentraliseerd, is de verantwoordelijkheid voor de inhoud en de uitvoering van dat beleid in veel sterkere mate in de regio komen te liggen. Met name de provincies spelen nu een belangrijke coördinerende rol om ook de gemeenten meer nadrukkelijk in het uitvoeringsproces te betrekken. Over de beleidsuitvoering bij deze bestuurslagen is overigens betrekkelijk weinig bekend, terwijl het ook in die situatie bij de evaluatie van beleid noodzakelijk is om kennis te kunnen nemen van de resultaten van geïmplementeerde maatregelen.
Dit gebrek aan kennis verdient niet alleen speciale aandacht, maar zou ook een stimulans kunnen zijn om basisfaciliteiten aan een grotere groep beschikbaar te stellen c.q. deze voor hen toegankelijk te maken.

1.2. Doelstelling van het onderzoek naar de informatiebehoeften van regio en Rijk

Van jaar tot jaar worden door zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als andere instanties beslissingen genomen over het vervaardigen van allerlei 'basisprodukten' ten behoeve van het verkeersveiligheidsbeleid. Daartoe behoren bijvoorbeeld het uitvoeren van gedragsmetingen, het houden van interviews, het maken van analyses en interpretaties en het bundelen van kennis over maatregelen.

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft de SWOV gevraagd een voorstel uit te werken voor een pakket van basisfaciliteiten dat optimaal tegemoet komt aan de behoeften van de gebruikers ervan. Als uitgangspunt hierbij dienen eerder de taken en verantwoordelijkheden van de actoren, dan de bestaande basisprodukten.
Het pakket moet het meest geschikt zijn voor de evaluatie van bestaand beleid en de voorbereiding en ontwikkeling van nieuw beleid, binnen randvoorwaarden van praktische en financiële haalbaarheid.

1.3. Opzet van het onderzoek

In de afgelopen jaren zijn diverse interviews afgenomen en onderzoeken gehouden die iets zeggen over de behoefte aan basisfaciliteiten voor het verkeersveiligheidsbeleid. Met basisfaciliteiten wordt bedoeld: produkten die met een zekere regelmaat nodig zijn voor de evaluatie van bestaand beleid en voor de voorbereiding en ontwikkeling van nieuw beleid.
Daarom zijn, in overleg met de AVV, eerst die inzichten gebundeld en zijn daarna enkele aanvullende interviews gehouden.
Ook zijn alle bestaande basisfaciliteiten geïnventariseerd en beschreven aan de hand van een aantal kenmerken.
Vervolgens zijn alle factoren die van invloed op de verkeersveiligheid kunnen zijn, in kaart gebracht. Dit overzicht is gebruikt om de onderlinge samenhang van alle invloedsfactoren aan te geven en te voorkomen dat zaken over het hoofd worden gezien.
Op basis hiervan is een eerste opzet gemaakt voor een pakket basisfaciliteiten. De onduidelijkheden die bij de opstellers van dit rapport nog bestonden, zijn tijdens workshops aan een grote groep betrokkenen voorgelegd; aan de hand van een serie stellingen zijn de meningen gepeild. Alle verzamelde informatie is gebruikt om het definitieve voorstel voor het pakket basisfaciliteiten in te vullen.

Het onderzoek is begeleid door een klankbordgroep. De deelnemers werd gevraagd kennis en inzichten aan te dragen vanuit de praktijk. Deze kennis en inzichten zijn in alle documenten verwerkt die in het kader van dit onderzoek zijn vervaardigd. De deelnemers aan de klankbordgroep zijn vermeld in *Bijlage 1*.

Na afronding van het onderzoek zijn de resultaten gepresenteerd aan geïnteresseerden en zijn afspraken gemaakt over het vervolg.

1.4. Leeswijzer

Allereerst wordt nader ingegaan op de aanleiding van het onderzoek: welke problemen die om verbetering vragen, zijn gesignaleerd? (zie hoofdstuk 2).

Vervolgens wordt een kader geschetst voor het bespreken van basisfaciliteiten. Er is informatie nodig voor een veelheid aan actoren en in alle *beleidsfasen*; deze worden kort getypeerd in hoofdstuk 3 en 4. De beleidsfasen worden gedetailleerder behandeld in *Bijlage 2*. Dit geeft de achtergrond aan van de benodigde informatie. Per beleidsvraag wordt het soort informatie aangegeven.
Verder is er een ordening aangebracht aan de hand van beleidsterreinen en factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden; deze bieden een 'kapstok' voor het ophangen van maatregelen en basisgegevens (hoofdstuk 5).

In *Bijlage 3* zijn alle factoren schematisch ondergebracht; de samenhang wordt beschreven in *Bijlage 4*.
Overigens maakt het schema van factoren ook duidelijk dat veel factoren zich deels of zelfs grotendeels buiten de invloedssfeer van de verkeersveiligheid afspelen. De aandacht in dit onderzoek gaat echter primair uit naar onderwerpen die wel door verkeersveiligheidsmensen te beïnvloeden zijn.

Niet alleen de inhoud van de basisfaciliteiten is van belang voor het gebruik, maar ook de wijze waarop informatie beschikbaar wordt gesteld. Er zijn verschillen denkbaar naar abstractieniveau, mate van toelichting, verstrekking via papier of computer. Ook kwam tijdens de bijeenkomsten van de klankbordgroep naar voren dat ondersteuning wenselijk kan zijn bij het interpreteren van kennis: op wat voor wijze kan een vertaalslag worden gemaakt van 'algemene' kennis naar de eigen, wellicht specifieke, situatie? Hier wordt in hoofdstuk 6 op ingegaan.

In hoofdstuk 7 worden de resultaten van de interviews besproken. Er zijn vijf personen geïnterviewd; de uitkomsten zijn gebruikt als aandachtspunten bij het vervolg.
Tijdens de workshops is een selectie van onderwerpen diepgaand aan de orde geweest. Hoofdstuk 8 bevat een samenvatting van de resultaten; alle belangrijke argumenten en overwegingen die aan de orde zijn geweest, staan in *Bijlage 5*.
Het voorstel voor een pakket basisfaciliteiten wordt in hoofdstuk 9 gepresenteerd. Alle bestaande basisfaciliteiten staan in *Bijlage 6*. In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de bedoeling en motivatie van alle nieuwe voorstellen en voorstellen voor verandering. Tot slot wordt in hoofdstuk 10 het mogelijke vervolgtraject beschreven.
N.b. Elke bijlage is afzonderlijk te lezen.

2. Aanleiding voor het onderzoek en andere aandachtspunten

De AVV heeft verschillende redenen om een onderzoek naar de benodigde en gewenste basisfaciliteiten te laten uitvoeren. Vanuit de klankbordgroep zijn nog andere onderwerpen aangedragen die om speciale aandacht of verbetering vragen. Tezamen leidt dit tot de volgende punten (gerangschikt op willekeurige volgorde):

- Het beleid is gedecentraliseerd, waardoor de verantwoordelijkheid voor inhoud en uitvoering van het beleid grotendeels in de regio is komen te liggen. Dit heeft ertoe geleid dat de regio's in aanvulling op de landelijke basisprodukten zelf ook opdrachten voor metingen en analyses zijn gaan verstrekken. Door verbeterde coördinatie kunnen deze aanvullende produkten wellicht meer waarde krijgen en efficiënter totstandkomen.

- Over de totstandkoming van landelijke en regionale basisprodukten wordt veelal van jaar tot jaar besloten. Daardoor krijgt de besluitvorming in sommige gevallen een ad-hoc karakter, terwijl dat, gezien de aard van de produkten, niet gewenst is.

- De indruk bestaat dat basisprodukten niet voldoende op elkaar zijn afgestemd bij hun ontwikkeling. Veel produkten hebben hun eigen historie, die losstaat van die van verwante produkten.

- Er is onduidelijkheid over de relatie tussen objectieve en subjectieve metingen (bijvoorbeeld waargenomen versus zelf-gerapporteerd gedrag).

- Het budget voor basisprodukten staat onder druk. Dit doet onder andere een vraag rijzen over de optimale frequentie van metingen en over het houden van beperkte metingen met een signaalfunctie. Deze metingen zouden aangevuld kunnen worden met intensievere metingen als blijkt dat de signalen op ongunstige ontwikkelingen wijzen.

- Er is sprake van een accentverschuiving in de benadering van veiligheid als sector, naar veiligheid als facet van verkeer en vervoer.

- De evaluatie van het beleid is tot nu toe onderbelicht.

- Om maatregelen effectief te kunnen invoeren, is meer aandacht nodig voor draagvlak, de publieke opinie en voor oplossingen die worden aangedragen vanuit de maatschappij.

- Sommige actoren hechten veel belang aan 'subjectieve onveiligheid': in welke mate voelen mensen de verkeersdreiging als een belemmering zich te verplaatsen en als aantasting van de kwaliteit van de (woon)omgeving. Dit heeft te maken met de kwaliteit van het leven of anders gezegd met leefbaarheid; dit wordt door de overheid erg belangrijk gevonden. Over de rol die 'subjectieve onveiligheid' zou moeten spelen bij de aanpak van verkeersonveiligheid is nog geen landelijk standpunt bepaald.

- Het streven naar het vaststellen van een optimaal pakket van basisfaciliteiten hoeft niet te leiden tot iets wat voor lange tijd 'dichtgetimmerd' is. Bij de basisfaciliteiten hoort een overlegstructuur waarin wordt besproken in welke mate aanpassingen gewenst zijn. Een flexibele structuur is denkbaar, waarbij een deel van het pakket in principe vastligt en een deel variabel is. Dit variabele deel kan dan per jaar, per gebied en/of per gebruiker aangevuld worden.

- Uit gesprekken met actoren is naar voren gekomen dat de toepasbaarheid van basisfaciliteiten in bepaalde situaties niet altijd duidelijk is. Aanpassing van basisfaciliteiten en ondersteuning bij het gebruik, bijvoorbeeld in de vorm van een informatieloket en workshops, kunnen hierin verbetering brengen.

- Voorts is de vraag naar voren gekomen of meer aandacht wenselijk is voor intermediaire organisaties, zoals adviesbureaus, belangenvertegenwoordigers en opleidingsinstituten, omdat zij direct of indirect een bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid en in die rol kunnen worden versterkt.

3. Actoren in het veld

Zoals in het rapport 'Marktonderzoek regionale kennisbehoefte duurzaam-veilig' (STOGO/SWOV, 1994) al uitvoerig is uiteengezet, is er een groot aantal actoren betrokken bij de formulering en de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Deze actoren omvatten publieke, semi-publieke en private organisaties.

3.1. Rijksoverheid

Een belangrijke actor vanuit het Rijk is het ministerie van Verkeer en Waterstaat met daarbinnen de Directoraten-Generaal van Rijkswaterstaat en voor het Vervoer, met de daarin geplaatste hoofdafdelingen.
De Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat geeft de beleids-kaders aan (Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid). Op dit moment betreft dat de intensivering van het speerpuntenbeleid en de implementatie van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem. Ook formuleert zij de landelijke taakstellingen en zorgt zij ervoor dat 'verkeersveiligheid' voldoende wordt meegewogen bij het verkeers- en vervoersbeleid en het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening. Bovendien bevordert zij de samenwerking tussen de verschillende partners in de regio.
Andere belangrijke taken van de Hoofdafdeling zijn:
- het aansturen van de regionale directies, waartoe de facilitering en het scheppen van condities behoren ten aanzien van zowel de regelgeving en de financiën, als de kennis en de informatie;
- het stimuleren van lagere overheden en andere actoren via de regionale directies;
- het voeren van overleg met belangenorganisaties en het bedrijfsleven;
- het voeren van intra-departementaal overleg;
- het voeren van inter-departementaal overleg;
- het meewerken aan en bevorderen van internationale afstemming;
- het (doen) uitvoeren van landelijke monitoring en evaluatie (zowel inhoudelijke evaluatie als proces-evaluatie);
- het aansturen van (wetenschappelijk) onderzoek.

Binnen dit ministerie kan ook de AVV tot de actoren worden gerekend. Deze specialistische dienst functioneert als kenniscentrum en als opdrachtgever van onderzoek.

De Regionale Directies van Rijkswaterstaat beheren de rijkswegen. Voor dat beheer bestaat een wettelijke basis, evenals voor het onderhoud van bestaande wegen en voor de aanleg van nieuwe werken. De doelstellingen daarbij zijn volgens het SVV-II: bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid. Vanuit de verkeersveiligheid horen daar bij: een vertaling van het landelijke beleid naar de regio, overleg met Dienstkringen over aanleg/onderhoud en consequenties voor veiligheid en overleg met het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) over handhaving, en met VVN over voorlichting.
De regionale directies leveren ook een bijdrage aan het regionale beleid door, namelijk:
- het bevorderen en coördineren van monitoring en evaluatie;
- het (mede) opzetten van onderzoeken en meetnetten;

- het stimuleren/'aanjagen' van andere actoren, onder andere via ad-hoc-advisering van gemeenten en het (mede)organiseren en financieren van campagnes;
- meewerken aan de integratie van verkeersveiligheidsbeleid met andere beleidsterreinen;
- het uitvoeren van de kennisfunctie: verzamelen en uitdragen van kennis.

Tot de formele bevoegdheid behoort ook het op hoofdlijnen toetsen van regionale verkeers- en vervoersplannen (bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid). Ook wordt een bijdrage aan het landelijke beleid geleverd, door de inbreng van regionale ontwikkelingen bij de beleidsvoorbereiding door het Rijk.

Zes andere kerndepartementen worden gerekend tot de actoren die opereren vanuit het Rijk. Dit zijn achtereenvolgens de departementen van:
- Justitie.
- Binnenlandse Zaken.
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.
- Volksgezondheid, Welzijn en Sport.
- Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen.
- Defensie.

Deze departementen hebben zich bereid verklaard de verkeersveiligheids-aspecten van het eigen beleidsterrein herkenbaar te maken.

3.2. Provincie en ROV

De provincie draagt de verantwoordelijkheid voor het beheer van de provinciale wegen en dient daarbij ook aandacht te besteden aan verkeers-veiligheid. De verantwoordelijkheid strekt zich verder uit tot het formuleren van het provinciale verkeersveiligheidsbeleid. Dit houdt in dat zij een plan opstellen, inclusief de regionale taakstellingen, en het uitvoeren, evalueren en bijstellen, met daarbij het inbrengen van 'verkeersveiligheid' in andere beleidsterreinen.
Na de decentralisatie van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid per 1 januari 1994 is de coördinerende rol van de provincie bij het uitvoeren van het verkeersveiligheidsbeleid op de voorgrond gekomen. De volgende taken worden nu uitgevoerd:
- overleg en afstemming met andere wegbeheerders in de regio;
- bestuurlijk overleg met RWS en gemeenten;
- het - in sommige gevallen - beoordelen van subsidie-aanvragen door gemeenten;
- de zorg voor het functioneren van het Regionaal Orgaan Verkeers-veiligheid (ROV).

Met het bereiken van een akkoord over de decentralisatie van het verkeers- en vervoersbeleid per 1 januari 1996, lijkt er ook een nadrukkelijker rol voor de provincie te ontstaan als coördinator van het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid.

Het ROV bevordert en coördineert een geïntegreerde, systematische en planmatige aanpak van de verkeersonveiligheid. Daartoe wordt een meerjarenvisie opgesteld, worden jaarlijkse uitvoeringsplannen opgesteld, uitgevoerd en geëvalueerd en worden afstemming en samenwerking tussen

actoren bevorderd. Alle actoren die binnen de provincie bezig zijn met de bestrijding van de verkeersonveiligheid zijn in dit onafhankelijke platform vertegenwoordigd.
Een belangrijke taak betreft ook de ondersteuning van gemeenten. Zij worden geadviseerd bij de planvorming. Bij deze advisering gaat het niet alleen om veiligheid in relatie tot mobiliteit, bereikbaarheid, milieu, ruimtelijke planning, opbouw en vormgeving van het wegennet, maar ook om advisering over educatie, handhaving en voorlichting. De gemeenten worden bij de uitvoering van de plannen ondersteund (met kennis, financiële middelen en met een platform voor samenwerking).

3.3. Gemeenten

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beheer van de gemeentelijke wegen. Tevens dienen zij beleidsplannen te ontwikkelen, uit te voeren, te evalueren en bij te stellen. Bij de integratie van veiligheid met mobiliteit, bereikbaarheid, milieu, ruimtelijke planning en opbouw en vormgeving van het wegennet, wordt de gemeente meer toetsend ondersteund door de provincie.
Verder draagt de gemeente zorg voor handhaving en voorlichting, voert zij overleg met de politie, is zij via vertegenwoordiging bij het ROV betrokken en voert zij bestuurlijk overleg met provincie en Rijk. Sinds de decentralisatie wordt bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid nog meer van de gemeenten verwacht; zij moeten dan ook als belangrijke actoren worden aangemerkt.
Na 1 januari 1998 veranderen de bestuurlijke verhoudingen: de financiële middelen voor verkeersveiligheid zullen dan via het Gemeentefonds gaan stromen.

3.4. Waterschappen

De waterschappen treden naast het Rijk, provincies en gemeenten in het kader van het wegbeheer op. Deze voor de waterschappen relatief nieuwe rol moet volgens het nieuwe RVV/BABW (met de daarbij behorende uitvoeringsvoorschriften) gericht zijn op het streven naar een logische en veilige infrastructuur.

3.5. Openbaar Ministerie en politie

Het Openbaar Ministerie heeft in de leidraad voor de verkeershandhaving een aantal uitgangspunten vastgelegd. Deze uitgangspunten moeten in de politieregio's worden omgezet in concreet beleid, afhankelijk van de daar bestaande feitelijke situatie.
Het beheer van de regionale politiekorpsen is in handen van het zogenaamde Driehoeksoverleg (vertegenwoordigend burgemeester, Openbaar Ministerie en politie). De relatie met verkeersveiligheid ligt hier in alle vormen van verkeershandhaving.

3.6. Beleidsadviseurs

Vanuit de rol van beleidsadviseur is ook de Transportongevallen Raad (TOR) in oprichting; zij kan als een belangrijke actor worden bestempeld.

Tot de beleidsadviseurs worden ook de wetenschappelijke instituten die zich op het terrein van de verkeersveiligheid bewegen, gerekend. Onder hen speelt de SWOV, die door de minister als coördinerend instituut voor het verkeersveiligheidsonderzoek is aangewezen, een bijzondere rol.

3.7. Belangenorganisaties

Vanuit het maatschappelijke middenveld gezien, kunnen organisaties als VVN, ENFB, Voetgangersvereniging VBV, Kinderen Voorrang en ANWB tot de actoren worden gerekend. Zij voeren hun eigen activiteiten uit en zijn tevens vertegenwoordigd in de regionale organen voor de verkeersveiligheid. Verder functioneren - hoewel lang niet altijd - onderwijsbegeleidingsdiensten, Gemeentelijke Gezondheidsdiensten en Consultatiebureaus voor Alcohol en Drugs in de regionale organen als uitvoerder van projecten.

3.8. Overige betrokkenen

Ook kan het bedrijfsleven nog worden genoemd, dat binnen de eigen (grote) organisatie activiteiten kan ontplooien die gericht zijn op de bevordering van de verkeersveiligheid (gestimuleerd door het Rijk). Binnen het bedrijfsleven spelen de verzekeringsmaatschappijen weer een afzonderlijke rol vanwege de bijzondere binding met hun klantenkring.

Ten slotte zijn er ook nog actoren die meer incidenteel en alleen bij bepaalde onderwerpen een rol spelen. Hieronder zijn de lokale afdelingen van VVN te rekenen, maar ook de rijschoolhouders en de buurt- en bewonersverenigingen.

Niet direct als actor te bestempelen, maar wel als betrokkene, zijn de gebruikers en leveranciers van basisprodukten nog te noemen. Hieronder vallen het CBS, de verschillende onderzoeksbureaus, particuliere adviesbureaus, het C.R.O.W en andere kennisinstituten, universiteiten en hogescholen en overkoepelende organisaties zoals het Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV).

3.9. Primaire en secundaire doelgroepen

De drie bestuurslagen stellen de beleidskaders vast en drukken daarmee een stempel op de benodigde basisfaciliteiten. Voor hun taakuitoefening zijn zij rechtstreeks afhankelijk van basisinformatie waar zij ook voor betalen. Zij stellen nu en in de toekomst de eisen vast ten aanzien van onderwerp, gedetailleerdheid van de informatie daarover en de actualiteit c.q. frequentie. Zij worden als primaire doelgroep van de basisfaciliteiten gezien.

Gezien de beschikbaarheid maken ook anderen hiervan gebruik. Zij worden beschouwd als secundaire doelgroep en zijn om die reden niet rechtstreeks bij de interviews en de workshops betrokken geweest.

4. Beleidsvragen en beleidsprocessen

4.1. Beleidsvragen en basisfaciliteiten

Uitgangspunt voor verkeersveiligheidsbeleid, regionaal of landelijk, is primair de ontwikkeling van het aantal slachtoffers; hiervoor zijn immers taakstellingen geformuleerd. Om tot verantwoorde keuzen te komen over de inzet van middelen, is het nodig dat beleidsmakers een idee hebben van de ontwikkeling van ongevallen, van verklarende factoren en van effectieve manieren om het aantal ongevallen en slachtoffers te verminderen.

De vragen die men achtereenvolgens tegenkomt, zijn:
a. Is er een probleem?
b. Wat is het probleem en waardoor ontstaat het?
c. Wat is er aan te doen en wat kost het?

Dit moet vervolgens leiden tot:
d. De opstelling van een plan met een taakstelling of een verwacht effect.
e. Besluitvorming.
f. De uitvoering van het plan.
g. Evaluatie van het plan en eventuele bijstelling.

Al deze stappen worden ondersteund met zogenoemde basisfaciliteiten: tabellen, rapporten, handleidingen en rekenmodellen die met een zekere regelmaat beschikbaar komen en bijgehouden worden; ze voorzien in een min of meer structurele informatiebehoefte.
In *Bijlage 2* wordt het beleidsproces meer in detail beschreven.

4.2. Globale beschrijving van de benodigde basisfaciliteiten

Voor de opeenvolgende stappen in het beleidsproces, zijn verschillende typen basisfaciliteiten nodig:

a. De vraag of het goed gaat, dan wel of er problemen zijn, vraagt om eenvoudige, regelmatig verzamelde indicatoren. Deze informatie is tevens bruikbaar voor monitoring van het beleid.
   In de eerste plaats valt hierbij te denken aan slachtoffer- en ongevalsgegevens: zowel het totaal als relevante onderverdelingen. Over een aantal belangrijke risicoverklarende gegevens, vastgelegd in speerpunten van het beleid (alcohol, snelheid, gebruik beveiligingsmiddelen) zegt dit echter onvoldoende; hiervoor zijn ook gedragsgegevens nodig.

b. Als blijkt dat het niet goed gaat met de verkeersveiligheid, doet zich de vraag voor wat er dan precies mis is en hoe dit te verklaren is. Ook als het wel goed gaat, is een verklaring gewenst.
   Hiervoor is gedetailleerde informatie nodig over slachtoffers, ongevallen, expositie en andere verklarende factoren. Liefst moet ook de kwantitatieve relatie hiervan met verkeersonveiligheid bekend zijn.

   Hierbij dient bedacht te worden dat het effect van risicoverklarende gegevens (zoals gedrag) op de verkeersveiligheid in feite niet overal en altijd weer aangetoond hoeft te worden alvorens tot aanpak van de

problemen kan worden besloten; al zal de wens daartoe bij de politiek-verantwoordelijken wel kunnen bestaan. In elk geval is het essentieel dat inzichten in de werking van factoren voor iedere belanghebbende toegankelijk zijn, zodat er zo min mogelijk dubbel werk wordt gedaan.

c. Ook bij de aanpak van problemen hoeft niet iedereen het wiel opnieuw uit te vinden. Kennis over mogelijke maatregelen, de effecten van (combinaties van) maatregelen onder bepaalde condities, de benodigde kosten en inspanningen en het draagvlak voor maatregelen moet worden gecoördineerd en goed toegankelijk worden gemaakt.
Demonstratieprojecten, evaluatie-onderzoeken en buitenlandse ervaringen zijn een nuttige bron waar veel naar wordt gevraagd. Tevens kan men zich afvragen of de actoren zich voldoende bewust zijn van de waarde van 'vertrouwde' maatregelen zoals politietoezicht in combinatie met voorlichting; dit betekent dat ook hiervoor op een of andere manier extra aandacht nodig is.

Rekenmodellen spelen in deze beleidsfase ook een rol. Bij het streven naar een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem bijvoorbeeld, kunnen modellen helpen om de effecten van varianten van ruimtelijke planningen en wegcategorieën door te rekenen.

d. Een en ander leidt tot een plan, waarin de keuze van aandachtsgebieden en maatregelen wordt beschreven en taakstellingen (of verwachte effecten) worden vastgelegd. Hiervoor is een stramien denkbaar dat beschikbaar wordt gesteld aan actoren in de regio. Met name gemeenten, die veelal te maken hebben met een beperkt budget en beperkte man-kracht, zouden hiermee kunnen zijn gediend. Zeker in kleinere gemeenten kan het voorkomen dat men de voorkeur geeft aan het opnemen van verkeersveiligheid in een verkeers- en vervoersplan. Hiermee moet rekening worden gehouden.
Een alternatief voor het aanbieden van een stramien is het bieden van ondersteuning bij het opstellen van het plan. Daarom zouden ook de intermediaire organisaties zoals adviesbureaus, over de relevante basis-faciliteiten moeten kunnen beschikken.

e. Vervolgens wordt tot uitvoering besloten. Basisfaciliteiten spelen hierbij geen zelfstandige rol.

f. Bij de uitvoering is gedetailleerde informatie over maatregelen nuttig. De volgende vragen zijn dan aan de orde:
- Wat kunnen en willen we precies doen?
- Moeten en kunnen varianten worden doorgerekend?
- Waarmee moet rekening worden gehouden?
- Hoe wordt het georganiseerd?
- Hoe worden alle noodzakelijke partijen erbij betrokken?

Dit type informatie is nu deels te vinden in handleidingen; het is echter de vraag of deze voldoende aansluiten bij de manier van werken van de actoren. Netwerken van personen die over nuttige informatie beschikken, blijken een bron die vaker wordt geraadpleegd. Hoewel de inhoudelijke informatie te scheiden is van de wijze van verspreiding van de kennis, moet aan dit punt toch aandacht worden geschonken. De personen die

geraadpleegd worden, zijn daarmee zelf een belangrijke doelgroep voor basisfaciliteiten.

g. Evaluatie van het beleid betekent in eerste instantie dat de effecten van maatregelen worden gemeten in relatie tot de geformuleerde taakstellingen of verwachtingen. Deze informatie komt deels overeen met de onder punt *a* genoemde indicatoren voor signaleren en monitoren.
Het betekent ook dat feitelijk wordt getoetst welke maatregelen zijn uitgevoerd, hoe dit georganiseerd is, wat ze hebben gekost en hoe de maatregelen zijn overgekomen op de verkeersdeelnemers. De evaluatie van het beleid wordt tot nu toe weinig belicht, zowel inhoudelijk als procesmatig. Meer aandacht hiervoor, vastgelegd in gemeentelijke en regionale beleidseffectrapportages, is wenselijk.

5. Beleidsterreinen en factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid

5.1. Inleiding

De factoren die mede de ontwikkelingen van het aantal ongevallen en slachtoffers bepalen dan wel in perspectief plaatsen, zijn onder te verdelen in vier categorieën:
- autonome factoren en achtergrondgegevens;
- factoren bij andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer;
- expositiefactoren: verkeer en vervoer;
- risico-verklarende factoren: verkeersveiligheid.

Deze vier categorieën worden gehanteerd als kader voor het bespreken van de noodzakelijke en gewenste informatie. Het doel hiervan is de onderlinge samenhang tussen alle relevante beleidsterreinen en factoren aan te geven en ervoor te zorgen dat informatie die mogelijk van belang is, niet over het hoofd wordt gezien.
In dit hoofdstuk worden alleen de hoofdgroepen besproken waarin de informatie wordt ingedeeld. Een volledig overzicht is te vinden in *Bijlage 3*. De motivatie van het belang van de gegevens staat beschreven in *Bijlage 4*, evenals een globale aanduiding van de organisatie van de inwinning van de gegevens en voorbeelden van maatregelen per speerpunt van het verkeersveiligheidsbeleid.

5.2. Autonome factoren en achtergrondgegevens

De autonome factoren zijn van belang als verklaring voor geconstateerde ontwikkelingen. Bij een poging de effecten van het beleid vast te stellen, moet van de ontwikkelingen eerst het autonome deel worden afgezonderd. Veranderingen die bijvoorbeeld worden verklaard door wijziging van de leeftijdsopbouw van de bevolking, hoeven niet meer aan beleidsinspanningen worden toegeschreven.
Voorts kunnen prognoses over autonome ontwikkelingen worden gebruikt bij voorspellingen. Beleid kan daarop dan anticiperen.
Achtergrondgegevens plaatsen de cijfers in een beter perspectief. Dit geldt bijvoorbeeld voor buitenlandse gegevens: doen zich in het buitenland soortgelijke ontwikkelingen voor als in Nederland?
In hoofdlijnen kan worden gedacht aan de volgende relevante categorieën autonome factoren en achtergrondgegevens:
- bevolking;
- rijbewijsbezit;
- weer;
- internationale gegevens.

5.3. Factoren bij andere beleidsterreinen

Andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer bepalen mede de omgeving waarbinnen verkeersveiligheidsinstanties moeten opereren. Vanuit de verkeersveiligheid kan hierop betrekkelijk weinig invloed worden uitgeoefend, al zijn overleg en samenwerking denkbaar (bijvoorbeeld bij het

ontmoedigen van alcoholgebruik).
Het is wel zaak de omgevingsfactoren te kennen.
De factoren die vanuit andere beleidsterreinen van invloed zijn op de verkeersveiligheid zijn:
- economie;
- recreatie en toerisme;
- rechtshandhaving (politie en Openbaar Ministerie);
- integraal veiligheidsbeleid (Binnenlandse Zaken en gemeenten);
- verkeerseducatie op scholen (Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen);
- ontmoediging en beheersing van het gebruik van middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden (Volksgezondheid, Welzijn en Sport);
- medische zorg (VWS);
- ruimtelijke ordening (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, provincies en gemeenten).

5.4. Expositiefactoren: verkeer en vervoer

Het gehele terrein van verkeer en vervoer leunt dicht tegen verkeersveiligheid aan.
Verkeersveiligheid is te beschouwen als een kwaliteitsaspect van het verkeers- en vervoerssysteem. Om ontwikkelingen in de verkeersveiligheid te begrijpen, is inzicht in wegen, voertuigen en verkeersdeelnemers nodig. Ook het streven naar een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem vraagt om een dergelijke geïntegreerde benadering. De veiligheid van wegen, de behoefte aan verplaatsingen zoals die mede door de ruimtelijke ordening wordt opgeroepen en de verdeling van het verkeer over wegen, zijn vanuit het beleid te beïnvloeden, zij het dat andere dan verkeersveiligheids-argumenten hierbij doorslaggevend kunnen zijn. Maar ook hier geldt dat goede informatie als ondersteuning kan dienen bij het laten meewegen van het belang van verkeersveiligheid.
Vanuit het verkeers- en vervoersbeleid, dat is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, spelen de volgende factoren een rol:
- leefbaarheid;
- geleiding van de mobiliteit;
- bereikbaarheid;
- fundament.

5.5. Risicofactoren: verkeersveiligheid

Het verkeersveiligheidsbeleid, dat is vastgelegd in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid, is er primair op gericht risicofactoren tegen te gaan.
Het begrip 'risicofactoren' moet hierbij ruim worden opgevat. Het gaat om kenmerken van de infrastructuur en het gebruik ervan, eigenschappen van voertuigen en veiligheidsvoorzieningen van die voertuigen en het gedrag van verkeersdeelnemers. Waar de beïnvloeding van het gedrag van verkeers-deelnemers aan de orde is, moeten ook de achtergronden van het gedrag worden gekend, alsmede het draagvlak voor maatregelen.
Een deel van de risicofactoren is in speerpunten vastgelegd, aangevuld door de basisprincipes uit het concept 'duurzaam-veilig'. Voor het aantal slachtoffers en voor de speerpunten zijn afzonderlijke taakstellingen geformuleerd. De realisatie van die taakstellingen moet worden gemonitord. Verder is het natuurlijk nodig inzicht te hebben in de omvang van het probleem.

De verkeersveiligheidsinformatie staat in dit onderzoek centraal, omdat hierop door de doelgroep de meeste invloed kan worden uitgeoefend.
De volgende (categorieën) factoren worden onderscheiden:
- weg;
- voertuig;
- mens;
- procesfactoren (binnen instanties en tussen instanties).

6. Categorieën basisfaciliteiten en flankerende voorzieningen

Voor overdracht van informatie zijn allerlei vormen beschikbaar en denkbaar. De wijze waarop de informatie toegankelijk wordt gemaakt, is van invloed op het gebruik. Ook in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MPV) wordt gewezen op het belang van goede toegankelijkheid van beschikbare kennis. Een deel van de faciliteiten zijn brongegevens die meestal niet rechtstreeks geraadpleegd worden door beleidsmakers. Zij hebben primair behoefte aan overzichten en interpretaties van deze brongegevens, wat zoveel wil zeggen als bewerkingen ervan. In deze behoefte aan bewerkte gegevens wordt ten dele voorzien door (andere) basisfaciliteiten: kant-en-klare produkten of hulpmiddelen voor het zelf verwerken of analyseren van brongegevens zoals software. Ook omvat de verzameling overzichten en interpretaties van brongegevens en kennisoverzichten over maatregelen.
Hieronder wordt op deze vormen van informatie-overdracht nader ingegaan, evenals op de hierbij te bieden ondersteuning.

6.1. Brongegevens

Het schema in *Bijlage 3* geeft een vrij volledig overzicht van de inhoud van deze gegevens (op een globaal niveau; alle onderverdelingen blijven buiten beschouwing). Ze hebben betrekking op processen en factoren die van invloed zijn op de verkeersonveiligheid, zoals besproken in het vorige hoofdstuk.
De brongegevens komen in verschillende vormen beschikbaar: bestanden, tabellen en onderzoeksrapporten.

6.2. Hulpmiddelen voor het verzamelen en analyseren van gegevens

Voorbeelden van deze hulpmiddelen zijn: standaard meetprotocollen en prognosemodellen voor verkeers- en mobiliteitsgegevens. Maar ook software-pakketten voor ongevalsanalyses, een standaard-opzet voor een kosten-batenanalyse van een maatregel, bibliotheken, documentatie-systemen, computers en computernetwerken moeten hiertoe worden gerekend.

6.3. Overzichten en interpretaties van brongegevens

Een aantal zeer uiteenlopende faciliteiten in deze categorie is:
- Folder kerncijfers.
- BIS-V (Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid).
- BER-V (Beleidseffectrapportage Verkeersveiligheid).

6.4. Kennis over maatregelen

Met kennis worden de inhoud en de organisatie van het beleid bedoeld (effectiviteit, kosten, doorlooptijd).
Wat kennis over maatregelen betreft, gaat het in dit onderzoek om het beschikbaar stellen van informatie en niet om het genereren van kennis.
Ter ondersteuning van het beleid, moet voor de beleidsmakers op alle bestuursniveaus informatie over maatregelen toegankelijk worden gemaakt.
Een beleidsplan moet bij voorkeur bestaan uit een samenhangend pakket van elkaar versterkende maatregelen op het gebied van weg, voertuig en mens. Al deze aspecten moeten - waar van toepassing - in zo'n plan aan de orde

komen.

Informatie over maatregelen komt naar voren in beleidsplannen, jaarverslagen, project-evaluaties en onderzoeksrapporten.
Als brongegeven is deze kennis opgenomen in de onderzoeksliteratuur, opgeslagen in bibliotheken en toegankelijk gemaakt via documentatiesystemen. Informatie is te vinden in BER-V, BIS-V, periodieke internationaal vergelijkende overzichten van de OECD, periodieke 'state of the art'-rapporten, Gemeente-info, maatregelencatalogi, ontwerpwijzers, handboeken en (in ontwikkeling zijnde) kennissystemen waarin dit soort informatie overzichtelijk en gemakkelijk toegankelijk is opgeslagen.

6.5. Flankerende voorzieningen

Gebleken is dat de toepasbaarheid van informatie niet altijd direct duidelijk is en dat de tijd voor uitgebreide studie vaak ontbreekt. Daarom zijn er behalve de formele basisfaciliteiten ook andere produkten en diensten nodig die het gebruik van kennis efficiënter maken en vereenvoudigen. Deze 'flankerende voorzieningen' vallen in vier groepen uiteen:
- de service door leveranciers bij of na de levering van basisfaciliteiten;
- het publikatiebeleid van leveranciers;
- opleiding en training;
- netwerken.

6.5.1. *Service*

Een actor die, al dan niet noodgedwongen, zelf aan de slag gaat met brongegevens, heeft vaak behoefte aan een toelichting of aanvullende gegevens. Naarmate de leverancier daartoe meer bereid en in staat is, kan de actor deze ondersteuning beter krijgen en ook efficiënter en effectiever gebruik maken van de gegevens.

6.5.2. *Publikatiebeleid*

Informatie voor actoren kan toegankelijk worden gemaakt met publikaties in vaktijdschriften (Verkeerskunde), periodieken (Gemeente-info, SWOV-schrift, enzovoort) via de publieksmedia of via 'state of the art'-rapporten die op een breed publiek zijn gericht. In het algemeen bestaat de indruk dat veel kennis onvoldoende benut wordt doordat wetenschappelijke onderzoekers prioriteit geven aan publikaties voor vakgenoten (rapporten en internationale vaktijdschriften). Daarin wordt veel aandacht gegeven aan de onderzoeksmethoden (dataverzameling, verwerking en analyse) en minder aan de brede verspreiding van de opgedane kennis.
Andersoortige publikaties waarin de praktische toepasbaarheid van de onderzoeksresultaten besproken wordt voor beleidsmakers en -uitvoerders, komen vaak op het tweede plan. Bovendien zijn veel onderzoekers niet getraind in het schrijven van zulke publikaties.

6.5.3. *Opleiding en training*

Behalve schriftelijke vormen van informatie-overdracht, zijn er ook mondelinge vormen: congressen, workshops, cursussen. Deze hebben voor de actoren onder andere als voordeel dat ze wel in de vaak overvolle agenda worden ingepland. Zodoende kan men zich die dag concentreren op het 'bijtanken'. Verder heeft een mondelinge presentatie het voordeel dat vragen kunnen worden gesteld en discussies kunnen worden gevoerd. Vaak vindt men een lezing door de onderzoeker ook interessanter dan het lezen van een ingewikkeld artikel. Niet in de laatste plaats heeft men tegelijkertijd de gelegenheid om vakgenoten te ontmoeten en met hen van gedachten te wisselen.

6.5.4. *Netwerken*

In veel situaties hebben mensen behoefte aan een klein advies of een 'second opinion' van een vakgenoot. Dit kan hen op ideeën brengen of op het spoor van nieuwe gegevens zetten. Een uitgebreid netwerk van relaties is daarom van grote waarde voor de actoren. Wanneer het professionele deskundigheid betreft waar een wat groter beroep op wordt gedaan, dan is men ook bereid te betalen.
Deze faciliteiten kunnen binnen bereik van veel meer actoren worden gebracht wanneer alle deskundigen gemakkelijk te traceren zijn via een 'Who-is-who'. In combinatie met een bescheiden budget voor betaalde adviezen kan daarmee veel op maat gesneden informatie worden ingewonnen.
In zo'n 'Who-is-who' kunnen worden vermeld:
- organisaties en hun rol;
- ambtelijke adviseurs en ondersteuners;
- vakbroeders binnen verkeers(veiligheids)organisaties en aanverwante organisaties;
- (betaalde) experts bij onderzoeks- en adviesbureaus;
- opleidings- en trainingsinstituten.

Een centraal informatie-loket is de afronding van de informatievoorziening.

7. Resultaten van de interviews

7.1. Inleiding

Ter aanvulling van het beeld van de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende actoren en de daaraan gerelateerde behoefte aan gegevens, informatie en kennis, is een beperkte interviewronde uitgevoerd.
De interviews zijn gehouden bij de hoofddirectie van Rijkswaterstaat, een regionale directie, een provincie, een regionaal orgaan en een gemeente, waarbij vijf personen zijn geïnterviewd. Met deze zeer beperkte steekproef wordt niet gepretendeerd een volledig beeld te scheppen over gebruik en behoeften.

7.2. Verkeersveiligheidsgegevens

Bij het maken van probleemanalyses, het bepalen van aandachtsgebieden en bij beleidsvoorbereiding wordt in hoge mate gebruik gemaakt van ongevallengegevens en in mindere mate van subjectieve gegevens. Een actor geeft aan daarvoor ook gebruik te maken van de resultaten van evaluatie- en gedragsonderzoek.
In het algemeen lijkt er weinig behoefte te bestaan om deze activiteiten uit te voeren aan de hand van reeds door anderen geïnterpreteerde en geaggregeerde gegevens. Dit zou te maken kunnen hebben met het feit dat de meeste geïnterviewde actoren op regionaal en lokaal niveau opereren en daarmee ook voor specifieke regionale of lokale problemen worden geplaatst. Aan de andere kant lijkt er wel een behoefte aan prognoses te bestaan, wellicht omdat het opstellen ervan meer specifieke deskundigheid en ook meer inzicht in allerlei achtergrondgegevens vereist.
Als specifieke behoeften bij het uitvoeren van genoemde activiteiten zijn genoemd: een standaard expositiemaat, kencijfers op regionaal niveau en meer inzicht in gedragsmotieven.

7.3. Andere gegevens

Bij de behoefte aan beschikbare achtergrondgegevens die in verband kunnen worden gebracht met ongevallengegevens, lijken de volgende daarvan het meest belangrijk te worden gevonden:
- wegbeheerder;
- wegtype;
- wijze van verkeersdeelname;
- voertuig- en reizigerskilometers;
- risicocijfers;
- gegevens over de bevolkingsopbouw.

Regionale verdelingen van achtergrondgegevens worden in de regio belangrijk gevonden, evenals verdelingen naar leeftijd. Voertuigparkcijfers worden als minder belangrijk beoordeeld.
Er blijkt bij de geïnterviewden geen behoefte te bestaan aan achtergrondgegevens die betrekking hebben op de situatie in het buitenland.

7.4. Analyse-instrumenten en -methodieken

Analyse-instrumenten en -methodieken of andere hulpmiddelen worden bescheiden gehanteerd zoals uit *Tabel 1* blijkt.

Hulpmiddel	Gebruik
AVOC	3
IMPULS	1
d'Ongeval	1
PODO	1
VERAS	2
VLN	3

Tabel 1. *Frequentie van gebruik van analyse-instrumenten en -methodieken.*

7.5. Gegevens met betrekking tot evaluatie

In *Tabel 2* is over alle actoren weergegeven welke indicatoren worden gebruikt bij de evaluatie van de speerpunten die betrekking hebben op verkeersdeelnemers.

	Gegevens over						
	ongevallen	gedrag	beweerd gedrag	motieven	attitude	voor-lichting	totaal
alcohol	5	4	3	2	1	1±	16±
snelheid	4	4	2	3±	2±	1±	16±
gordels	2	5	1	1	0	1±	10±
helmen	3	3	1	1	0	0	8
(brom)fiets	2	2	0	1	0	0	5
totaal	16	18	7	8±	3±	3±	55±

Tabel 2. *Gebruikte indicatoren bij de evaluatie van de speerpunten die betrekking hebben op verkeersdeelnemers.*
N.B. ± betekent 'soms'

Zoals in *Tabel 2* is te zien, worden in de meeste gevallen bij evaluaties ongevallen- en gedragsgegevens gebruikt, maar dit geldt lang niet altijd voor alle actoren. Gegevens over beweerd gedrag, motieven en attituden worden aanzienlijk minder gebruikt, evenals gegevens over bekendheid met voorlichtingscampagnes. De meest gebruikte gegevens hebben betrekking op alcoholgebruik en snelheid. Daarna volgen gordels, helmen en (brom)fiets. Met betrekking tot de overige speerpunten worden gegevens met betrekking tot gevaarlijke situaties wel min of meer van belang geacht; gegevens over de onveiligheid van zwaar verkeer daarentegen niet.
Grote waarde wordt gehecht aan het verkrijgen van inzicht in het gehele beleidsproces door middel van bestuurlijke evaluatie of proces-evaluatie.

7.6. Toegankelijkheid van informatie

In een enkel geval vindt men de toegankelijkheid van de informatie onder de maat. Verder acht men deze redelijk tot goed. Er wordt een lichte voorkeur uitgesproken voor ondersteuning door een informatiesysteem als BIS-V.

7.7. Gebruik van bestaande basisfaciliteiten

Tijdens de interviews is ook gevraagd naar kennis over bestaande basisfaciliteiten en het gebruik hiervan.
Van het bestaan van de geselecteerde, mogelijke basisfaciliteiten lijkt men doorgaans wel redelijk tot goed op de hoogte, zoals blijkt uit *Tabel 3*. Dit geldt niet voor het gebruik; dit blijft in alle gevallen achter bij de kennis over de beschikbaarheid. Hieruit blijkt duidelijk het belang dat aan de informatie wordt gehecht; het zou echter ook kunnen worden veroorzaakt door het ontbreken van inzicht in de toepasbaarheid of bruikbaarheid van de informatie voor de verschillende actoren.

Faciliteit	Kennis	Gebruik
Kencijfers	5	4
Gemeente info	5	4
CBS ongevallen statistiek	5	4
VOR	5	4
HAGS	5	3
VLN	5	3
CBS bezit personenauto's	5	2
CBS statistiek motorvoertuigen	5	2
PROV	4	3
CBS statistiek wegen	4	3
Referentiecijfers verkeersveiligheid	4	3
Onderzoek rij- & drinkgewoonten	4	2
CBS mobiliteit van de bevolking	4	2
Kerncijfers verkeersonveiligheid	4	2
Maatregelencatalogus	4	2
Meetnet autosnelwegen	4	2
BIS-V	4	2
OVG	4	2
BER-V	4	1
CBS statistiek personenvervoer	4	1
Onderzoek beveiligingsmiddelen	3	2
Peiling gemeentelijk vervoersbeleid	3	1
Periodieke analyse verkeersonveiligheid	3	1
Periodieke peiling snelheden	3	1
CBS bezit bedrijfsauto's	3	1
Weggegevens	2	0
VIPORS	1	0
IRTAD	1	0

Tabel 3. *Overzicht van kennis over bestaande basisfaciliteiten en het gebruik ervan.*

Van de door allen gekende faciliteiten (kennis = 5) worden ongevallengegevens, kencijfers en de door Rijkswaterstaat verspreide Gemeente-info het meest gebruikt. Bij de iets minder bekende faciliteiten (kennis = 4) wordt het meest gebruik gemaakt van PROV, de CBS-wegenstatistiek en de referentiecijfers verkeersveiligheid. Opvallend is dat in deze groep maar weinig gebruik wordt gemaakt van BER-V. Deze faciliteit is bij uitstek als beleidsondersteunend instrument ontwikkeld.
Van de overige faciliteiten (kennis $\leq$ 3) wordt weinig of geen gebruik gemaakt.

8. Conclusies en aanbevelingen op basis van de workshops

8.1. Inleiding

Om meer inzicht te krijgen in de informatiebehoefte van de verschillende actoren, zijn workshops georganiseerd. Deze workshops zijn gegroepeerd rond zes thema's waaraan stellingen zijn gekoppeld. De antwoorden op stellingen zijn gebruikt als voorbereiding op het voor te stellen pakket basisfaciliteiten en gaan over het belang dat aan verschillende onderwerpen wordt gehecht en de mate waarin de informatievoorziening een knelpunt vormt bij het voeren van effectief beleid. Aan de hand van de Delphi-methode is een oordeel gevraagd over de stellingen in de workshops.
De stellingen waren primair gericht op onderwerpen waarvoor gold dat de mening van de doelgroep nog onvoldoende bekend was bij de onderzoekers.
In *Bijlage 5* wordt uitgebreid verslag gedaan van de workshops.

8.2. Thema 1: samenwerking met andere beleidsterreinen

Samenwerking met Ruimtelijke Ordening (RO)wordt belangrijk gevonden voor de implementatie van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem; in de praktijk is het echter niet eenvoudig deze inbreng te realiseren. Knelpunten liggen zowel op het vlak van de beschikbaarheid van kennis over de relatie tussen RO en verkeersveiligheid, als in de communicatie tussen mensen met een verschillende discipline en missie.
Bij preventief werken hoort eveneens integratie met verkeers- en vervoers-beleid. Ook hier lukt het niet altijd de consequenties van keuzen van infrastructurele oplossingen voor de verkeersveiligheid 'hard' aan te geven; dit zou echter eenvoudiger zijn als argumenten kunnen worden gegeven waar anderen niet omheen kunnen.
De beschikbaarheid van mobiliteitscijfers wordt niet als een knelpunt ervaren. Hierbij moet aangetekend worden dat degenen die belast zijn met de verklaring van de verkeersonveiligheid en de toepassing van rekenkundige modellen, dit wel als knelpunt aangeven.
In het algemeen wordt het als nuttig gezien aansluiting te zoeken bij verwante beleidsterreinen, om te zien of men gezamenlijk bepaalde maatregelen ingevoerd kan krijgen. Bereikbaarheid acht men kansrijker dan het milieu.

8.3. Thema 2: inhoud basisgegevens verkeersveiligheid

Het gedrag van verkeersdeelnemers in termen van rijsnelheden en alcohol- en gordelgebruik is medebepalend voor de kans op een ongeval en de ernst van de afloop; informatie hierover is onmisbaar.
Ook voor andere vormen van riskant gedrag (zoals rood-lichtnegatie, volg-afstanden en inhaalgedrag) acht men onderzoek wenselijk; de wijze waarop (bijvoorbeeld landelijk of situatiegebonden) dient nog nader te worden bepaald.
Meer informatie over vormen van riskant gedrag die in combinatie met elkaar optreden, maakt het mogelijk bepaalde doelgroepen efficiënter te benaderen bij educatie, voorlichting en handhaving.
Periodiek onderzoek naar beweerd gedrag en achtergronden van gedrag vindt men belangrijk. Er is echter wel meer duidelijkheid nodig over de betekenis van 'beweerd gedrag' en de relatie met werkelijk gedrag. Bovendien is het

wenselijk om bij gedragsbeïnvloeding expliciet te maken waarnaar het beleid streeft - ook in termen van tussendoelen - en het onderzoek daarop af te stemmen.
Subjectieve onveiligheid heeft onmiskenbaar een plaats in het lokale verkeersveiligheidsbeleid. Op landelijk niveau zou men er meer aandacht aan moeten besteden.
Bij de implementatie van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem kan wat de infrastructuur betreft, voor prioriteiten worden gekeken naar de discrepantie tussen vormgeving en gebruik van de wegen; dit maakt ongevalsgegevens echter niet overbodig.
Eenvoudige rekenmodellen (voor de omvang van het verkeer, de verdeling over het wegennet en de consequenties voor de verkeersveiligheid) en kencijfers voor langzaam verkeer worden als basisfaciliteit op prijs gesteld, maar er wordt opgemerkt dat men ook verder moet zonder de beschikking hierover.

8.4. Thema 3: frequentie van metingen

Voor de frequentie van metingen moeten richtlijnen worden vastgesteld, die rekening houden met:
- de verwachtingen omtrent de stabiliteit van de ontwikkelingen;
- het in uitvoering zijnde of voorgenomen beleid en de verwachte effecten hiervan;
- signalen (uit andere bronnen) waaruit niet-verwachte wijzigingen kunnen worden afgeleid;
- de noodzaak met actuele cijfers de druk op de ketel te houden;
- een evenwichtige belasting van een jaarlijks budget.

8.5. Thema 4: beleidsevaluatie

Evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid wordt onmisbaar geacht.
Voor een brede evaluatie, waarin de bereikte resultaten in verband worden gebracht met zowel verkeer en vervoer als met ondernomen activiteiten en getroffen maatregelen, wordt een frequentie van eens per twee à drie jaar voldoende geacht. De bereidheid met een raamwerk voor evaluatie te werken, zodat de rapportages vergelijkbaar en samenvoegbaar zijn, lijkt groot.
Een goedlopend proces is een voorwaarde voor succesvol verkeers-veiligheidsbeleid. Aspecten hierbij zijn onder andere planvorming, integratie van beleid en rationele besluitvorming. Over deze aspecten van het beleids-proces zijn de meningen gepeild.
Het wordt als noodzakelijk gezien dat verkeersveiligheidsinstanties volgens een plan werken, maar er is wat dit betreft nog een weg te gaan. Verder acht men het wenselijk dat wegbeheerders aangeven hoe ze met verkeers-veiligheid rekening houden en dat van beleidsbeslissingen wordt aangegeven in welke mate ze gebaseerd zijn op concrete informatie. Of dit haalbare doelen zijn, wordt echter betwijfeld.
In het nieuwe Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid wordt een centrale rol toegekend aan samenwerking. Met name regionale vertegenwoordigers onderschrijven het belang hiervan en geven aan dat de samenwerking niet goed van de grond komt. Informatie die hierbij kan ondersteunen, wordt als welkom gezien.

8.6. Thema 5: toepassing van basisfaciliteiten

Informatie komt op allerlei manieren naar de actoren toe; de besproken stellingen waren erop gericht die punten te achterhalen die verbeterd konden worden.
Men geeft aan dat van de meeste gegevens nog een nadere bewerking, vertaalslag en interpretatie nodig is, maar dit lijkt niet als een groot bezwaar te worden gezien. De voordelen van beschikbaarheid van gegevens via een computer worden onderkend, maar ook hier geldt dat men niet ontevreden lijkt over de bestaande situatie.
Van handleidingen met overzichten van maatregelen komt echter naar voren dat ze weinig en selectief worden gebruikt; de afstemming met gebruikerswensen verdient zeker extra aandacht.
Dat workshops een efficiënte manier kunnen zijn om kennis bij te spijkeren, wordt onderschreven, maar de kwaliteit moet wel goed zijn (en dat is niet altijd zo, meent men). Wie ad-hoc-informatie nodig heeft, weet meestal via-via zijn weg wel te vinden; dit neemt echter niet weg dat het efficiënter zou kunnen, bijvoorbeeld via een centraal informatiepunt. Gezien de rol van adviesbureaus bij de vertaling van algemene naar praktisch toepasbare informatie, is gesproken over de eventuele wenselijkheid hun werk meer te coördineren (bijvoorbeeld met betrekking tot de uitwerking van 'duurzaam-veilig'); de meeste deelnemers aan de workshop menen echter dat dit aan de marktwerking moet worden overgelaten.

8.7. Thema 6: organisatie van de inwinning van gegevens

Als op lokaal, regionaal en landelijk niveau volgens eenzelfde meetprotocol zou worden gemeten, dan zouden de gegevens vergelijkbaar en samenvoegbaar zijn. Hoewel de meeste deelnemers primair in hun eigen gebied zijn geïnteresseerd, lijkt de bereidheid om van een uniform meetprotocol gebruik te maken toch groot.
Voor blijvende afstemming tussen de basisprodukten en de wensen van de gebruikers is overleg nodig. Dat er onvoldoende wordt teruggekoppeld naar de leveranciers van basisprodukten, wordt onderschreven. Dit overleg zou moeten worden geïnstitutionaliseerd. De meeste aanwezigen zijn bereid hier zelf aan deel te nemen.

9. Een voorstel voor een pakket basisfaciliteiten

9.1. Inleiding

Op basis van de inventarisatie van bestaande basisfaciliteiten, de rollen van de actoren, het afleiden daaruit van potentiële behoeften aan informatie en kennis, en het aanvullen van de verzamelde inzichten met behulp van workshops waarin gebruikers vertegenwoordigd zijn, is een beeld ontstaan van de behoefte aan informatie en kennis. Dat beeld laat zich vertalen in een voorstel voor een optimaal pakket aan basisfaciliteiten. 'Optimaal' wil hier zeggen dat de inhoud van het pakket is gebaseerd op de vastgestelde behoefte aan informatie en kennis. Daarbij zijn de kosten niet in detail meegewogen; er is alleen globaal rekening mee gehouden. Het pakket is voor een deel opgebouwd uit reeds bestaande faciliteiten en moet voor een ander deel worden aangevuld met nog te organiseren faciliteiten.

Het pakket laat zich groeperen rond drie thema's: gegevens, maatregelen en modellen. De gegevens (en daarop gebaseerde publikaties) en informatie over maatregelen hebben een zelfstandige functie. Ook vormen ze input voor modellen.
Er wordt in dit hoofdstuk geen onderscheid gemaakt naar beleidsfase. In het algemeen geldt dat de basisgegevens en daarop gebaseerde publikaties met name bestemd zijn voor de fasen van beleidsvoorbereiding en -evaluatie; de informatie over maatregelen is bestemd voor de fasen beleidsvoorbereiding en -uitvoering.
In het voorstel worden twee categorieën van prioriteitsstelling onderscheiden: hoge en minder hoge prioriteit.
Een minder hoge prioriteit wil geenszins zeggen dat de faciliteit niet in het pakket moet worden opgenomen, maar eerder dat wanneer keuzes moeten worden gemaakt, zij minder belangrijk worden geacht dan de hoge categorie.
Veel actoren spelen een rol bij de totstandkoming van de basisfaciliteiten, maar de wijze waarop deze wordt ingevuld en wie als de eigen doelgroep wordt beschouwd, verschilt:

	HW-V	AVV	RD's	prov.	ROV's	gemeenten
Inwinnen		x	x	x	x	x
Verwerking en beschikbaarstelling, incl. informatie over bruikbaarheid		x	x	x	x	x
Speciale analyses, conclusies en interpretaties en beschikbaarstelling daarvan		x	x	x	x	x
Coördinatie, afstemming	x	x	x	x	x	x
Aanspreekpunt, ondersteuning bij gebruik door anderen		x	x	x	x	

Tabel 4. *Overzicht van de rollen van de betrokken actoren met betrekking tot de basisfaciliteiten.*

Alle actoren kunnen bij AVV terecht voor informatie. Het ligt voor de hand dat de regionale directies, de provincies en de ROV's een ondersteunende en

coördinerende rol hebben voor gemeenten en dat activiteiten in de regio via het ROV worden gecoördineerd.

Over 'inwinnen' wordt nog opgemerkt dat dit kan inhouden:
- zelf informatie verzamelen;
- opdracht geven om informatie te verzamelen;
- nagaan wat bij anderen beschikbaar is aan informatie en wat de gebruiksmogelijkheden daarvan zijn (meta-informatie);
- het verwerven van bij anderen beschikbare informatie.

De 'coördinatie en afstemming' hebben betrekking op de wijze waarop de informatie tot stand komt.

In hoofdstuk 5 staan verschillende typen beleidsterreinen en gegevens (verder toegelicht in *Bijlage 3* en *4*). Deze komen terug bij de beschrijving van het optimale pakket basisfaciliteiten (omvang verkeersonveiligheid en invloedsfactoren). Voor de volledigheid worden ze hieronder genoemd:

autonome en achtergrondfactoren	weg *fysieke kenmerken en benutting*	
andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer	voertuig *actieve en passieve veiligheid*	onveiligheid
verkeer en vervoer	mens *gedrag en determinanten daarvan*	
	proces *beïnvloeding vanuit verkeersveiligheid*	

Afbeelding 1. *Beleidsterreinen en typen basisgegevens.*

9.2. Basisgegevens

9.2.1. *Inleiding*

Ieder die verantwoordelijk is voor de uitvoering van het beleid of het realiseren van taakstellingen voor de verkeersveiligheid, heeft daarmee ook de verantwoordelijkheid de ontwikkelingen in zijn gebied te monitoren.
Om zo goed mogelijk het beleid te kunnen bijstellen, is het ook nodig meer diepgaand vast te stellen wat er aan de hand is en wat de bijdrage van allerlei invloedsfactoren (waaronder het uitgevoerde beleid) aan de geconstateerde ontwikkelingen is.
Als dit gecoördineerd gebeurt, kan dubbel werk worden voorkomen en kan informatie over regio's heen vergeleken (en samengevoegd) worden.

Metingen kosten geld en de besteding daaraan moet worden afgewogen tegen het geld voor daadwerkelijke verbetering van de verkeersonveiligheid. Daar staat tegenover dat het ook belangrijk is te volgen of de geleverde inspanningen wel tot het gewenste resultaat leiden, zodat het beleid bijgesteld of geïntensiveerd kan worden. Dit kan ook motiverend werken.
De bestaande gedragsmetingen (zoals alcoholgebruik en gebruik van beveiligingsmiddelen) worden niet met een vaste frequentie uitgevoerd.
Er bestaat duidelijk wel behoefte aan afspraken en richtlijnen omtrent meetprogramma's. Hierover wordt het volgende voorgesteld.
Gedragsmetingen worden met verschillende bedoelingen gehouden:

1. Om een indicatie te krijgen of een bepaald probleem zich gunstig of ongunstig ontwikkelt; dit kan met een vrij eenvoudige meetopzet (beperkte steekproef, weinig variabelen); dit moet echter wel met vaste regelmaat gebeuren.
2. (Wanneer een ongunstige ontwikkeling geconstateerd is of verwacht wordt) ter voorbereiding van maatregelen om deze ontwikkeling bij te sturen; afhankelijk van het soort maatregelen waaraan men denkt, of van de verklaringen die men heeft voor de ontwikkelingen, kan een meting met meer variabelen en/of een grotere steekproef nodig zijn (alle regio's, meer tijden, bepaalde groepen verkeersdeelnemers).
3. Om het effect van genomen maatregelen vast te stellen; afhankelijk van aard, omvang en tijdstip van deze maatregelen (voor specifieke groepen of gebieden, dan wel meer generiek) kan dat met één van de periodieke, beperkte metingen (sub 1) dan wel met een speciaal ingelaste meting van beperkte omvang (zoals sub 1) of met een uitgebreide meting (zoals sub 2). Overigens kan het efficiënt zijn om een uitgebreide meting te organiseren als een aanvulling op één van de periodieke metingen.

Voorgesteld wordt om de beperkte metingen minimaal eens per twee jaar uit te voeren. Ongunstige ontwikkelingen kunnen dan nog redelijk snel worden bijgestuurd (na maximaal twee jaar plus de voorbereidingstijd van de maatregelen). Tevens is er dan in elk geval een basisvoorziening om de effecten van eventuele aanvullende maatregelen op hoofdlijnen, zowel op korte als op lange termijn te monitoren. Ook gaat er van een vaste 'vinger aan de pols' een stimulans uit om actief te blijven.
De periodieke metingen zijn in twee 'pakketten' te bundelen die elk om het jaar worden uitgevoerd.
Zodra een probleem als min of meer 'opgelost' kan worden beschouwd, moet er over de frequentie opnieuw een besluit worden genomen, waarbij (tijdelijke) stopzetting ook één van de opties is.
Over de uitgebreide gedragsmetingen wordt per geval besloten.

Deze frequentie wordt ook voorgesteld voor het onderzoek naar gedragsdeterminanten (zoals PROV en PPR).

De exacte invulling van het minimum pakket en de mogelijke aanvullingen daarop dienen nader te worden bepaald. De bestaande gedragsmetingen (alcohol, gordels en rijsnelheden) bevatten al een minimum pakket.
De enquêtes die er soms aan worden toegevoegd, zijn een voorbeeld van een uitbreiding. Bij PROV en PPR kan worden gedacht aan een minder uitgebreide vragenlijst als basis.

9.2.2. *Voorstel voor basisgegevens*

In *Tabel 5* wordt aangegeven welke gegevensverzamelingen aanbevolen worden ter ondersteuning van het beleid. Ze zijn net als in *Afbeelding 1* ingedeeld naar categorie: onveiligheid, weg, voertuig, mens en proces.
De prioriteit wordt aangeduid met 1 of 2.
De coördinator kan tevens eigenaar, belangrijkste financier of initiatiefnemer zijn.
De volgende kolom geeft aan welke betrokkenen er kunnen zijn.
De frequentie van inwinnen wordt uitgedrukt als x maal per y jaar of continu (c). Zoals in de vorige paragraaf is besproken, is het de bedoeling afhankelijk van de ontwikkelingen, desgewenst tot uitbreiding van de metingen te besluiten.
De laatste kolom geeft aan of het om een bestaand produkt gaat dat kan worden gecontinueerd © dan wel zou moeten worden aangepast (a) of dat het om een nieuwe basisfaciliteit gaat (n). Als voor een nieuwe faciliteit in eerste instantie een wenselijkheids- en haalbaarheidsonderzoek wordt voorgesteld, staat dat met een teken *n/o* aangegeven. Voor deze onderwerpen geldt dat er landelijk weinig over bekend is en dat er wel behoefte aan is. Voor exacte invulling, haalbaarheid, bruikbaarheid, kosten en gewenste periodiciteit is nader onderzoek nodig. Na de algemene tabel wordt elk voorstel nader toegelicht. Verder wordt verwezen naar *Bijlage 3* en *Bijlage 4,* waar alle invloedsfactoren in onderlinge samenhang worden besproken.

Categorie	Onderwerp	Prioriteit	Coördinator	Betrokkenen	Frequentie	Cont., aanp. of nieuw
Onveiligheid	omvang	1	AVV/BG	AVV/VLL, SIG, SCV, CBS	c	-
	kosten	1	AVV	div.	1x p. 5 jaar	c
	subjectieve onveiligheid	2	AVV	wegbeheerders		o, n/o
Weg	fysieke kenmerken	1	AVV en/of CROW	wegbeheerders	c of 1x p. jaar	a
	benutting	1	AVV en CBS	wegbeheerders	c of 1x p. jaar	a
	kencijfers wegtypen	1	AVV	wegbeheerders	1x p. 5 jaar	a
	nieuwe kencijfers voor langzaam verkeer en naar tegenpartij	2	AVV	wegbeheerders		o, n/o OJP '97
	voortgang implementatie duurzaam-veilig	1	AVV	wegbeheerders		o
	voortgang aanpak black-spots	1	AVV	wegbeheerders	1 x p. 2 jaar	n
Voertuig en mens	gebruik gordels, en kinderzitjes en afstelling hoofdsteunen	1	AVV	regio en gemeenten	1x p. 2 jaar	c
Voertuig	derde remlicht	2	AVV	regio en gemeenten	1x p. 2 jaar	c/n
	gebruik fietsverlichting en aanwezigheid fietsreflectoren	2	AVV	regio en gemeenten	1x p. 3 jaar	c/n
	wel/niet opgevoerd zijn en snelheid van bromfiets	2	AVV	regio en gemeenten		n
Mens	alcoholgebruik	1	AVV	regio en gemeenten	1x p. 1-2 jaar	c
	snelheid snelverkeer	1	AVV	regio en gemeenten	c en 1x p. 2 jaar	a
	MVO	2	AVV	regio en gemeenten	1x p. 3 jaar	c/n
	gebruik helmen (bromfiets en motor)	2	AVV	regio en gemeenten	1x p. 3 jaar	c/n
	andere vormen van riskant gedrag	1	AVV	regio en gemeenten		o, n/o OJP '97
	opvallende, beschermende kleding motorrijders	2	AVV	regio en gemeenten		o
	gedragsdeterminanten (o.a. PROV en PPR)	1	AVV	regio en gemeenten	1x p. 2 jaar	a
	verplaatsingsgedrag	1	CBS en AVV/SRM		c	c
Proces	implementatie van maatregelen	1	AVV	regio en gemeenten		o, n/o
	functioneren van organisaties	1	AVV	regio en gemeenten		o, n/o
	samenwerking	1	AVV	regio en gemeenten		o, n/o

Tabel 5. *Voorstel van basisgegevens.*

Van elk voorstel wordt aangegeven:
- wat het inhoudt;
- waarom het van belang is:
- voor wie het bestemd is;
- wat de globaal geschatte kosten zijn.

Als toelichting moet nog worden opgemerkt dat:
- met 'landelijke onderzoeken' landelijk dekkend wordt bedoeld, met desgewenst provinciale of regionale representativiteit;
- onder de doelgroepen ook degenen die voor deze doelgroepen werken worden begrepen, zoals advies- en onderzoeksbureaus;
- de kosten van bestaande basisprodukten staan vermeld in *Bijlage 6*.

Verkeersonveiligheid

Omvang
Zie ook *Bijlage 6* (p. 110-118).
Het zo goed mogelijk bepalen van de omvang van de verkeersonveiligheid is het onderwerp van een apart projectenprogramma (PPRV: projecten-programma registratie verkeersongevallen) en valt dus buiten het onderhavige project.
Met kosten die AVV/VLL onder de noemer 'omvang' maakt, is wel rekening gehouden bij het totaalbedrag in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

Kosten:

Wat: het zo goed mogelijk vaststellen en zo nodig schatten van de kosten van de verkeersonveiligheid. Dit is tot nu toe twee keer gedaan in opdracht van het ministerie en zou bijvoorbeeld elke vijf jaar kunnen worden herhaald.
Motivatie: draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen vergroten door te wijzen op de maatschappelijke kosten ervan, en hulpmiddel bij een kosten-baten-afweging: investering in maatregelen versus de besparing van verkeers-slachtoffers uitgedrukt in geld.
Doelgroep: bestemd voor Rijksoverheid, wegbeheerders, belangenorganisaties.
Kosten: herhaling van het onderzoek is voor circa f 50.000 mogelijk.

Subjectieve onveiligheid

Wat: onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het landelijk verzamelen van gegevens over subjectieve onveiligheid (dat wil zeggen gevoelens van angst en onbehagen in verband met de verwachte kans op verkeersongevallen): - welke informatie is er al over dit onderwerp (gemeentelijke klachten-registraties; Politiemonitor); - welke beleidsmatige conclusies zouden de landelijke overheid en de landelijke politiek kunnen verbinden aan subjectieve onveiligheid; - voorstellen voor uniforme vastlegging van subjectieve onveiligheid en voor eventueel aanvullend (landelijk) te verzamelen gegevens. Zie ook *Bijlage 4*, § 4.5.4.
Motivatie: 'objectieve' cijfers beschrijven slechts een deel van het probleem van de verkeersonveiligheid; niet alleen omdat de registratie onvolledig is, maar ook omdat ze geen maat zijn voor gevoelens van onveiligheid en voor leefbaarheid van woongebieden. Het maatschappelijke belang van het aanpakken van verkeersonveiligheid is ook hiermee te motiveren. Voorts bieden objectieve cijfers in kleine gemeenten soms te weinig houvast.
Doelgroep: voor dit onderzoek zijn primair de landelijke overheid en de landelijke politiek de doelgroep, om te bezien in hoeverre zij het beleid willen baseren op subjectieve onveiligheid.

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

Weg

Zie ook *Bijlage 4*, § 4.3.

Fysieke kenmerken en benutting

Wat: onderzoek naar wenselijkheid en haalbaarheid van het centraal (of uniform) bijhouden van kenmerken en benutting van wegen:
- inventariseren wat er door de wegbeheerders wordt vastgelegd en hoe dit gebeurt, waarbij de nauwkeurigheid van de locatiecodering een belangrijk aspect is;
- in welke mate is dit vergelijkbaar;
- welke aanvullende informatie is wenselijk;
- zijn er afspraken te maken over uitwisseling van informatie, mede met het oog op de actualiteit.

In het ideale geval zouden de gegevens zodanig worden vastgelegd dat ze eenvoudig aan het Nationale Wegenbestand (NWB) van AVV/BG te koppelen zijn. Overigens is er een Gemeenschappelijk Functioneel Ontwerp (van VNG/CROW) ten behoeve van gemeenten en is er een initiatief genomen in het Kennisplatform (V&W/IPO/VNG).

Motivatie: het wegennet is in belangrijke mate bepalend voor de verkeersveiligheid. Lokaal wordt er veel vastgelegd, maar centraal is niet bekend wat; vaak heeft men er ook geen beschikking over. Uniforme vastlegging van kenmerken en gebruik, koppelbaar aan het NWB, maakt onderzoek naar de relatie tussen wegkenmerken, intensiteiten en ongevallen veel eenvoudiger (evenals het berekenen van kencijfers) en maakt het bovendien mogelijk verbeteringen (en verslechteringen) aan het wegennet te monitoren.

Doelgroep: alle wegbeheerders en de landelijke overheid.

Kosten: het voorstel behelst een eenmalig onderzoek, dat naar verwachting tamelijk arbeidsintensief zal zijn. Wij schatten de kosten op circa f 150.000.

Kencijfers naar wegtype

Zie *Bijlage 6*, (p. 128).

Aanvullende kencijfers

Wat: kencijfers zijn een maat voor de verkeersonveiligheid van bepaalde wegtypen of infrastructuurelementen, eventueel gespecificeerd naar intensiteit. Tot nu toe zijn kencijfers vooral gericht op autoverkeer: op de wegen waar gemotoriseerd verkeer rijdt en op de door gemotoriseerd verkeer afgelegde kilometers. Voorgesteld wordt om de wenselijkheid en haalbaarheid te onderzoeken van de verbijzondering van kencijfers voor lagere-orde-wegen binnen en buiten de bebouwde kom, uitgesplitst naar vervoerwijze en tegenpartij:
- worden deze kencijfers als een nuttige en bruikbare kwaliteitsmaat voor de infrastructuur gezien;
- wat zou het kosten deze kencijfers vast te stellen;
- in welke mate zou men met deze informatie gewapend tot andere beslissingen komen; weegt de toegevoegde waarde van de kencijfers op tegen de kosten.

Motivatie: de bestaande kencijfers lijken niet zo veel houvast te geven als het gaat om beslissingen die het langzame verkeer aangaan of bijvoorbeeld zwaar verkeer als tegenpartij. Kencijfers die gevolgen van beslissingen voor specifieke categorieën duidelijk maken, zouden dus een nuttige aanvulling kunnen zijn.

Doelgroep: wegbeheerders.

Kosten: In het OJP '97 is f 30.000 opgenomen voor een haalbaarheidsstudie naar kencijfers voor lagere-orde-wegen en langzaam verkeer. Kencijfers voor ongevallen waarbij verschillende categorieën vrachtauto's betrokken zijn, zijn eerder bepaald! Het vaststellen in een landelijke steekproef van voldoende omvang vergt een behoorlijk budget.

Voortgang implementatie 'duurzaam-veilig'

Wat: wenselijkheids- en haalbaarheidsonderzoek naar het vastleggen van de vorderingen die gemaakt worden op het gebied van 'duurzaam-veilig'. Rekening houdend met de monitoring van de demonstratieprojecten (en de lessen die daaruit kunnen worden getrokken) en het OJP-project Monitoring Uitvoeringsplan 'duurzaam-veilig' kan een voorstel worden uitgewerkt voor het landelijk monitoren van de ontwikkelingen, waarbij met name aandacht wordt besteed aan concrete activiteiten. Bij het voorstel moet een goede afweging worden gemaakt tussen kosten van gegevensverzameling enerzijds en gebruikswaarde anderzijds. De gegevens winnen aan waarde wanneer het Nationaal Wegenbestand operationeel wordt en de gegevens hieraan kunnen worden gekoppeld.

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

Doelgroep: landelijke overheid en wegbeheerders.

Kosten: in het OJP '97 is een budget gereserveerd voor een aantal DV-projecten, waaronder de monitoring van het Uitvoeringsplan en voor monitoring van de demonstratieprojecten (bij elkaar circa f 375.000).

Voortgang aanpak black-spots

Wat: voorgesteld wordt om allereerst te evalueren op welke wijze black-spots worden aangepakt, tot welke effecten dit heeft geleid en of wegbeheerders daar de komende jaren nog veel energie in willen steken dan wel dat de aanpak van black-spots geïntegreerd wordt in het streven naar een duurzaam-veilige infrastructuur. Met name gemeenten zijn nog bezig met het aanpakken van black-spots. Als zij hier de komende jaren mee willen doorgaan en uit de eerste fase van het voorgestelde onderzoek ook naar voren is gekomen welke factoren met name belangrijk zijn voor het welslagen van de aanpak van black-spots, kan vervolgens een wenselijkheids- en haalbaarheidsonderzoek worden gedaan naar het periodiek vastleggen van de vorderingen die gemaakt worden op het gebied van de aanpak van black-spots. Hierbij zal het niet alleen om aantallen black-spots gaan, maar ook om de gevolgde procedure (zoals: wanneer spreekt men van een black-spot? is of wordt de AVOC-methode toegepast? op grond waarvan verwacht men een verbetering dankzij de maatregelen? wordt de verbetering geëvalueerd?).
Motivatie: zoals gezegd, zijn met name gemeenten nog bezig met de aanpak van black-spots. In de periode dat een duurzaam-veilige aanpak nog geen gemeen goed is, is dit ook wel verdedigbaar; met de aanpak van black-spots is wel degelijk nog verbetering van de verkeersveiligheid te bereiken. Uit de landelijke ongevallencijfers is nauwelijks een trend te bespeuren in de richting van relatief meer locaties met maximaal twee ongevallen; dit zou wel het geval moeten zijn als ongevallen vaker volgens een toevalsproces op een bepaalde locatie gebeuren in plaats van op een locatie die kennelijk bijdraagt aan het gebeuren van de ongevallen. Alleen op kruispunten in beheer van gemeenten is iets van een positieve trend te zien. Het feit dat de trend verder ontbreekt, zou kunnen betekenen dat er in hetzelfde tempo black-spots bijkomen als opgelost worden òf dat de wijze waarop black-spots worden aangepakt, niet (altijd) effectief is. Gezien de energie die er toch nog wordt ingestoken, zou het belangrijk zijn om over deze informatie te kunnen beschikken.
Doelgroep: (gemeentelijke) wegbeheerders
Kosten: het voorstel behelst een eenmalig onderzoek voor f 100.000.

Voertuig en mens

Zie ook *Bijlage 4*, § 4.4.

Gebruik gordels, kinderzitjes en afstelling hoofdsteunen

Zie *Bijlage 6*, (p. 121).

Derde remlicht

Wat: de aanwezigheid van derde remlichten is in opdracht van de SWOV in 1996 als nulmeting vastgesteld. Het is de bedoeling dit onderzoek gedurende een overgangsperiode van circa tien jaar enkele malen te herhalen.
Motivatie: derde remlichten helpen om kop-staart-botsingen te voorkomen. Door de toenemende drukte op de wegen, is in tien jaar tijd het aantal kop-staart-botsingen verdubbeld, evenals het aantal gevallen van whiplash. Een derde remlicht wordt bij nieuwe auto's verplicht en uiteindelijk zal het hele personen-autopark een derde remlicht hebben; veel nieuwe auto's zijn er al mee uitgerust. Autobezitters kunnen ook zelf besluiten tot het (laten) monteren van een derde remlicht. De overheid zou dit kunnen stimuleren.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's (in het geval men besluit de vrijwillige plaatsing te bevorderen).
Kosten: circa f 50.000 per keer.

Gebruik fietsverlichting en aanwezigheid fietsreflectoren

Wat: het gebruik van fietsverlichting is in opdracht van de SWOV in 1996 onderzocht; het is de bedoeling in 1997 in opdracht van de AVV de kwaliteit van fietsverlichting en -reflectoren te onderzoeken.
Motivatie: goede zichtbaarheid van verkeersdeelnemers is een belangrijke factor bij het voorkómen van ongevallen. De kwantitatieve relatie tussen het wel of niet voeren van verlichting en het wel of niet hebben van fietsreflectoren enerzijds en de betrokkenheid bij ongevallen anderzijds is niet bekend, maar dat het meespeelt, is aannemelijk. De discipline van fietsers om goed zichtbaar te rijden, laat te wensen over. Een in 1996 gevoerde campagne maakt duidelijk dat hierin wel (enige) verbetering te brengen is.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie (mits men er ook daadwerkelijk iets aan wil doen).
Kosten: het bedoelde onderzoek kost circa f 100.000.

Snelheid van brom- en snorfietsen

Wat: De SWOV heeft enige jaren geleden op beperkte schaal onderzoek gedaan naar de snelheden van bromfietsers. Het is de bedoeling dit in 1997 te herhalen.
Motivatie: de kans op een letselongeval per afgelegde kilometer is voor brom-fietsers bijzonder hoog. Uit onderzoek is gebleken dat dit vooral geldt voor opgevoerde bromfietsen met versnelling in combinatie met te hard rijden. Het aanpakken van het opvoeren en de rijsnelheid zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het verlagen van het risico van bromfietsers.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie (mits men er ook daadwerkelijk iets aan wil doen).
Kosten: het voorgestelde onderzoek kost naar schatting circa f 50.000.

Mens
Zie *Bijlage 4*, § 4.5.

Alcoholgebruik
Zie *Bijlage 6*, (p. 118).

Snelheid snelverkeer
Zie *Bijlage 6*, (p. 119).
Daar wordt bovendien voorgesteld de snelheid van snelverkeer op wegen binnen de bebouwde kom ook in een landelijke steekproef te meten. Met name op verkeersaders wordt de snelheid dermate overtreden dat gesproken kan worden van een handhavingsprobleem van de eerste orde. Dit zijn juist ook de wegen waar veel ongevallen gebeuren.

MVO

Wat: het voeren van MVO (motorvoertuigverlichting overdag) is al enige jaren in opdracht van AVV onderzocht, maar dit is in verband met politieke ontwikkelingen gestaakt. Het is de bedoeling dit periodiek op beperkte schaal (in opdracht van de SWOV) te herhalen.
Motivatie: studies in andere landen laten spectaculaire resultaten zien van de invoering van MVO. De verklaring zou in de betere en meer vroegtijdige zichtbaarheid liggen, waardoor verkeersdeelnemers sneller op elkaars aanwezigheid en gedrag kunnen reageren. In Nederland is verplichtstelling voorlopig niet aan de orde, maar het vrijwillig voeren van verlichting kan wel bevorderd worden.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's (mits men er ook daadwerkelijk iets aan wil doen).
Kosten: het onderzoek kost circa f 50.000 per keer.

Gebruik helmen door bromfietsers

Wat: het dragen (en correct sluiten van de kinband) van helmen door bromfietsers is enkele keren in opdracht van de SWOV onderzocht. In 1996 is het onderzoek herhaald. Het helmgebruik is bijna 100%; een aanzienlijk aandeel bromfietsers draagt de helm echter niet op de correcte wijze. De rapportage verschijnt later dit jaar. Het helmgebruik door motorrijders is bijna 100%; periodiek onderzoek hiernaar lijkt derhalve niet zinvol. Uit eerder onderzoek is gebleken dat motorrijders hun helm aanzienlijk zorgvuldiger vastmaken dan bromfietsers.
Motivatie: het op correcte wijze dragen van een helm draagt bij aan het voorkómen van ernstig letsel. De hoge ongevalskans van tweewielers onderstreept het belang ook op beperking van de letselernst te letten.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie (mits men er ook daadwerkelijk iets aan wil doen).
Kosten: het onderzoek kost circa f 50.000 per keer.

Andere vormen van riskant gedrag

Wat: een verkennend onderzoek ter verduidelijking van agressief en riskant gedrag. Integratie van publieke opinie en psychologische kennis met als doel aard, omvang en oorzaken in kaart te brengen, waarna interventies beter vorm kunnen krijgen. Het onderzoek is onderdeel van het OJP '97.
Motivatie: agressief en riskant gedrag in het verkeer krijgen veel aandacht in de publiciteit. Verkeersdeelnemers ervaren het als een groot en groeiend probleem. Gedoeld wordt op voorvallen van ernstige criminaliteit (zoals 'road rage'), van hinderlijk gedrag (zoals kort volgen en snijden) en van norm overtredend gedrag (zoals te hoge snelheid en rood-lichtnegatie). Deze gedragingen kunnen weer tot boosheid en agressief gedrag leiden. De ANWB is gedurende vijf jaar bezig dit soort emoties en gedragingen in goede banen te leiden. Er is geen duidelijkheid over aard, omvang en oorzaken van genoemde fenomenen en dus ook niet over mogelijke interventies.
Doelgroep: landelijke overheid, ROV's, particuliere organisaties, politie.
Kosten: het voorstel behelst een onderzoek in twee fasen, waarvan voorlopig alleen de eerste fase is vastgelegd. Kosten per fase: f 75.000.

Opvallende, beschermende kleding van motorrijders

Wat: een onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het periodiek vaststellen van de mate waarin motorrijders opvallende en beschermende kleding dragen. Hier hoort bij een verkenning van de mogelijkheden om dit te beïnvloeden en de bereidheid van actoren om hier daadwerkelijk iets aan te doen.
Motivatie: uit onderzoek is gebleken dat de zichtbaarheid van motorrijders een belangrijke factor is bij ongevallen; ongevallen waarbij de motorrijder voorrang had moeten krijgen maar door een automobilist niet of te laat werd gezien, komen tamelijk veel voor. Beschermende kleding dient ertoe de letselernst te beperken als er toch een ongeval gebeurt.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's (mits men er ook daadwerkelijk iets aan wil doen).
Kosten: voorgesteld wordt een eenmalig onderzoek voor circa f 50.000.

Gedragsdeterminanten (PROV, PPR)
Zie *Bijlage 6*, (p. 122).

Onderzoek Verplaatsingsgedrag
Zie *Bijlage 6*, (p.125).

Proces
Zie ook *Bijlage 2*, § 2.4.

Hierbij moet rekening worden gehouden met andere onderzoeken, zoals de Periodieke Peiling Gemeentelijk Verkeersveiligheidsbeleid (zie *Bijlage 6*) en de evaluatie-onderzoeken in opdracht van HW-V, en andere initiatieven, zoals het Informatiepunt Duurzaam-Veilig en de Regionale Monitor. Er moet bij de hierna voorgestelde wenselijk- en haalbaarheidsonderzoeken worden nagegaan wat de bestaande onderzoeken en projecten al aan informatie opleveren en wat er aanvullend wordt gewenst. Verder dient nagegaan te worden of (periodiek) onderzoek naar proces-factoren is gewenst, en/of dat men ondersteuning wil bij het vinden van de juiste personen om over proces-

factoren te praten; ervaringen uitwisselen; juist wat betreft de vraag 'hoe krijg je iets voor elkaar'; hoe motiveer en betrek je allerlei mensen; zou men graag met anderen van gedachten wisselen.

Implementatie van maatregelen

Wat: onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het landelijk monitoren van de implementatie van maatregelen. Het gaat er primair om inzicht te krijgen in wie welke werkzaamheden doet (zoals ook al vermeld bij Voortgang implementatie 'duurzaam-veilig'). Bezien moet worden wat er door actoren zelf al wordt vastgelegd in plannen en jaarverslagen en of hierop kan worden ingespeeld.
Motivatie: het verkeersveiligheidsbeleid is in grote mate gedecentraliseerd; de verbetering van de verkeersveiligheid wordt gerealiseerd door een groot aantal van activiteiten van een veelheid aan actoren. Landelijk bestaat er geen overzicht van deze activiteiten. Daardoor is het lastig vast te stellen in welke mate de ontwikkeling van de verkeersveiligheid te danken is aan uitvoering van het beleid; dat maakt het op zijn beurt weer lastig te bepalen of en hoe het beleid moet worden bijgesteld.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie.
Kosten: het voorstel behelst een eenmalig onderzoek voor circa f 100.000.

Functioneren van organisaties

Wat: onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het landelijk monitoren van het functioneren van organisaties. Een voorbeeld van de wijze waarop dit functioneren kan worden geoperationaliseerd, is te vinden in § 2.4.2 van *Bijlage 2*.
Motivatie: Uit de workshops bleek dat grote waarde wordt gehecht aan proces-indicatoren. De centrale afdelingen van het ministerie deelden deze mening niet; zij menen dat het om de verantwoordelijkheid van organisaties zelf gaat die niet als basisfaciliteit gemonitord hoeft te worden. Het onderzoek moet duidelijk maken welke informatie tegen redelijke kosten kan worden verzameld en wat men met die informatie zou gaan doen. Het gaat om voorwaarden waaraan voldaan moet zijn, wil een organisatie succesvol kunnen zijn. Met name kennis van de in § 2.4.2 genoemde 'invloedsfactoren' kan faciliterende en coördinerende instanties helpen andere actoren beter te ondersteunen.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie
Kosten: het voorstel behelst een eenmalig onderzoek voor circa f 100.000, tezamen met het onderwerp 'samenwerking tussen organisaties'.

Samenwerking tussen organisaties

Wat: onderzoek naar de wenselijkheid en haalbaarheid van het landelijk monitoren van de samenwerking tussen organisaties. Een voorbeeld van de wijze waarop dit functioneren kan worden geoperationaliseerd, is te vinden in § 2.4.3 van *Bijlage 2*.

Motivatie: Met name vertegenwoordigers van gemeenten en in iets mindere mate ook andere actoren in de regio zien het ontbreken van voldoende samenwerking in de regio als een belangrijk knelpunt. Ook hier kan echter de vraag worden gesteld of periodieke monitoring dan de meest aangewezen weg is of dat andere ondersteuning effectiever is. Als voordeel van monitoring werd genoemd dat men zou kunnen leren van gevallen waarin de samenwerking heel goed of juist niet slaagt.
Doelgroep: landelijke overheid, wegbeheerders, ROV's, politie.
Kosten: zie functioneren van organisaties.

9.2.3. *Voorgestelde overige taken met betrekking tot basisgegevens*

Behalve het organiseren van de inwinning van basisgegevens (of het inwinnen van meta-informatie) horen meer taken bij het verzorgen van basisfaciliteiten (zoals in *Tabel 4* in § 9.1. weergegeven):

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

De voorgestelde taken zijn samengevat in *Tabel 6*:

Categorie	Onderwerp	Frequentie	Continueren, aanpassen of nieuw
a. Coördinatie en afstemming t.a.v. verzameling basisgegevens	meetprotocollen	eenmaligopstellen en daarna bijhouden	nieuw; kosten eenmalig f 100.000
	overwegingen bij metingen	eenmalig opstellen en daarna bijhouden	nieuw; kosten eenmalig f 50.000
	kader voor beleids-evaluatie	eenmalig opstellen en daarna bijhouden	nieuw; kosten eenmalig f 50.000
b. Verwerking en beschik-baarstelling basisgegevens	resultaten van landelijke metingen m.b.t. verkeersonveiligheid	zo vaak als van toepassing	continueren; kosten inbegrepen in onderzoeken
	meta-gegevens m.b.t. overige terreinen	idem	nieuw; kosten eenmalig f 50.000 (AVV/BG mee bezig w.b. v&v)
c. Analyses en rapportages	Folder Kerncijfers	jaarlijks	continueren; kosten f 50.000 per keer
	Jaar- en kwartaal-analyses	jaarlijks respectievelijk elk kwartaal	continueren; kosten SWOV
	BIS-V	paar keer per jaar of landelijk netwerk	continueren; kosten jaarlijks circa f 400.000
	BER-V	jaarlijks	aanpassen; kosten f 100.000 per keer
	risicocijfers (kans slachtoffer te worden)	jaarlijks	aanpassen; kosten f 50.000 per keer
	riskant gedrag	elke paar jaar	nieuw; kosten f 50.000 per keer
d. Ondersteuning	'Who-is-who'	zo vaak als van toepassing	nieuw; kosten eenmalig f 50.000 en per jaar ook
	centraal info-punt	permanent	nieuw; kosten eenmalig f 500.000 en per jaar ook (incl. kennis over maatregelen)
	workshops	paar keer per jaar	nieuw; kosten f 100.000 per jaar
	ondersteuning bij beleidsplannen	eenmalig	nieuw (wenselijkheids-onderzoek)

Tabel 6. *Overzicht van taken die van belang zijn bij het verzorgen van basisfaciliteiten, naar onderwerp, frequentie en kosten.*

Alle onderwerpen worden hierna nader toegelicht.

Ad a. Verwerking en beschikbaarstelling van informatie
Iedere instantie kan voor zichzelf besluiten welke gegevens intern beschikbaar worden gesteld; dat blijft hier buiten beschouwing.
Wij stellen voor dat AVV in elk geval de volgende taken houdt of op zich neemt:
- zorgen voor de beschikbaarheid van de resultaten van landelijke meet-programma's;

- zorgen voor de beschikbaarheid van meta-informatie van landelijke, door andere partijen verzamelde, relevante informatie, waarbij minimaal het volgende wordt vastgelegd:
  * wat is er beschikbaar;
  * bij wie is het beschikbaar;
  * welke variabelen en klassen worden onderscheiden;
  * met welke frequentie, periodiciteit en actualiteit komen de gegevens beschikbaar;
  * tegen welke voorwaarden mogen de gegevens worden gebruikt.

Dit geldt voor onderwerpen uit *Bijlage 3* (toegelicht in *Bijlage 4*) zoals:
- gegevens op het gebied van verkeer en vervoer;
- andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer;
- autonome factoren/achtergrondgegevens;
- algemene voertuigeigenschappen (Rijksdienst voor het Wegverkeer);
- naleving rij- en rusttijden en beladingseisen (RVI en verkeerspolitie);
- begeleiding beroepschauffeurs en schaderegistraties van vervoerders (AVEM);
- slaagpercentages rij-opleidingen (CBR).

Om de meta-informatie goed toegankelijk, gestructureerd, eenduidig en actueel te houden, leent een computerapplicatie zich het beste als opslag- en opvraagmedium; het is echter niet strikt noodzakelijk.

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

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

Ad b. Verzorgen van speciale analyses, conclusies en interpretaties en het beschikbaar stellen daarvan
Het gaat hier minimaal om de volgende publikaties en produkten van AVV:
- Folder Kerncijfers.
- Jaar- en kwartaalanalyse van ontwikkelingen in de verkeersveiligheid en verklarende factoren.
- Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid (PC-applicatie en loket, bedoeld ter structurering van de informatievoorziening; nu in gebruik bij RWS).
- Landelijke Beleidseffectrapportage Verkeersveiligheid.
- Risicocijfers van verschillende groepen verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld leeftijd, wijze van verkeersdeelname, tegenpartij en wegtype, berekend met behulp van slachtoffer- of ongevalsgegevens en afgelegde kilometers).
- Concentraties van verschillende vormen van riskant gedrag (zoals hard rijden, geen gordel dragen en te veel drinken) bij groepen verkeersdeelnemers, op basis van de al bestaande en desgewenst aan te vullen gedragswaarnemingen (Bij bepaalde leeftijdsgroepen en wijzen van verkeersdeelname zien we bijvoorbeeld concentraties van problemen).

Grotendeels bestaan deze publikaties wel; er zijn echter verbeteringen wenselijk ten aanzien van bekendheid en beschikbaarheid.

De jaar- en kwartaalanalyse worden door de SWOV verzorgd; verder gaat het om publikaties in opdracht van AVV.
Een jaarlijkse frequentie is wenselijk, met uitzondering van de kwartaal-analyse (elk kwartaal), concentraties van riskant gedrag en risico's naar wegtype. Voor deze analyses moet de frequentie aansluiten op het beschikbaar komen van de gegevens.
Bij de opstelling van de BER-V blijkt een tekort aan informatie over genomen maatregelen en het beleidsproces.

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

Ad c. Coördinatie en afstemming
Voor alle genoemde metingen zouden meetprotocollen beschikbaar moeten zijn die door regionale en lokale instanties gebruikt kunnen worden voor metingen in hun eigen gebied.
Voorts moeten de overwegingen om wel of niet tot meten over te gaan, de gewenste steekproefomvang en diepgang van het onderzoek, vastgelegd worden.
Ten derde is geconstateerd dat er een draagvlak is voor een gemeen-schappelijk kader voor beleidsevaluatie: een gezamenlijke methodiek om te komen tot een evaluatie, die het mogelijk maakt onderling te vergelijken en samen te voegen. Zo'n kader zou moeten worden opgesteld.
Wij stellen voor dat AVV hiertoe het initiatief neemt en daar de partners in de regio bij betrekt, om na te gaan wat daar al gebeurt en belangrijk wordt gevonden.
Ten vierde is afstemming wenselijk ten aanzien van periodieke publikaties.

Ad d. Fungeren als aanspreekpunt en verlenen van ondersteuning bij het gebruik
Er is veel informatie beschikbaar, maar niet alles is bij de belanghebbenden bekend en bovendien zijn de toepassingsmogelijkheden van de beschikbare informatie niet altijd duidelijk. Een 'Who-is-who'-systeem en een centraal punt met een vraagbaak-functie, kunnen verbetering brengen in deze situatie. AVV zou op zijn minst voor de invulling van deze rol moeten zorgen. In de regio vervullen de regionale directies, de provincies en de secretariaten van de ROV's ook al een adviserende rol voor gemeenten. Om versnippering tegen te gaan is meer duidelijkheid over de plaats van de 'kennisfunctie' in de regio wenselijk.
Verder kan ook actief informatie worden uitgedragen, toegesneden op bepaalde belanghebbenden. Door bijvoorbeeld één keer per jaar een (serie) workshop(s) te organiseren, kan ieder worden bijgepraat en kan kennis worden uitgewisseld. Recente ontwikkelingen in de cijfers en de stand van zaken rond de ontwikkeling van nieuwe indicatoren kunnen worden besproken.
Tot slot dient nagegaan te worden of gemeenten behoefte hebben aan extra ondersteuning bij het opstellen van beleidsplannen (voor verkeer en vervoer of voor veiligheid) en wie daarbij welke rol zou kunnen spelen. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat er op het gebied van planvorming nog veel te doen is. De meningen over hoe dit aangepakt zou moeten worden, lopen echter uiteen.

9.3. Kennis over maatregelen

Wat maatregelen betreft worden de volgende basisfaciliteiten voorgesteld:

Onderwerp	Frequentie	Continueren, aanpassen of nieuw
Maatregeloverzichten maken	bijhouden en elke paar jaar opnieuw uitbrengen	aanpassen; kosten circa f 100.000 per jaar
Overzicht van maatregel-overzichten afkomstig van anderen dan rijksoverheid	eenmalig opstellen en daarna bijhouden	nieuw; kosten eenmalig f 50.000
Structuur afspreken voor aanmelding interessante projecten en verdere uit-wisseling van informatie	eenmalig afspreken en daarna onderhouden	nieuw
Centraal info-punt	permanent	nieuw; kosten: zie vorige paragraaf
Computer-applicatie	paar keer per jaar (of landelijk netwerk)	nieuw; kosten eenmalig circa f 200.000 en per jaar ook
Workshops	paar keer per jaar	nieuw; kosten circa f 100.000 per jaar

Tabel 7. *Overzicht met benodigde basisfaciliteiten voor maatregelen naar onderwerp, frequentie en kosten.*

Uit verscheidene peilingen onder actoren blijkt een grote behoefte te bestaan aan recente inzichten in de effectiviteit en kosten van maatregelen. Er is veel bekend over effectieve wijzen om de verkeersveiligheid te beïnvloeden, maar de kennis is niet altijd op het juiste moment toegankelijk bij de belang-hebbenden en bovendien is de toepasbaarheid niet altijd duidelijk.

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

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

Bedacht moet worden dat het bundelen van kennis tweerichtingsverkeer betekent: wie meent iets interessants te hebben ondernomen, waarvan anderen ook kunnen profiteren, zou dat liefst aan een centraal punt bekend moeten maken. Een af te spreken structuur hiervoor is dat één van de actoren op provinciaal niveau als coördinator in zijn/haar gebied optreedt en AVV als landelijke coördinator.

Voorts zijn de mogelijkheden te onderzoeken van een centraal informatiepunt en een computerapplicatie waarin eenvoudig en snel gezocht kan worden.

Verder is actieve kennisoverdracht aan te raden, bijvoorbeeld via workshops. Workshops zijn, met name voor informatie over maatregelen, een goede manier om kennis en ervaringen uit te wisselen. Dit wordt in zijn algemeenheid breed onderschreven; de kwaliteit van de workshops moet echter goed in de gaten worden gehouden. Besproken kunnen worden:
- succesvolle projecten;
- mislukkingen waarvan geleerd kan worden;
- bestaande (en geplande) overzichten van maatregelen.

Voor kennis over het concept 'duurzaam-veilig' wordt voorgesteld jaarlijkse workshops te organiseren waarbij ook aan de relatie met Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer aandacht moet worden besteed, evenals aan andere dan infrastructurele aspecten van een duurzaam-veilig wegverkeer. Voor ontwikkelingen op het gebied van voertuigen, gedragsbeïnvloeding en beleidsprocessen (planvorming, evaluatie, samenwerking, enzovoort) zouden tweejaarlijkse workshops toereikend kunnen zijn. Deze workshops zouden kunnen worden benut om kennis over recente ontwikkelingen over te dragen en bestaande maar nog steeds bruikbare kennis op te frissen.
Bij (het organiseren van) de kennisoverdracht ligt een zware rol voor AVV.

9.4. Modellen

Er zijn diverse modellen beschikbaar. Hiermee kunnen de volgende gegevens worden berekend:
- verplaatsingsbehoefte, vervoerwijze- en routekeuze (verkeer- en vervoermodellen);
- effecten op de verkeersveiligheid van wijzigingen in de infrastructuur en de mobiliteit.

Voorbeelden zijn: Landelijk Model Systeem, Nieuw Regionaal Model, Evaluatie Verkeer en Vervoer en de bijbehorende Veiligheidsmodule, Mobiliteitsverkenner en de bijbehorende Veiligheidsmodule, SWOVISI. Deze modellen zijn niet bij alle belanghebbenden bekend. De AVV kan gezien worden als de partij die verantwoordelijk is voor de centrale beschikbaarheid van de informatie over de toepassingsmogelijkheden. Van de genoemde voorbeelden is dat alleen bij SWOVISI van de SWOV niet het geval.
Hierbij hoort ook zeker informatie over de gegevens die ervoor nodig zijn en de beschikbaarheid hiervan; zonder geschikte gegevens (waaronder mobiliteit) is een model immers onbruikbaar. Hier schort het nogal eens aan.

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

Er is behoefte aan eenvoudige modellen waarmee effecten van beslissingen op het gebied van ruimtelijke ordening, infrastructuur, en verkeer en vervoer zichtbaar kunnen worden gemaakt. Het gaat hierbij om relatief dure

projecten. Voordat hiertoe wordt besloten, is nader onderzoek nodig naar hiaten in de bestaande modellen en eventueel gewenste aanvullende modellen (haalbaarheid, bruikbaarheid, kosten).

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

Samenvattend worden de volgende verbeteringen voorgesteld:

Onderwerp	Frequentie
Workshops over modellen en benodigde/beschikbare gegevens	jaarlijks; kosten circa f 25.000 per jaar
Aanpassingen of nieuwe modellen gewenst?	eenmalig onderzoeken (kosten circa f 100.000) en daarna onderhouden

Tabel 8. *Voorgestelde verbeteringen met betrekking tot basisfaciliteiten.*

9.5. Conclusie

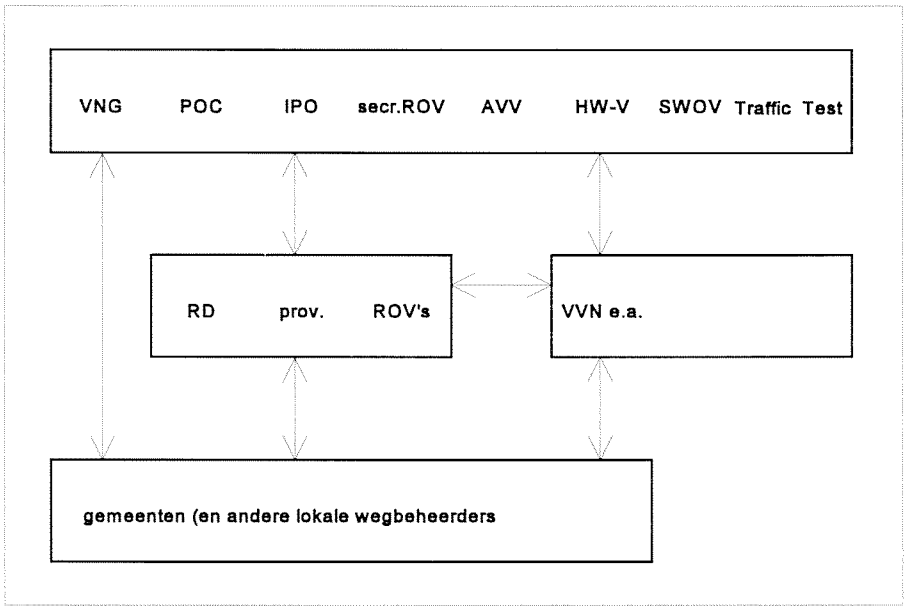
Hiervoor is een voorstel voor een pakket basisfaciliteiten beschreven.
Dit voorstel is gebaseerd op de behoefte die bestaat aan kennis en informatie. Dit is tijdens de loop van het onderzoek vastgesteld aan de hand van inventarisaties, gesprekken met gebruikers, discussies in de klankbordgroep, kennis binnen de SWOV en toetsing in workshops. Het voorstel heeft een brede inhoudelijke samenstelling en zou bij volledige realisering in een grote behoefte voorzien. In dat opzicht kan het pakket als optimaal worden gezien. Als kanttekening moet hierbij worden geplaatst dat de kosten om het pakket te realiseren nog niet in detail zijn meegewogen bij de vaststelling van de inhoud. De voorgestelde basisfaciliteiten kosten in totaal ruim drie miljoen gulden per jaar; voor circa 2,5 miljoen gulden zijn eenmalige onderzoeken voorgesteld, die vanzelfsprekend niet allemaal in één jaar hoeven te worden uitgevoerd.
In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op het vervolgtraject.

10. Voorgestelde organisatie

10.1. Voorgestelde overlegstructuur

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

De actoren, hun overkoepelende verbanden en twee nauw betrokken leveranciers van basisprodukten zijn als volgt te schematiseren:



Afbeelding 2. *Overzicht van actoren, overkoepelende verbanden en adviseurs.*

Behalve AVV en HW-V zouden derhalve de volgende personen aan het overleg moeten deelnemen:

- Een vertegenwoordiger van het Periodiek Overleg Verkeersveiligheids-consulenten (POC) namens de regionale directie van Rijkswaterstaat.
- Een vertegenwoordiger van het Interprovinciaal Overleg (of het werk-overleg verkeer en vervoer) namens de provincies.
- Een vertegenwoordiger van het overleg van secretarissen van ROV's.
- Enkele vertegenwoordigers van gemeenten. Het is de vraag of de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) als vertegenwoordigende instantie in dit tamelijk inhoudelijke overleg moet optreden namens de gemeenten; voor zover bekend, neemt de VNG gewoonlijk niet zo'n rol op zich.
  Een alternatief is een persoon die ruggespraak houdt met zijn achterban via de Stuurgroep Stedelijke Verkeersveiligheid.
- VVN, namens alle belangenorganisaties.

- De SWOV en Traffic Test als belangrijke leveranciers van basis-faciliteiten.

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

10.2. Implementatietraject

Wat het verzamelen van gegevens en het samenstellen van publikaties daarover betreft, stellen wij voor dat AVV met de hierboven genoemde belanghebbenden (deels mede-financierder of opdrachtgever van eigen onderzoek), om de tafel gaat zitten om afspraken te maken omtrent een meerjarenonderzoeksprogramma. Hierin komt het volgende aan de orde:
- tweejaarlijkse pakketten van metingen van basisgegevens;
- rapportage hierover en wijze van beschikbaarstelling van de resultaten;
- onderzoek naar de wenselijkheid, haalbaarheid en exacte invulling van nieuwe indicatoren (waaronder proces-indicatoren);
- meetprotocollen en richtlijnen voor meetprogramma's;
- kader voor beleidsevaluatie.

Verder stellen wij voor dat AVV nagaat welke afspraken met wegbeheerders kunnen worden gemaakt over de registratie van wegkenmerken en benutting.

Ten aanzien van maatregelen is het nodig afspraken te maken over verzameling, toetsing en verspreiding van de relevante informatie. Verschillende andere lopende projecten hebben hierop ook betrekking:
- KEVER (HW-V);
- kennisoverdracht snelheden (AVV);
- informatiepunt Duurzaam-Veilig Verkeer (HW-V/AVV).

Hierover moet afstemming blijven bestaan.

Wat de modellen betreft, raden wij aan te beginnen met het inventariseren van de mate van voldoening, zowel qua concept en technische uitvoering als qua beschikbare en benodigde gegevens. Ook zou het goed zijn meer bekendheid te geven aan de bestaande modellen. Gezien de kosten van model-ontwikkeling moet hiertoe pas worden besloten als er dringend behoefte aan is.

Literatuur

Behoeftebepaling Verkeersongevallengegevens. INRO-TNO, in opdracht van AVV.

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

Bureau Terp (1995). *Tevredenheid over bestaande basisprodukten.*

Catalogus basisprodukten. AVV.

Vaneker, C.H.J. & Dijker, A.R. (1989). *Evaluatie onderzoek informatiecampagne "Actie -25%".* Klapper Kommunikatie Sociaal Wetenschappelijk Onderzoekbureau, Amsterdam.

Schlüter, M.J. et al. (1994). *Marktonderzoek duurzaam-veilig.* Stichting voor Ruimtelijk Onderzoek en Advies STOGO, Utrecht/ Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid MPV 1996-2000; De daad bij het woord (1996). Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Den Haag.

Onderzoeksjaarplan 1996. AVV.

Werkgroep 'VerkeersOngevallen Analyse Programma VOAP (1993). *Tweede generatie VerkeersOngevallen Analyse Programmatuur VOAP; Voorstel voor de ontwikkeling van een standaard programma.* Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond- Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek C.R.O.W.

Bijlage 1 t/m 6

1. *Klankbordgroep.*
2. *Het beleidsproces nader omschreven.*
3. *Overzicht van basisgegevens en informatie over maatregelen.*
4. *Toelichting op schema met beleidsprocessen en indicatoren.*
5. *Workshops.*
6. *Bestaande basisfaciliteiten.*

Bijlage 1 Klankbordgroep

De deelnemers aan de klankbordgroep waren:

J. Sistermans	HW-V (later H. de Leeuw)
P. Louwers	Regionale Directie RWS Zuid-Holland
I. van der Veen	Regionale Directie RWS Oost-Nederland
R. de Bruijn	Regionale Directie RWS Oost-Nederland
P. Snoeren	Provincie Utrecht
S. van der Meulen	ROV Friesland
W. Serné	gemeente Zoetermeer
J. Vissers	Traffic Test
K. Brookhuis	VSC

Ook de AVV (H. Derriks, projectbegeleider) en de SWOV (J. Mulder en M. Brouwer) namen deel aan het overleg.

Bijlage 2 Het beleidsproces nader omschreven

2.1 Binnen het beleidsproces

De aanpak van de verkeersonveiligheid vereist van iedere actor een verschillende rol die is afgeleid van de taken die hij binnen het beleidsproces moet vervullen. De informatie die op elk niveau van het beleidsproces nodig is en de plaats van elke actor binnen het beleidsproces, maken mede duidelijk over welke basisfaciliteiten de actor moet beschikken om zijn rol te kunnen vervullen.

2.1.1 *Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling*

Tot de beleidsvoorbereiding behoren alle werkzaamheden die ertoe moeten leiden dat beleid kan worden ontwikkeld en uitgevoerd. Dat vereist niet alleen inzicht in de problematiek waarop het beleid is gericht (dus een grondige probleemanalyse), maar ook inzicht in de mogelijkheden om beleid te realiseren. Dit laatste niet alleen in inhoudelijke zin, maar ook door het overwegen van, en rekening houden met andere aspecten. Behalve politieke randvoorwaarden kunnen daartoe ruimtelijke ordening- en milieuaspecten worden gerekend, evenals financieel-economische en personele aspecten.
In het algemeen zal op dit niveau binnen het beleidsproces sprake zijn van een brede behoefte aan informatie die niet louter op verkeersveiligheid alleen hoeft te zijn gericht. Die breedte, maar ook de diepgang van de kennis die daaraan ten grondslag ligt, wordt in het algemeen ontleend aan wetenschappelijk onderzoek; dit kan echter ook worden ontleend aan de kennis die wordt opgedaan bij het monitoren van ontwikkelingen.
Het zwaartepunt van de beleidsvoorbereiding zal liggen bij taken als:
- het maken van probleemanalyses;
- het genereren van mogelijke oplossingen;
- het inventariseren van voorwaarden uit de samenleving.

Gegeven de werkzaamheden uit de beleidsvoorbereiding waarin de problematiek is gekenschetst en de realiseerbaarheid is nagegaan, moet in de fase van de beleidsontwikkeling een samenhangend landelijk verkeersveiligheidsbeleid worden geformuleerd en de mogelijkheden worden geschapen voor een juridisch kader voor de uitvoering. De hiervoor benodigde informatie is wel breed, maar is al veel specifieker van aard en meer toegesneden op de te kiezen oplossingen. Het zwaartepunt zal hier liggen op het uitwerken van scenario's en het bepalen van strategieën.

2.1.2 *Beleidsvaststelling*

Voor zover overheden als actor optreden, beslissen politiek verantwoordelijken uiteindelijk over het in de voorgaande fasen voorbereide en ontwikkelde beleid. Als dat juist is gebeurd, zijn in dat stadium al alternatieven aangegeven en is ook reeds de informatie beschikbaar die de mogelijkheid geeft een verantwoorde keuze tussen de alternatieven te kunnen maken. De beschikbare informatie is in deze fase al dusdanig geselecteerd en bewerkt dat er geen sprake meer is van een behoefte aan basisfaciliteiten. In dit stadium ligt het zwaartepunt op het maken van keuzen; dat geldt ook als niet-overheden als actor optreden.

2.1.3 *Beleidsimplementatie en -uitvoering*

De beleidsimplementatie bevindt zich op het grensvlak tussen voorbereiding en ontwikkeling van het beleid en de uitvoering ervan: de uitgangspunten zijn nu bekend, maar de uitvoering is nog met de nodige onzekerheid omgeven. In deze fase moeten er stimulansen uitgaan naar de potentiële uitvoerders. Dit vereist specifieke inzet en kennis van degenen die het beleid hebben voorbereid en ontwikkeld, maar het is de vraag of de basisfaciliteiten waarvan in dit rapport sprake is, in deze fase een belangwekkende of doorslaggevende rol spelen. Voorzover in de voorgaande fasen al niet is uitgegaan van voldoende draagvlak, zal dit tijdens de implementatie verder moeten worden uitgebouwd.
Vervolgens wordt bij de beleidsuitvoering het uitgestippelde beleid omgezet in concrete maatregelen. Dit vereist enerzijds specifieke kennis over die maatregelen, maar anderzijds ook dat die kennis voor een groot aantal actoren beschikbaar is. Deze voorwaarden gelden eens te meer omdat na de decentralisatie van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid ook de andere bestuurslagen dan het Rijk meer bij de uitvoering zijn betrokken.
Het opbouwen van een organisatie en het streven naar flexibiliteit in de uitvoering, zijn hier sleutelbegrippen. Om zicht te krijgen op de mate van implementatie en uitvoering is monitoring noodzakelijk.

2.2 Beleidsevaluatie

Wanneer het beleid is omgezet in maatregelen en deze tot uitvoering zijn gebracht, ontstaat de behoefte zich ervan te overtuigen dat het resultaat dat men aanvankelijk voor ogen had ook daadwerkelijk is bereikt. Dit vereist niet alleen de beschikbaarheid van gegevens over de situatie in het verleden, maar ook de opbouw van kennis over de veranderde situatie. Deze kennis kan zowel door evaluatie-onderzoek als door monitoren worden vergaard. Zowel het evaluatie-onderzoek als de monitoring moeten zich niet alleen richten op de voor- en nageschiedenis van de ingevoerde maatregelen en de effecten daarvan, maar ook op het proces rond de implementatie en de uitvoering.
In § 2.4 wordt uitgebreid ingegaan op het beleidsproces.

2.3 Beleidsadvisering

Beleidsadvisering kan in alle stadia van het beleidsproces plaatsvinden en vereist dan ook gegevens en kennis die toepasbaar zijn bij zowel de ontwikkeling, de uitvoering en de evaluatie van het beleid als bij onderzoek. Beleidsadvisering gebeurt door een veelheid van actoren, onder meer de Raad voor de Verkeersveiligheid, de SWOV en andere onderzoeksinstituten, universiteiten, adviesbureaus, particuliere organisaties, enzovoort. De door hen gebruikte kennis is opgebouwd uit ervaringen en onderzoek in het verleden, maar wordt in sommige gevallen ook verkregen uit onderzoek dat is gebaseerd op de adviesaanvraag.

2.4 Het beleidsproces in meetbare termen

2.4.1 *Inleiding*

Het meten van beleidsprocessen is nog geen gemeengoed, maar het komt steeds meer in de belangstelling. Zeker waar in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid het belang van goedlopende processen en samenwerking

zo wordt benadrukt, zal naar verwachting de evaluatie een grotere rol gaan spelen. Deze proces-evaluatie kan zich richten op beleidsprocessen binnen organisaties en op samenwerking tussen organisaties.

2.4.2 *Beleidsprocessen binnen instanties*

Verkeersveiligheidsinstanties kunnen op heel verschillende wijze invulling geven aan hun beleid. Om dit beleid toch op uniforme wijze te kunnen beschrijven, typeren we het naar inhoud, vorm en omvang. Allerlei factoren hebben hier invloed op; deze zijn ook te beschrijven. Gezocht is naar grootheden die objectief en concreet te registreren zijn. (Boskma, Herweijer & Van Selm, 1990)

Bij de *inhoud* van het beleid gaat het om twee aspecten:
- Doelgerichtheid: welke hoofd- en tussendoelen stelt een instantie zich. Hierbij gelden als voorwaarden dat deze doelen meetbaar zijn en zich richten op de kern van het probleem.
- Maatregelpakket: welke middelen en instrumenten zet een instantie in om het doel te bereiken.

Bij de *vorm* van het beleid bedoelen we de organisatorische condities waaronder het beleid gewoonlijk wordt ontwikkeld en uitgevoerd. Belangrijke vormkenmerken zijn:
- Taakverdeling: welke functionarissen en organisatorische eenheden spelen een rol bij de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van het beleid.
- Coördinatie: op welke wijze worden maatregelen die de verkeersveiligheid beïnvloeden, gecoördineerd (bijvoorbeeld door een werkgroep of een verkeersveiligheidscoördinator);
- Toegankelijkheid: in welke mate is het beslissingsproces ontvankelijk voor beïnvloeding door derden; is de organisatie ingericht op het laten 'meepraten' van personen of instanties buiten de eigen organisatie.
- Informatievoorziening: in welke mate worden beleidsbeslissingen gebaseerd op concrete informatie;
- Planmatigheid: in welke mate vinden afzonderlijke maatregelen hun basis in een met feiten onderbouwd en van tevoren doordacht stelsel van elkaar ondersteunende maatregelen? Dit kan zijn beslag krijgen in een integraal verkeersveiligheidsplan of een verkeers- en vervoersplan waarvan verkeersveiligheid een onderdeel is.

Omvang is meetbaar te maken met behulp van:
- Aandacht: bijvoorbeeld het aantal malen dat verkeersveiligheid bij de politiek-bestuurlijke top van de organisatie op de agenda staat als fractie van het totale aantal agendapunten waarover wordt vergaderd.
- Middelinzet: hoeveel geld wordt uitgegeven aan verkeersveiligheid (in termen van menskracht, bekostiging van activiteiten en investeringen).
- Inspanning: welke inspanningen zijn feitelijk gepleegd voor het implementeren van maatregelen.

Allerlei *invloedsfactoren* werken op het beleid in. Belangrijk voor verkeersveiligheid zijn:
- Probleembesef: wordt de ernst van het probleem onderkend? Wordt de verkeersonveiligheid qua omvang en ontwikkeling zodanig uitgedrukt dat het aanspreekt?

- Draagvlak bij bestuurders: vinden bestuurders verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp in vergelijking met andere onderwerpen? Menen ze tijdens hun zittingsperiode te kunnen 'scoren' met verbetering van de verkeersveiligheid? Zijn de effecten in relatie tot de kosten duidelijk genoeg bij de bestuurders?
- Externe contacten: wordt er door andere instanties met een zekere regelmaat aangespoord tot een planmatig en gecoördineerd verkeers-veiligheidsbeleid?
- Financiering/subsidies: kan de organisatie over voldoende financiële middelen beschikken? Subsidies beïnvloeden beslissingen. Voorts is het vraagstuk van de financiering van een duurzaam-veilige weginfrastructuur actueel.
- Kennisoverdracht: kan de organisatie over voldoende toepasbare kennis beschikken bij het kiezen van doelstellingen en maatregelen?
- Eerder gevoerd beleid: beleid waartoe eerder is besloten, kent een zekere continuïteit en een mate van 'traagheid' waarmee het veranderd wordt.

2.4.3. *Samenwerking tussen instanties*

Er zijn vele redenen voor samenwerking tussen instanties. Enkele voorbeelden zijn:
- De ontwikkeling en implementatie van 'duurzaam-veilig' vraagt om afstemming tussen wegbeheerders, onderzoeksbureaus en centrale afdelingen van het Rijk.
- De politie verlangt soms tegenover geïntensiveerd toezicht op gevaarlijke trajecten of locaties dat de wegbeheerder de situatie op niet al te lange termijn aanpakt.
- Politietoezicht zonder voorlichting heeft een veel geringer effect op de subjectieve pakkans dan met voorlichting.

Indicatoren die beschrijven hoe het met de samenwerking gesteld is, zouden de volgende kunnen zijn:
- Draagvlak voor samenwerking: zien alle betrokken instanties het nut ervan in? Vinden ze dat de voordelen ervan groter zijn dan de inspanningen en de eventuele extra doorlooptijd die samenwerking met zich meebrengt?
- Overleg: hoe vaak (per jaar) wordt tussen verschillende instanties overleg gevoerd (volgens een vast schema en ad hoc)?
- Coördinatie: in welke mate worden beleidsplannen en activiteiten tijdig besproken en op elkaar afgestemd?
- Samenwerking: in hoeveel projecten wordt daadwerkelijk samengewerkt door verschillende instanties?
- Toetsing van plannen: in welke mate worden plannen ter toetsing aan een andere instantie voorgelegd?
- Criteria voor toetsing: zijn er expliciete criteria voor toetsing? Zo ja, welke zijn die en hoe stringent zijn ze?

Bijlage 3 Overzicht van basisgegevens en informatie over maatregelen

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven (*Tabel 3.1*) van de beleidsterreinen en factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid.

Tabel 3.1. *Overzicht van de beleidsterreinen en factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid.*

Typen factoren	**Uitwerking / beleid**	**Indicatoren**
Autonoom/achtergrond	bevolking	omvang bevolking leeftijdsopbouw doodsoorzaken
	rijbewijzen	rijbewijsbezit naar leeftijd afgifte nieuwe rijbewijzen
	weer	neerslag wind sneeuw gladheid temperatuur zonneschijn plotselinge veranderingen
	internationaal	bevolking wegennet mobiliteit slachtoffers (aantallen en ratio's)
Andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer	economie	nationaal produkt inkomensontwikkeling arbeidsdeelname
	voertuigbezit	voertuigbezit verkoopcijfers
	recreatie, toerisme	afgelegde kilometers
	rechtshandhaving (politie en OM)	totale beschikbare capaciteit uren besteed aan verkeershandhaving PV's verkeersovertredingen effecten van verkeershandhaving beleving van problemen door burgers
	integraal veiligheidsbeleid (BiZa; gemeenten)	aandacht voor verkeersveiligheid in (lokale) veiligheidsplannen
	onderwijs (OC&W)	verkeerseducatie: minimum en feitelijk aantal lesuren per schooltype / aantal leerlingen en studenten naar o.a. leeftijd
	ontmoediging gebruik middelen die rijvaardigheid beïnvloeden (VWS)	gebruik alcohol gebruik drugs gebruik medicijnen
	medische zorg (VWS)	verkeersslachtoffers letsels type behandeling kosten blijvende gevolgen andere slachtoffers van ongevallen
	ruimtelijke ordening (VROM; provincies; gemeenten)	aandacht voor verkeersveiligheid in RO- plannen, streekplannen en bestemmings- plannen

Vervolg Tabel 3.1...

Typen factoren	Uitwerking / beleid	Indicatoren
Verkeer en vervoer SVV:		
Leefbaarheid		
	luchtverontreiniging	NO_x, C_xH_x
	energiebesparing	CO_2
	geluidshinder	oppervlak / woningen met geluidsoverlast
	verkeersonveiligheid	objectieve en subjectieve onveiligheid[i]
	versnippering natuur en landschap	
	vervoer gevaarlijke stoffen	interne en externe risico's (normen en feiten) afgelegde kilometers
Geleiding mobiliteit		
	afstemming met ruimtelijk beleid	zie boven
	ABC-locatiebeleid	
	stringent parkeerbeleid herinrichting stedelijk gebied	effect op autokilometers en veiligheid
	telematica	resultaten van proeven: doorstroming en veiligheid
	prijsbeleid	effect op gebruik wegennet en veiligheid
Bereikbaarheid		
	gebruik wegennet	opbouw wegennet voertuig- en reizigerskilometers reistijden verdeling over wegennet intensiteiten congestiekans
	bevordering openbaar vervoer	effect op modal split en verkeersveiligheid
	bevordering carpoolen	idem
	bevordering fietsverkeer	idem risico naar leeftijd risico naar wegtype
	beperking goederenvervoer over de weg	voertuigkilometers, o.a. naar tijdstip van de dag
Fundament		
	communicatie	draagvlak bewustwording
	samenhangend verkeer- en vervoerbeleid op regionaal niveau	geïntegreerde provinciale en gemeentelijke plannen
	vervoersmanagement	plannen van bedrijven

[i] Subjectieve onveiligheid wordt niet genoemd in het SVV, maar is door de klankbordgroep wel als belangrijk aangemerkt. Op indicatoren voor onveiligheid wordt bij het volgende onderdeel uitgebreid ingegaan.

Vervolg Tabel 3.1...

Typen factoren	Uitwerking / beleid	Indicatoren
Verkeersveiligheid Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid:		
	intensivering speerpunten 'duurzaam-veilig' nieuwe onderwerpen gericht op verbetering verkeersveiligheid door samenwerkende partners met eigen verantwoordelijkheden	
		omvang probleem: ongevallen slachtoffers risico letsels wijze van behandeling blijvende gevolgen materiële schade kosten verkeersonveiligheid subjectieve onveiligheid
via:		
Weg		
	infrastructuur verkeerstekens telematica	wegennetwerk (model) lengte wegennet
		kenmerken wegennet[2] aandeel gecategoriseerde wegennet aandeel DV ingericht wegennet mate van uniformiteit aandeel rotondes nieuwe stijl aandeel kruispnt. met voorrangsregeling aantal en km^2 30 km/uur- gebieden aandeel inwoners in verblijfsgebieden aantallen km. doelgroepstroken aangepakte black-spots
Voertuig		
	richtlijnen gedragsbeïnvloeding telematica	voertuigeigenschappen algemeen: type merk bouwjaar
		voertuigeigenschappen zwaar verkeer: rem- en rijstabiliteit remweg maten en gewichten beladingseisen
		voertuigeigenschappen brom-/snorfiets: opvoerbaarheid wel/niet opgevoerd zijn
		veiligheidsvoorzieningen personenauto: derde remlicht airbag
		veiligheidsvoorzieningen zwaar verkeer: snelheidsbegrenzer ABS black-boxes zij-afscherming absorberend front
		veiligheidsvoorzieningen fiets: reflectoren

[2] Wordt nader uitgewerkt in *Bijlage 4*, bij het onderdeel *Bereikbaarheid*.

Vervolg Tabel 3.1....

Typen factoren	Uitwerking / beleid	Indicatoren
Mens		
	educatie beïnvloeding sociale omgeving voorlichting handhaving beloning	alcoholgebruik door automobilisten
		rijsnelheden gemotoriseerd verkeer: - gemiddelde snelheid - V90 - % overschrijders - % overtreders snelheid bromfietsen
		gebruik veiligheidsvoorzieningen: - gordels - afstelling hoofdsteunen - kinderzitjes - valhelmen beschermende, opvallende kleding van motorrijders MVO gebruik fietsverlichting
		riskant/agressief gedrag: rood-lichtnegatie volgafstanden inhaalgedrag voorrangsgedrag vluchtstrookgebruik
		zwaar verkeer: naleving rij- en rusttijden naleving beladingseisen begeleiding personeel schaderegistratie
		kwaliteit rij-opleidingen: slaagpercentages: personenauto motor vrachtauto/bus brom-/snorfiets
		kennis: regelgeving gevolgen riskant gedrag voorlichting/toezicht-campagnes
		attituden/gedragsdeterminanten: normen/waarden motieven
		beleving weggebruikers en draagvlak t.a.v. maatregelen: probleembesef mening over problemen mening over maatregelen subjectieve pakkans
		subjectieve onveiligheid: o.b.v. klachten o.b.v. onderzoek

Vervolg Tabel 3.1...

Typen factoren	**Uitwerking / beleid**	**Indicatoren**
Proces[3]		
	binnen instanties	inhoud: doelgerichtheid maatregelpakket
		vorm: taakverdeling coördinatie toegankelijkheid informatievoorziening planmatigheid
		omvang: aandacht middelinzet (tijd en geld) mate van implementatie van maatregelen
		invloedsfactoren: probleembesef draagvlak bij bestuurders externe contacten externe randvoorwaarden financiering/subsidies kennisoverdracht eerder gevoerd beleid
	samenwerking tussen instanties	draagvlak voor samenwerking overleg coördinatie samenwerking toetsing plannen criteria voor toetsing

[3] Alle termen worden in *Bijlage* 2 toegelicht.

Bijlage 4 Toelichting op schema met beleidsprocessen en indicatoren

1. Toelichting op de autonome factoren

1.1 *Inleiding*

Bij de autonome gegevens en achtergrondgegevens zijn onderscheiden:
- bevolking
- rijbewijsbezit
- weer
- internationale gegevens

Dit type informatie is zowel bij beleidsevaluatie als bij beleidsvoorbereiding aan de orde: welk deel van de achter ons liggende ontwikkelingen is toe te schrijven aan autonome factoren en met welke ontwikkelingen moeten we de komende jaren rekening houden?
In veel gevallen wordt dit soort informatie eerder gebruikt ter ondersteuning van het beleid door onderzoekers, dan dat achtergrondgegevens door beleidsmedewerkers zelf veelvuldig worden geanalyseerd.

1.2 *Illustratie van het belang van autonome gegevens en achtergrondgegevens*

Naarmate de omvang van de bevolking toeneemt, zijn er doorgaans ook meer verkeersdeelnemers.
Speciale aandacht is daarbij nodig voor de omvang van de bevolking in leeftijdscategorieën met een hoog risico: jongeren en ouderen. Begin jaren zeventig is het jaarlijkse aantal geboortes sterk afgenomen. Deze factor heeft positief gewerkt op het aantal jeugdige slachtoffers en zal ook in de nabije toekomst nog doorwerken; de effecten nemen echter af.
Tegelijkertijd heeft een andere, voor de verkeersveiligheid negatieve, factor zijn intrede gedaan: toename van de bevolkingsaantallen in de andere leeftijdscategorie met een hoog risico: 65+. Deze toename zal tot het jaar 2010 nog betrekkelijk bescheiden zijn, maar wanneer de na-oorlog geboortegolf de 65-jarige leeftijd bereikt, betekent dit een spectaculaire toename. De toenemende ervaring met massa-motorisering (het feit dat mensen gewend raken aan verkeer met veel gemotoriseerde voertuigen) zal naar verwachting weer een matigend effect hebben op de toename van het risico, maar daar staat tegenover dat de mobiliteit van 'jonge ouderen' nog aanzienlijk kan toenemen.

De bevolkingsomvang en leeftijdsopbouw hebben ook effect op de instroom van nieuwe verkeersdeelnemers. In de ongevallencijfers is zichtbaar dat het gaan deelnemen aan het verkeer op een voor de verkeersdeelnemer nieuwe wijze extra risico's met zich meebrengt. Naarmate de rij-ervaring toeneemt, uit te drukken in aantal jaren dat men een rijbewijs bezit, neemt de kans betrokken te raken bij een ongeval af. Instroom van nieuwe verkeersdeelnemers blijkt deels uit voertuigparkcijfers. Voor voertuigen waarvoor een rijbewijs nodig is, zeggen gegevens over de afgifte van nieuwe rijbewijzen nog meer.

Doodsoorzaken plaatsen verkeersveiligheid in perspectief: in welke mate zijn ongevallen een bedreiging naast ziekte, andere ongevallen en andere doodsoorzaken? Met name de onderverdeling naar leeftijd bevestigt dat het verkeer een belangrijke doodsoorzaak is onder de jeugd.

Dat het weer van invloed is op verkeersongevallen, is evident; er zijn echter vele complexe relaties. Slechte weersomstandigheden verhogen het risico, maar beïnvloeden ook of iemand de weg op gaat en op wat voor wijze. Mooi weer is daarentegen juist aantrekkelijk voor langzaam verkeer en motorrijders. Verder is waar te nemen dat verkeersdeelnemers hun gedrag in langere perioden van bijvoorbeeld mist en gladheid gaan aanpassen; grote klappen of grote aantallen ongelukken gebeuren vooral de eerste dag(en).

Internationale cijfers over slachtoffers zijn nuttig als referentie voor ontwikkelingen in Nederland en om aanwijzingen te geven voor een mogelijk betere aanpak in andere landen. Uit de IRTAD blijkt dat Nederland de laatste jaren achterblijft wat de afname van het risico betreft.

1.3 Organisatie van de inwinning

Gegevens over bevolking en rijbewijzen worden gepubliceerd door het CBS. Zij verzorgt ook prognoses van de bevolkingsomvang. Het KNMI registreert het weer. De IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) wordt beheerd door de BASt in Duitsland, in opdracht van de OECO.

2. Toelichting op andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer

2.1 *Inleiding*

De factoren onder deze noemer zijn te onderscheiden naar:
- economie
- recreatie/toerisme
- rechtshandhaving
- integraal veiligheidsbeleid
- verkeerseducatie op scholen
- ontmoediging/beheersing gebruik van middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden
- medische zorg
- ruimtelijke ordening

Bij economie en recreatie/toerisme gaat het vooral om gegevens met een voor de verkeersveiligheid soortgelijke functie als autonome factoren (verklaring achteraf en anticiperen op verwachte ontwikkelingen).
Bij de andere terreinen gaat het meer om onderwerpen waarop verkeersveiligheidsinstanties kunnen aanhaken in de fase van beleidsvoorbereiding en -uitvoering, en waarop invloed kan worden uitgeoefend.

2.2 *Toelichting op het belang van de informatie*

De economische ontwikkeling is van grote invloed op de ontwikkeling van de mobiliteit. Ook is er een verband tussen arbeidsdeelname en mobiliteit. Verder leidt inkomensgroei tot groei en/of verschuivingen in voertuigbezit: meer motoren, andere typen auto's en scootertjes. Deze verschuivingen kunnen verhoogde risico's met zich meebrengen.
Een aanzienlijk deel van de afgelegde kilometers is voor recreatie- en toeristische doeleinden. Deze verkeersdeelnemers rijden vaak in een voor hen relatief onbekend gebied, wat verhoogde risico's met zich meebrengt.

De inzet van de politie voor verkeershandhaving hangt af van de totale capaciteit, de prioriteit die aan verkeershandhaving wordt gegeven en de wijze waarop de politie het verkeerstoezicht organiseert. Prioriteiten worden, behalve voor het hoofdwegennet, bepaald in het zogenaamde driehoeksoverleg. Richtlijnen uitgegeven door het OM, kunnen hierbij een rol spelen. Verder kunnen behulpzaam zijn:
- gegevens over potentiële effecten van verhoogde inspanning van de politie (waar mogelijk ondersteund met elektronische handhavingsapparatuur);
- informatie over de wijze waarop het verkeerstoezicht efficiënt georganiseerd wordt, ondersteund door voorlichting;
- de mate waarin burgers verkeersovertredingen als een probleem ervaren. Dit wordt onder andere in de Politiemonitor vastgelegd.

De input is onder andere af te meten aan capaciteit en besteding in uren; de output in processen-verbaal en, bij voorkeur, in afname van het percentage overtreders.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en gemeenten streven naar een integraal veiligheidsbeleid. Ruime aandacht voor verkeersveiligheid is hierbij geen vanzelfsprekende zaak, maar wel wenselijk.

Het ministerie van Onderwijs, Wetenschappen en Cultuur heeft verkeerseducatie als verplicht vak gehouden. Het aantal uren is echter gering en praktisch onderwijs komt er vaak niet van. Daarom wordt in ROV-verband veel gedaan aan de bevordering van goede verkeerseducatie.

Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport streeft naar ontmoediging/beheersing van het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen. Het algehele niveau van 'gebruik' geeft de omgeving aan waarbinnen vanuit verkeersveiligheid de combinatie van gebruik en verkeersdeelname moet worden tegengegaan. Overigens is de invloed van medicijngebruik op de rijvaardigheid complex; medicijnen kunnen ook juist nodig zijn om iemand goed te laten functioneren.

Nadat een letselongeval dat aan de definitie voldoet (een schram is geen letsel) heeft plaatsgehad, vindt veelal enige vorm van behandeling plaats. Zeker in ernstige gevallen kan de adequaatheid van de behandeling van levensbelang zijn. Om die reden vindt er ook een proef plaats met een trauma-team per helikopter.
Voorts kunnen patronen van letsels in combinatie met bepaalde typen ongevallen (en gegevens zoals wijze van verkeersdeelname en leeftijd) aanknopingspunten geven voor verbetering van voertuigen of beveiligingsmiddelen. Zo staat whiplash momenteel extra in de belangstelling. Informatie over de omvang en ontwikkeling van bepaalde letsels stimuleert initiatieven er iets aan te doen. Zoals het geval was bij whiplash en het bevorderen van goed afgestelde hoofdsteunen.
Verder geven medische registraties aanvullend inzicht in het aantal letselslachtoffers en daarmee in de omvang van het probleem van verkeersonveiligheid (zie ook § 4.2).
In de medische wereld bestaat er een schaal voor de ernst van letsels. Toepassing hiervan op slachtoffers van verkeersongevallen geeft eveneens een maat voor de gevolgen van verkeersonveiligheid.
Veel verkeersslachtoffers ondervinden blijvende hinder van hun letsels. Nog afgezien van ander menselijk leed, geven ook blijvende gevolgen de prijs aan die de maatschappij voor het verkeer betaalt.
Tot slot is het belang van de aanpak van verkeersonveiligheid mede aan te geven door het te plaatsen in het perspectief van aantallen slachtoffers van andere ongevallen.

Ruimtelijke ordening heeft een sterke invloed op de behoefte aan verplaatsingen en de mogelijkheden dit op een duurzaam-veilige wijze te doen.
Vanaf het begin van het opstellen of aanpassen van ruimtelijke plannen zou met verkeersveiligheid rekening moeten worden gehouden.
Daartoe moet ten eerste inhoudelijke informatie beschikbaar zijn over de mogelijkheden; er bestaan diverse ontwerpwijzers en rapporten met adviezen. Ook informatie over succesvolle projecten moet beschikbaar zijn voor anderen.
Ten tweede gaat het er ook om de argumenten te kennen waar planologen en stedebouwkundigen gevoelig voor zijn, om meer draagvlak bij hen te bereiken.

Ten derde zijn er instrumenten beschikbaar en verder te ontwikkelen die de besluitvorming ondersteunen, door effecten van verschillende varianten door te rekenen. Het Nieuw Regionaal Model en SWOVISI (een model om varianten van infrastructuur door te rekenen op veiligheidsconsequenties) zijn hiervan voorbeelden. Op basis van verwachte vervoersstromen en kencijfers, zijn schattingen te maken van het aantal slachtoffers.
Het vraagstuk van inpassing van verkeersveiligheid in ruimtelijke ordening speelt op alle bestuurlijke niveaus. Gezien de mate van uitwerking van plannen, ligt het accent op het gemeentelijke niveau.

2.3 *Organisatie van de inwinning*

Sommige informatie is alleen van de betrokken instanties zelf te betrekken, andere via overkoepelende organisaties of het CBS. Voor bepaalde gegevens geldt dat ze niet helemaal zoals gewenst, beschikbaar zijn. Afhankelijk van het belang dat eraan wordt gehecht, worden hiervoor acties ondernomen. Initiatieven voor meer inbreng van verkeersveiligheid in ruimtelijke ordening moeten primair van verkeersveiligheidsmensen komen, die de verworven inzichten bundelen en uitwisselen.

3. Toelichting op verkeer en vervoer

3.1 *Inleiding*

Het verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in het SVV (Structuurschema Verkeer en Vervoer). Veel gegevens die op dit terrein worden verzameld, zijn niet primair voor verkeersveiligheid bedoeld. Dit geldt ook voor de maatregelen die niet primair op veiligheid gericht zijn. Het is zaak er wel naar te streven dat het veiligheidsbelang voldoende wordt meegewogen.
Naar analogie van het SVV is onderscheid gemaakt naar:
- leefbaarheid;
- geleiding mobiliteit;
- bereikbaarheid;
- fundament.

Veel basisgegevens zijn van belang in de fasen van de probleemvaststelling en evaluatie.
De maatregelenkant is actueel bij de fasen van het bepalen van de mogelijke aanpak en het opstellen van plannen.

3.2 *Toelichting op het belang van de informatie*

3.2.1 *Leefbaarheid*

De ernst van de milieu-problemen is af te meten aan emissies en geluidshinder. De taakstellingen zijn geformuleerd in termen van:
- NO_x en C_xH_x voor luchtverontreiniging;
- CO_2 voor energieverbruik;
- oppervlakte met meer dan 50 dB (A) als gevolg van interlokaal verkeer;
- aantal woningen met meer dan 55 dB (A) als gevolg van lokaal verkeer.

Het beperken van emissies en geluidshinder is geen doel van verkeersveiligheidsbeleid, maar er zijn wel parallelle belangen, namelijk:
- beperking van kilometers van gemotoriseerde voertuigen;
- beperking van rijsnelheden van gemotoriseerde voertuigen;
- concentratie van verkeer op de daarvoor bestemde wegen.

Vanuit het verkeersveiligheidsbeleid kan 'meegelift' worden met milieudoelstellingen. Zo heeft de limietdifferentiatie op autosnelwegen in 1988 een gunstig effect gehad op de verkeersveiligheid en is vanuit milieuoverwegingen een taakstelling geformuleerd voor vrachtautokilometers die, als de groei daardoor wordt beperkt, ook het verkeersveiligheidsbelang dient.
Specificatie van de informatie:
- hoe ernstig is de situatie in relatie tot de geformuleerde taakstellingen?
- hoe kan op het milieubeleid worden aangehaakt?

Op verkeersonveiligheid wordt in deel 4 van deze bijlage nader ingegaan, bij de omvang van het probleem (§ 4.2) en subjectieve onveiligheid (§ 4.5.6).

De overheid wil de versnippering van natuur en landschap tegengaan. Dit is een punt waarmee rekening gehouden moet worden, bijvoorbeeld bij het duurzaam-veilig inrichten van het wegennet.

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt met risico's gewerkt; het beleid is erop gericht de kans dat er iets misgaat, binnen bepaalde normen te houden. De interne risico's betreffen de kans op een ongeval en de gevolgen voor de direct bij het ongeval betrokkenen; dit spoort rechtstreeks met het verkeersveiligheidsbeleid. De externe risico's betreffen de gevolgen voor de omgeving waar het ongeval plaatsvindt; dit versterkt het streven de ongevallen te voorkomen.
Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vooral de wegbeheerders van rijkswegen en provinciale wegen betrokken.
De gewenste gegevens zijn:
- aantal afgelegde kilometers over de weg voor vervoer van gevaarlijke stoffen, naar wegtype en provincie;
- aantal ongevallen of slachtoffers met vrachtwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren, per afgelegde kilometer;
- de gehanteerde risico-normen.

3.2.2. *Geleiding mobiliteit*

De overheid streeft ernaar via het parkeerbeleid het gebruik van de auto te ontmoedigen.
Het parkeerbeleid richt zich enerzijds op bedrijven, door het aantal parkeerplaatsen te normeren, en anderzijds op stadscentra, waar de toegankelijkheid voor auto's en het aantal parkeerplaatsen worden beperkt en de tarieven drastisch omhoog gaan. Voor zover het lukt het autogebruik terug te dringen, komt dit de verkeersveiligheid ten goede. Het kan echter ook leiden tot extra kilometers van automobilisten, aangezien zij omrijden op zoek naar een parkeerplaats. Informatie die ondersteunt bij het oplossen van dit dilemma zou voor alle belanghebbenden toegankelijk moeten zijn. Dit geldt ook voor resultaten van onderzoeken naar het effect van stringent parkeerbeleid en stedelijke herinrichting op autokilometers en veiligheid.
In de kantlijn wordt ook nog het probleem van verkeerd geparkeerde auto's genoemd: ze kunnen onveilige situaties veroorzaken voor met name fietsers. Goede handhaving is ook hier bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.

Met telematica worden proeven gedaan om de doorstroming te bevorderen, waarbij ook het effect op de verkeersveiligheid wordt bekeken. Grotere regelmaat en betere voorspelbaarheid in de afwikkeling komen de veiligheid ten goede. Gegevens hierover ondersteunen de implementatie.

Met het prijsbeleid zou de (groei van de) automobiliteit moeten worden beperkt. Er moet echter voor worden gewaakt dat dit niet leidt tot meer sluipverkeer. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het juist het beste het verkeer zo veel mogelijk te concentreren op het hoofdwegennet.

3.2.3 *Bereikbaarheid*

3.2.3.1 Gebruik wegennet

In verkeers- en vervoersplannen worden de voornemens vastgelegd met betrekking tot capaciteit en uitvoering van het wegennet en de voorgenomen wijze van beïnvloeding van de modal split.
In het kader van het decentralisatie-akkoord met betrekking tot verkeers- en vervoersbeleid is afgesproken dat er een 'Planwet verkeer en vervoer' komt, waarin het Rijk, provincies en gemeenten gezamenlijk nationale doelstellingen vastleggen. Verkeersveiligheid is te beschouwen als een kwaliteits-

aspect van het verkeers- en vervoerssysteem en wordt als zodanig volgens het akkoord in integraal verkeers- en vervoersbeleid meegenomen.
Herkenbare inbreng van de verkeersveiligheid moet worden nagestreefd en op zijn minst zouden de consequenties van de plannen voor de verkeersveiligheid duidelijk moeten zijn. Als dit niet gebeurt, speelt behalve onvoldoende prioriteit of gebrek aan keuzemogelijkheden, soms ook mee dat het lastig is de consequenties voor verkeersveiligheid hard te maken. Het is wenselijk naar oplossingen hiervoor te zoeken.
Faciliteiten die soortgelijk zijn als bij ruimtelijke ordening, kunnen ondersteuning bieden:
- informatie over de wenselijke situatie vanuit het verkeersveiligheid qua infrastructuur en gebruik; in het onderdeel 'Verkeersveiligheid' wordt hierop uitgebreider ingegaan;
- richtlijnen voor wegontwerp;
- inzicht in argumenten waarmee het belang van verkeersveiligheid voldoende kan worden ingebracht;
- instrumenten voor het doorrekenen van effecten van de verkeers- en vervoersplannen.

Ook een audit (een beoordeling van de veiligheid van een situatie of een ontwerp door een onafhankelijke deskundige, op basis van een checklist) zou hierbij als instrument kunnen worden aangeboden. Een audit kan worden gebruikt in de fase van de haalbaarheidsstudie, bij de uitvoering en ter toetsing van de verwachtingen na realisatie.

De integratie van veiligheid met verkeer en vervoer speelt bij alle wegbeheerders.

Zowel voor het wegbeheer als voor het duurzaam-veilig inrichten van wegen is het handig te beschikken over registraties van de opbouw van het wegennet en de kenmerken van de wegen.
Over het rijkswegennet is relatief veel informatie beschikbaar. Over wegen van andere beheerders waarschijnlijk ook, maar de onderlinge afstemming en uitwisseling zijn beperkt. In de C.R.O.W-werkgroep GFO Verkeer en Vervoer (Gemeenschappelijk Funtioneel Ontwerp) wordt op gemeentelijk niveau naar uniformiteit gestreefd.
Er is grote behoefte aan een bestand waarin per weg op uniforme wijze een aantal relevante kenmerken zijn vastgelegd en waaraan ongevallen en andere gegevens (bijvoorbeeld snelheden, intensiteiten, kencijfers) kunnen worden gekoppeld. Dit zou het mogelijk maken op efficiënte wijze voor wegtypen en gebieden ongevallen te analyseren en te presenteren in samenhang met verklarende factoren.

De benodigde gegevens van wegvakken zijn dan:
- toegelaten categorieën verkeer en rijrichtingen;
- ligging binnen of buiten de bebouwde kom;
- maximum rijsnelheid;
- aantal en breedte van de rijbanen en -stroken;
- aanwezigheid, soort en breedte van fietsvoorzieningen;
- wegbeheerder;
- locatie-aanduiding.

De benodigde gegevens van kruispunten zijn:
- gelijk- of ongelijkvloers;

- indien gelijkvloers: kruispunt of rotonde;
- aantal armen verdeeld naar wegcategorie;
- locatie-aanduiding.

De gewenste gegevens van wegvakken zijn:
- tracé: lengten van rechtstanden en bogen; boogstralen;
- breedte van de bermen; totale beschikbare openbare ruimte; afstand tussen rooilijnen;
- bijzondere voorzieningen: oversteekplaatsen, o.v.-halten, uitritten, trambanen, enzovoort;
- type verharding;
- gemiddelde reissnelheid;
- bewegwijzering;
- openbare verlichting;
- obstakels langs de weg en schatting van het gevaar dat ze opleveren.

Gewenste gegevens van kruisingen:
- de aan-/afwezigheid van rijbaanscheiding en/of verkeersheuvels;
- links- en rechtsaf-vakken;
- oversteekvoorzieningen;
- aanwezigheid verkeerslichten en voorrangsregeling.

Informatie over de ontwikkeling van de mobiliteit is onmisbaar bij de verklaring van de ontwikkeling van het aantal ongevallen. Tussen de toename van de mobiliteit en het aantal ongevallen is echter geen lineair verband. De cijfers sinds 1950 maken duidelijk dat de kans op een verkeersdode per miljard voertuigkilometers bijna voortdurend is afgenomen. Tot 1973 werd de risicodaling overtroffen door de groei van de mobiliteit en daarom nam het absolute aantal doden toe; echter, tussen 1973 en 1994 is het aantal doden afgenomen, ondanks de voortdurende groei van het aantal voertuig-kilometers.
De recente verslechtering in de ontwikkeling van het aantal verkeers-slachtoffers heeft mede te maken met de sterke groei van de mobiliteit.

Wegens de grote verschillen in veiligheid tussen verschillende wegtypen, is de verdeling van het verkeer over het wegennet een belangrijke factor, die ten dele zeker te beïnvloeden is. Zo heeft bijvoorbeeld de aanleg van auto-snelwegen de verkeersveiligheid gunstig beïnvloed.
Ook aan wijzen van verkeersdeelname en leeftijdscategorieën zijn verschillende risico's verbonden, wat maakt dat ook dit onderscheid van belang is.
Een van de factoren die mensen beïnvloeden bij route- en vervoerwijzekeuze is de reistijd. Ook hierover is informatie nodig.

Als één van de taakstellingen voor bereikbaarheid geldt de kans op congestie op het hoofdwegennet; voor achterlandverbindingen geldt een nog stringentere taakstelling. Vanuit de verkeersveiligheid is het zaak hierop aansluiting te zoeken: toenemende drukte is slecht voor de verkeersveiligheid en veel oponthoud kan een goede reden zijn het wegennet aan te passen, waarbij met verkeersveiligheidsbelangen rekening zou moeten worden gehouden.

De volgende gegevens zijn gewenst:

- kilometers naar voertuigtype (personen-, bestel- en vrachtauto en motor), wegtype (zie kenmerken wegennet), wegbeheerder (Rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en provincie;
- intensiteiten naar vervoerwijze, wegtype, wegbeheerder en provincie;
- congestiekans naar wegtype, wegbeheerder en provincie;
- reizigerskilometers naar vervoerwijze (waaronder ook fietsen, lopen en openbaar-vervoergebruik), ritduur, ritmotief, persoonskenmerken, locatie, wegtype, enzovoorts.
- reistijden naar dezelfde kenmerken;
- bezettingsgraden.

3.2.3.2 Bevordering alternatieve vervoerwijzen

Tussen openbaar vervoer en verkeersveiligheid zijn diverse raakvlakken. Reizen per openbaar vervoer is de veiligste manier waarmee men zich over land kan verplaatsen. Bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer is dus goed voor de verkeersveiligheid. Wel is aandacht nodig voor de veiligheid van voor- en na-transport en situaties bij haltes en stations.
Ten tweede moet met de veiligheid van andere verkeersdeelnemers die bussen, trams en treinen op hun weg vinden, rekening worden gehouden. Door de grote massa van de voertuigen hebben botsingen vaak een ernstige afloop.
Ten derde is het raadzaam dat wegbeheerders zich bij het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen op busroutes realiseren dat daarmee de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer afneemt en daarmee dus ook de aantrekkelijkheid. Hier botsen de belangen soms; informatie over creatieve oplossingen kan behulpzaam zijn.
Gewenst is informatie over:
- de kwantitatieve relatie tussen de bevordering van het openbaar-vervoergebruik en de afname van het aantal slachtoffers;
- de wijze waarop mensen in hun vervoerwijzekeuze kunnen worden beïnvloed, ten gunste van veilige manieren om zich te verplaatsen;
- de wijze waarop in de infrastructuur rekening kan worden gehouden met veiligheid van verkeersdeelnemers die lopen of fietsen (gericht op voor- en na-transport van OV-reizigers);
- veilige ontwerpen van haltes en stations met gunstige routes voor langzaam verkeer;
- zodanige routes voor het openbaar vervoer dat de conflictmogelijkheden zo veel mogelijk worden beperkt;
- zodanige snelheidsremmende voorzieningen dat de doorstroming van het openbaar vervoer zo min mogelijk wordt belemmerd.

De raakvlakken tussen openbaar vervoer en verkeersveiligheid doen zich voor zowel Rijk, provincie als gemeenten voor.

Als een automobilist met een andere automobilist gaat meerijden (carpoolen), leidt dat tot minder voertuigkilometers en komt dat de verkeersveiligheid ten goede. Iets anders is het overigens als treinreizigers de overstap maken naar carpoolen.
Met fietsverkeer ligt de relatie nog ingewikkelder. Voor andere weg-gebruikers is het te prefereren als een verkeersdeelnemer uit de auto en op de fiets stapt, maar voor de weggebruiker zelf kan het een hogere kans op een letselongeval betekenen. Hiervoor zijn de algemene risicocijfers van fietsen echter minder bruikbaar; deze worden gedomineerd door het verhoogde

risico van jeugdige en oudere fietsers. Als automobilisten tussen achttien en vijftig jaar op de fiets overstappen, is de risico-verhoging beperkter.
Gewenste informatie:
- aantal carpoolers en de eerdere vervoerwijze;
- gegevens over fietsvoorzieningen, afgelegde kilometers en slachtoffers die al elders worden genoemd.

3.2.3.3 Beperking goederenvervoer over de weg

De beperking van het goederenvervoer over de weg spoort met het speerpunt 'zwaar verkeer'. Vanuit verkeersveiligheid zijn efficiency bij het vervoer en verschuiving van weg naar spoor en water na te streven. Op regionaal niveau zijn de locaties van bedrijven van belang en in stedelijke agglomeraties de bevoorrading van winkels. Op typen maatregelen wordt bij het speerpunt 'zwaar verkeer' nader ingegaan. Qua gegevens zijn wenselijk:
- afgelegde kilometers voor goederenvervoer over weg, spoor en water, naar Nederlandse of niet-Nederlandse nationaliteit van de vervoerende organisatie;
- afgelegde kilometers over de weg naar voertuigtype en vervoerder;
- verdeling over het wegennet naar wegtype, beheerder en provincie;
- tonnage goederenvervoer over weg, spoor en water.

3.2.4 *Fundament*

De overheid streeft ernaar het draagvlak voor het SVV te vergroten en de verkeersdeelnemer een bewustere keuze te laten maken van de vervoerwijze, gericht op de beperking van de groei van de automobiliteit. Het effect moet zich uiten in kennis, bewustwording en uiteindelijk gedragsverandering.

De samenhang en samenwerking op het gebied van verkeers- en vervoersbeleid worden nu bekrachtigd door de voorgenomen Planwet, die reeds hiervoor is toegelicht. Provincies en gemeenten hebben zich verbonden om in dit kader hun beleid uit te werken.

In het SVV is een taakstelling geformuleerd ten aanzien van bedrijfsvervoerplannen: in 1995 zouden alle bedrijven en (overheids)instellingen met meer dan vijftig werknemers zo'n plan moeten hebben. Deze plannen moeten ertoe leiden dat er minder autokilometers worden afgelegd door werknemers, waarmee de bereikbaarheid, het milieu en de verkeersveiligheid gediend zijn.

3.3 Organisatie van de inwinning

Geen van de genoemde gegevens zal speciaal voor verkeersveiligheidsbeleid worden verzameld. Het is dus zaak bij het ministerie en het CBS eventuele wensen kenbaar te maken en met wegbeheerders mogelijkheden voor afstemming en aanvulling te bespreken rond de vastlegging van kenmerken van het wegennet.
Met name bij 'het fundament' zijn extra items voorstelbaar om vast te stellen hoeveel aandacht aan verkeersveiligheid wordt gegeven.

De uitwisseling van informatie over de wijze waarop verkeersveiligheid voldoende in het mobiliteitsbeleid kan worden meegenomen, is wel vanuit de verkeersveiligheidsinstanties te organiseren.

4. Toelichting op verkeersveiligheid

4.1 *Inleiding*

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt landelijk uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid. Samengevat wordt daarin voorgestaan:
- intensivering van het eerder in gang gezette speerpuntenbeleid;
- verdere ontwikkeling en implementatie van het concept 'duurzaam-veilig';
- nieuwe kansrijke onderwerpen zoals verbetering van het rij-onderricht en telematica aanpakken.

Na de decentralisatie van eerst het verkeersveiligheidsbeleid en nu ook het verkeers- en vervoersbeleid zijn bij provincie en gemeenten extra verantwoordelijkheden komen te liggen. De Rijksoverheid verwacht veel van de partners op provinciaal en gemeentelijk niveau, om in samenwerking met elkaar de MPV- en SVV-doelen na te streven.

4.2 *Omvang probleem*

Zowel bij beleidsvoorbereiding als -evaluatie is het noodzakelijk de omvang van de verkeersonveiligheid, de ontwikkeling ervan, en groepen waar zich (extra) problemen voordoen, te kennen. De omvang is allereerst uit te drukken in termen van ongevallen en slachtoffers.
Kijkend naar de huidige situatie wordt de verkeersongevallenregistratie VOR als officiële registratie gehanteerd, maar is er een toenemende vraag naar cijfers die de werkelijke omvang beter beschrijven. Hiervoor komen bronnen in aanmerking als de Landelijke Medische Registratie, VIPORS (Verkeersongevallen in Privé-ongevallenregistratiesysteem), binnenkort te vervangen door het Letsel Informatie Systeem (LIS), Ongevallen in Nederland (OIN) en de aanvullende enquête die het CBS voorbereidt (OVO: ophoogkader verkeersongevallen).

Welke kenmerken van ongevallen allemaal zouden moeten worden vastgelegd en hoe dit op de meest efficiënte wijze kan gebeuren, wordt behandeld in het PPRV (Projectenprogramma Registratie Verkeersongevallen) van AVV. In dit kader gaan we daar niet nader op in. Wel vermelden we hier dat in elk geval de SVV- en de MPV-taakstellingen voor de speerpunten gemonitord moeten kunnen worden:
- aantal doden en gewonden (onderscheiden naar ziekenhuis en overig);
- slachtoffers onder fietsers, brom- en snorfietsers;
- slachtoffers op black-spots;
- slachtoffers als gevolg van een ongeval waarbij zwaar verkeer betrokken is;
- slachtoffers van een 'alcohol-ongeval'.

Een andere manier om naar de ernst van de verkeersonveiligheid te kijken, is door het aan het verkeer verbonden risico te berekenen en de ontwikkeling hiervan in de tijd te volgen. Het risico is op verschillende manieren te definiëren: de kans dat er een ongeval gebeurt of een slachtoffer valt per afgelegde kilometer òf per kilometer weglengte òf per tijdseenheid. Hierbij zijn allerlei relevante specificaties mogelijk, bijvoorbeeld naar letselernst, leeftijd, wijze van verkeersdeelname en wegtype. Twee risico-cijfers willen

we apart noemen: van ongevallen waarbij zwaar verkeer (eventueel uit te breiden naar andere tegenpartijen) betrokken is en kencijfers.
Zwaar verkeer brengt met name risico's voor andere weggebruikers met zich mee, die worden uitgerekend door het aantal (overleden) slachtoffers te delen door het aantal afgelegde kilometers door vrachtauto's. Hierbij zijn verdere verbijzonderingen wenselijk (zoals wegsoort en type vrachtauto).
Bij kencijfers wordt rekening gehouden met een gedetailleerde indeling van wegtype, voertuigkilometers en intensiteiten. Tot nu toe zijn kencijfers vooral gebaseerd op kilometers en intensiteiten van motorvoertuigen; er wordt naar gestreefd ook kencijfers voor langzaam verkeer op te stellen (waarbij meer expliciet rekening wordt gehouden met fietsslachtoffers en de wegsituatie voor fietsers).

Op de bruikbaarheid van informatie over letsels, behandeling en blijvende gevolgen is al ingegaan in deel 2 van deze bijlage.

4.3 *Wegen*

4.3.1 *Toelichting van het belang van de informatie*

Door de vormgeving van de infrastructuur is de kans op ongevallen in een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem bij voorbaat al drastisch beperkt. Voorzover er nog ongevallen gebeuren, is het proces dat de ernst van ongevallen bepaalt, zodanig geconditioneerd dat ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is.
De kans op conflicten wordt beïnvloed door:
- menging van functies van wegen;
- grote verschillen in snelheid, richting en massa bij matige of hoge snelheden;
- onvoldoende voorspelbaarheid van wegverloop en verkeersgedrag.

De exacte invulling van het duurzaam-veilig beleid is nog in ontwikkeling, terwijl er velen met de uitvoering willen starten. De behoefte aan kennis over categorisering, netwerkstructuur en vormgeving van een duurzaam-veilig wegennet is groot. Demonstratieprojecten zijn ingesteld om de noodzakelijke kennis en ervaring op te doen, ook met andere aspecten dan infrastructuur.

Effecten van wijzigingen van het wegennet kunnen worden doorgerekend met modellen. Deze hebben als input nodig:
- een digitaal model van de wegen (bijvoorbeeld het VOR-locatienetwerk);
- de toegekende categorieën van wegvakken in het wegennet;
- de kencijfers van deze wegcategorieën (of duurzaam-veilige weg-elementen);
- de verwachte intensiteiten.

De verwachte intensiteiten kunnen op hun beurt met een verkeersmodel worden berekend, met behulp van gegevens over herkomst, bestemmingen en afgelegde kilometers per wijze van verkeersdeelname.

De invulling van het concept 'duurzaam-veilig' is vooralsnog geconcentreerd op de infrastructuur. Gedachtenvorming over de gewenste educatie staat nog in de kinderschoenen. Wat hierover bekend is, moet ook voor alle betrokkenen toegankelijk zijn.

Voor de aanpak van 'Gevaarlijke situaties' bestaat een serie 'Handleidingen aanpak gevaarlijke situaties' van het CROW (Ede, 1992):

Band A: Leidraad voor de selectie van gevaarlijke situaties en introductie in de analysemogelijkheden.
Band B: Referentiecijfers.
Band C: Aanpak van gebieden (AGEB).
Band D: Aanpak gevaarlijke locaties (AVOC).
Band E: Aanpak groepen specifieke ongevallen (ASPE).

Band D wordt vaak door gemeenten gebruikt voor de aanpak van gevaarlijke locaties.
Het speerpunt 'gevaarlijke situaties' is echter ruimer bedoeld: behalve ongevallen die zich concentreren op locaties, kan het langere wegvakken of routes betreffen, of bepaalde afgebakende gebieden. Ook een groepering van ongevallen met bepaalde gemeenschappelijke ongevalskenmerken (bijvoorbeeld op bepaalde wegtypen) kan een gevaarlijke situatie zijn.
In de praktijk blijkt het lastig hiermee om te gaan; de indruk bestaat dat de delen C en E niet veel worden gebruikt. Er is onlangs een leeswijzer geschreven om de toegankelijkheid van de Handleiding te verbeteren, maar de vraag is of dit voldoende is.

Als in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid het speerpunt toegespitst wordt op gevaarlijke locaties, zou de ruimere interpretatie van gevaarlijke situaties beter als afzonderlijk begrip kunnen vervallen; het is immers tamelijk onduidelijk en daardoor niet zo goed hanteerbaar. De problematiek van onveilige routes, gebieden, wegtypen enzovoort kan beter als onderdeel van het beleid 'duurzaam-veilig' worden aangepakt.

Gewenste gegevens:
- kencijfers (hierboven besproken bij risico-cijfers);
- het aandeel van het wegennet dat gecategoriseerd is;
- het aandeel van het wegennet dat volgens duurzaam-veilige principes is ingericht, naar wegcategorie (waaronder verblijfs- of erftoegangs-gebieden);
- aandeel inwoners in verblijfsgebieden[4];
- mate van uniformiteit in de uitvoering van duurzaam-veilige wegen;
- het aandeel rotondes 'nieuwe-stijl' (te vergelijken met aantallen kruisingen en rotondes 'oude-stijl');
- het aandeel kruispunten waar de voorrang is geregeld;
- aantal en oppervlakte 30 km/uur-gebieden;
- aantal en kilometers speciale doelgroepenstroken;
- het aantal aangepakte black-spots[5].

[4] In Noord-Brabant wordt aan de PROV-enquête de vraag toegevoegd of men in een 30 km/uur-gebied woont, omdat het aandeel van de bevolking dat in een verblijfsgebied woont een betere maat is voor de voortgang bij de aanleg van 30 km/uur-gebieden dan de aantallen in vierkante kilometers 30 km/uur-gebied. Zo'n vraag zou landelijk kunnen worden gesteld.

[5] Uit het speerpunt 'gevaarlijke situaties' vloeit voort dat bekend zou moeten zijn welke vermindering van slachtoffers te danken is aan de aanpak van onder andere black-spots; informatie over het aantal aangepakte black-spots zou hiervoor een vervangende maat kunnen zijn.

4.3.2 *Organisatie van informatie over wegen*

Voor een volledige, actuele en uniforme vastlegging van de kenmerken van en de verbeteringen aan het wegennet is medewerking van alle weg-beheerders noodzakelijk. Dit zou te verdedigen zijn vanuit de redenering dat zij zelf deze informatie ook nodig hebben voor de evaluatie van hun beleid. Als dit echter als onwerkbaar of te duur wordt beschouwd, is een steekproef een alternatief, waarbij de omvang zodanig zou moeten zijn dat er per provincie of andere regio (binnen en buiten de bebouwde kom) uitspraken mogelijk zijn (zie ook § 3.2.3.1).
Om van elders opgedane ervaringen gebruik te maken, is uitwisseling van informatie een noodzakelijke voorwaarde. Een centraal informatiepunt kan hierbij ondersteunen.

4.4 *Voertuigen*

4.4.1 *Toelichting van het belang van de informatie*

Voertuigeisen zijn tegenwoordig een zaak van internationaal overleg waar met name de Rijksdienst voor het Wegverkeer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij betrokken zijn. De algemene voertuigeigenschappen spelen op landelijk niveau een rol bij het milieubeleid en botsveiligheid.
Voertuigkenmerken spelen een grote rol bij het speerpunt 'zwaar verkeer': maten en gewichten, belading, snelheidsbegrenzer, ABS, black-boxes, remweg, rem- en rijstabiliteit, vormgeving van front, zij-afscherming en zogenaamde trottoir-spiegels zijn onderwerp van beleid.
Ter verklaring van ongevallen zijn verder databestanden op basis van black-boxes gewenst en gekoppelde bestanden met ongevals- en voertuig-kenmerken.

Bij voertuigen waarmee openbaar vervoer wordt verricht, is niet alleen de buitenkant van belang (zoals een soft-nose) maar ook het interieur, om de gevolgen voor passagiers die in het voertuig vallen zo veel mogelijk te beperken. Overigens geldt een passagier die valt bij remmen of optrekken zonder dat er van een aanrijding sprake is, niet als een verkeersslachtoffer. Verder zijn er pleidooien voor een kooiconstructie aan de bovenkant van bussen, om de passagiers te beschermen bij omrollen of vallen van de bus.

De kans op een ongeval met een opgevoerde brom- of snorfiets is veel groter dan met een niet-opgevoerde. Het voorkomen van het opvoeren levert ongetwijfeld een goede bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid van jonge brom- en snorfietsrijders. Wat snorfietsen betreft, heeft de minister afspraken gemaakt met de branche en in afwachting van de resultaten hiervan, geen helmplicht ingevoerd.

Gegevens over andere veiligheidsvoorzieningen (derde remlicht en aanwezigheid airbags bij personenauto's; aanwezigheid fietsreflectoren bij fietsen) sluiten aan op beleid gericht op bevordering ervan. Het derde remlicht beoogt de reactie-tijd van verkeersdeelnemers op remmende voorliggers te bekorten. Airbags zijn geen vervanging van autogordels, maar bieden wel aanvullende bescherming.
Fietsreflectoren verbeteren de zichtbaarheid van de verkeersdeelnemers.

4.4.2 *Organisatie*

Voertuiggegevens worden door de RDW vastgelegd; echter niet alle genoemde.
Aanvullende metingen zijn nodig om de besproken gegevens te verzamelen.

4.5 *Mens*

4.5.1 *Inleiding*

Gedrag van verkeersdeelnemers is in een aantal gevallen een goede vervangende maat voor het aantal ongevallen of slachtoffers, omdat er een duidelijke relatie is tussen bepaald gedrag en de kans op een ongeval en/of de ernst van de afloop. Een deel van de speerpunten houdt hiermee rechtstreeks verband:
- Alcoholgebruik; verhoogt behalve de kans op een ongeval ook de letselernst.
- Snelheid; verhoogt de kans op een ongeval en de letselernst;
- Beveiligingsmiddelen; beïnvloedt de letselernst.

Gegevens over zogenaamd riskant gedrag hebben een signaalfunctie voor de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid. Voorts zijn ze onmisbaar als verklaring voor de verkeersonveiligheid en als toets voor de in het MPV genoemde taakstellingen.

4.5.2 *Gedrag van verkeersdeelnemers*

Voor het speerpunt 'alcohol' is het in de eerste plaats nodig het alcoholgebruik van automobilisten te kennen in de periode waarin de omvang van het probleem het grootst is, namelijk weekendnachten. Verder zijn uitsplitsingen gewenst naar variabelen die verschillen laten zien, zoals leeftijd, geslacht en herkomst.

Wat snelheden betreft, is er een minimum-set basisgegevens gewenst:
- gemiddelde snelheden;
- V90 (de snelheid waarvoor geldt dat 90% minder hard rijdt; dit is de eenheid waarin de taakstelling voor het speerpunt is vastgelegd);
- het percentage overschrijders van de geldende limiet;
- het percentage overtreders (zoals de politie dat aanhoudt) voor wegtypen die verschillen naar snelheidsregime, toegelaten verkeerssoorten en eventueel naar aantal rijbanen en -stroken.

Gewoonlijk worden alleen snelheidsmetingen voor snelverkeer uitgevoerd. Ook bij bromfietsen is overtreding van de snelheidslimieten een probleem. Overwogen zou kunnen worden ook hier beperkte metingen voor op te zetten (in samenhang met het wel of niet opgevoerd zijn van bromfietsen).

Bij beveiligingsmiddelen gaat het om gordelgebruik door automobilisten, gebruik van kinderzitjes in auto's en helmgebruik door motorrijders en bromfietsers.
Verder is in het kader van letselpreventie de afstelling van hoofdsteunen vernoemenswaardig.

Door de toename van whiplash-gevallen staan hoofdsteunen recentelijk extra in de belangstelling. Juist afgestelde hoofdsteunen helpen whiplash te voorkomen; er is een campagne begonnen om dit te bevorderen. Via periodieke waarnemingen van de afstelling van hoofdsteunen wordt de nagestreefde verbetering ervan geëvalueerd.
Helmgebruik door motorrijders is vrijwel 100%. Voor bromfietsers geldt dit ook; uit onderzoek is echter gebleken dat slechts een minderheid de helm goed bevestigt. De werking wordt bij onjuiste bevestiging een stuk minder. Voor motorrijders kan ook het belang worden genoemd van goed zichtbare en beschermende kleding; zichtbaarheid blijkt een essentiële factor bij ongevallen van motorrijders.

Passend bij het speerpunt 'fiets/bromfiets' is het nuttig het aandeel fietsers te kennen dat bij duisternis verlichting voert.
Motorvoertuigverlichting overdag draagt bij aan de zichtbaarheid van motorvoertuigen. Gegevens hierover laten zien hoe het vrijwillige gebruik zich ontwikkelt.

Er zijn ook andere vormen van riskant gedrag buiten de speerpunten om. Metingen van riskant gedrag zoals rood-lichtnegatie, vluchtstrookgebruik, inhaalgedrag en voorrangsgedrag kunnen aanvullend worden gedaan, indien er vermoedens of signalen zijn dat dit problemen zijn waar wellicht iets (extra's) aan moet worden gedaan.

De beïnvloeding van chauffeurs van vrachtauto's en bussen (zwaar verkeer) verdient speciale aandacht, gezien de ernst van de afloop van ongevallen met zwaar verkeer. Gewenste gegevens:
- naleving rij- en rusttijden;
- naleving beladingseisen (hoe zwaarder beladen, des te langer de remweg);
- doet het bedrijf aan begeleiding van de chauffeurs;
- is er een schaderegistratie.

De kwaliteit van de rij-opleiding van bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs vereist is, kan ten dele worden afgeleid uit slaagpercentages voor rij-examens (naar type vervoermiddel, leeftijd en geslacht). Zodra begeleid rijden en/of tussentijdse toetsen meer gangbaar zouden zijn, zou hiernaar onderscheid moeten worden gemaakt. Dit zijn immers factoren waarvan men mag aannemen dat ze de slaagkans beïnvloeden.

4.5.3 *Beweerd gedrag, kennis, attituden en andere gedragsdeterminanten*

Beweerd gedrag is geen vervanging van geobserveerd gedrag, omdat het antwoord dat respondenten geven in het algemeen sociaal gewenst is. Ook de relatie tussen beweerd gedrag en geobserveerd gedrag is onderhevig aan verandering, mede omdat normen en waarden verschuiven.
Voorts is beweerd gedrag vaak gekoppeld aan 'gemiddelde' situaties zoals de respondent die op dat moment in zijn/haar hoofd heeft; ook daardoor laat het zich lastig met gedrag vergelijken dat in specifieke situaties geobserveerd is.

Gedrag wordt onder andere bepaald door kennis en attituden. Als het gedrag voorwerp van beleid is, is inzicht nodig in de wijze waarop dat gedrag beïnvloed kan worden. Daarom is zowel in de fase van verdieping/ verklaring van problemen als in de evaluatiefase, informatie nodig over kennis en attituden van verkeersdeelnemers. Het gaat om zaken als:

- in hoeverre is men op de hoogte van (nieuwe) verkeersregels;
- in hoeverre is men op de hoogte van de effecten van riskant gedrag (in ieder geval alcohol, snelheden, gordels, valhelmen);
- wat merkt men van voorlichting en toezicht;
- wat is de subjectieve pakkans;
- welke normen en waarden gelden rond riskant gedrag (wat vindt men nog aanvaardbaar);
- welke motieven gelden om zich wel of niet aan regels te houden;
- welke persoonskenmerken zijn er van toepassing;
- wat is de rij-ervaring.

Maatregelen die beogen het verkeersgedrag te beïnvloeden zijn moeilijk te handhaven als er geen draagvlak voor bestaat. Daarom is het nuttig het draagvlak voor nieuwe maatregelen of een andere aanpak van bekende problemen te onderzoeken. Vragen zijn bijvoorbeeld:
- mening over verkeersproblemen;
- vindt men voorgestelde of uitgevoerde maatregelen in zijn algemeenheid zinvol en aanvaardbaar;
- vindt men de voorgestelde of uitgevoerde maatregelen effectief voor zichzelf.

De exacte invulling van de onderwerpen zal van keer tot keer verschillen. De vragen moeten voldoende zijn toegespitst om interpreteerbare en bruikbare antwoorden te krijgen.

Voorts is te overwegen jaarlijks of elke twee jaar een aantal regio's of gemeenten te selecteren waarin meer diepgaand probleemachtergronden van verkeersgedrag worden verkend. De regio's (of gemeenten) kunnen zelf een globale opzet van metingen of onderzoek voorstellen en daarvoor financiering vragen. Een voorwaarde voor financiering is dat de metingen geheel of gedeeltelijk worden aangepast aan centrale richtlijnen, zodat de resultaten zo goed mogelijk vergelijkbaar zijn met ander onderzoek en ook van betekenis zijn buiten de onderzochte regio of gemeente. Over de tien onderzochte gebieden zou één integraal rapport moeten verschijnen.

4.5.4 *Subjectieve onveiligheid*

De mate waarin mensen zich door de verkeersdreiging belemmerd voelen, zou een onderwerp van landelijk beleid moeten zijn. Op gemeentelijk niveau wordt aan subjectieve onveiligheid tot nu toe meer waarde gehecht dan op landelijk niveau, met name voor het signaleren van onveilige situaties en het bepalen van prioriteiten bij de aanpak ervan.
Informatie die van landelijke betekenis zou kunnen, zijn de vragen:
- welk soort situaties veel tot klachten aanleiding geven;
- of men zich belemmerd voelt om zich te verplaatsen;
- in hoeverre de vervoerwijzekeuze wordt beïnvloed door gepercipieerde kwetsbaarheid als voetganger of fietser;
- of men zich belemmerd voelt kinderen buiten te laten spelen of zelfstandig naar school of naar vriendjes te laten gaan;
- in hoeverre men de verkeersdreiging ervaart als een aantasting van de kwaliteit van de (woon-)omgeving;
- in hoeverre men drukke wegen voldoende oversteekbaar vindt;
- in hoeverre drukke wegen een barrièrewerking hebben.

4.5.5 *Steekproefonderzoek naar gedrag en gedragsachtergronden*

Waar regionale verantwoordelijkheden liggen, is het ook belangrijk te weten hoe het staat met het halen van de taakstellingen. Daarom is het op alle bestuurlijke niveaus wenselijk informatie te hebben over verkeersgedrag (minimaal alcohol, snelheid en gebruik beveiligingsmiddelen).

Uit oogpunt van vergelijkbaarheid en efficiency is na te streven dat onderzoeken die met een zekere regelmaat worden gehouden, op elkaar worden afgestemd. Dit kan doordat regio's en gemeenten aanhaken op een landelijk onderzoek (uitbreiding steekproef tegen een beperkte vergoeding) of hetzelfde meetprotocol hanteren als landelijk gebeurt. Gemeenten zouden wellicht de politie bij het verzamelen van gegevens over het gedrag om assistentie kunnen vragen; als de politie aselecte controles doet, komen ook gedragsgegevens beschikbaar.
Tegenover de bereidheid mee te doen aan een landelijke onderzoeksopzet zou bijvoorbeeld kunnen staan dat men gegevens van heel Nederland of andere regio's of gemeenten krijgt ter vergelijking met het eigen beheersgebied. Ook kan het als een voordeel worden beschouwd dat gebruik kan worden gemaakt van een beproefde onderzoeksopzet, zodat men het wiel niet opnieuw hoeft uit te vinden.

Voor onderzoek naar determinanten van gedrag geldt eveneens dat landelijke afstemming de voorkeur geniet.

5. Illustratie van maatregelen bij de speerpunten

Maatregelen zouden bij voorkeur uit een samenhangend pakket van elkaar versterkende maatregelen moeten bestaan op het gebied van weg, voertuig en mens. Per speerpunt worden ter illustratie dergelijke maatregelen genoemd:

Zwaar verkeer

Weg
- Logistieke maatregelen van belang voor de expositie.
- Scheiding van zwaar en overig verkeer.

Voertuig
- Voertuigvoorzieningen zoals snelheidsbegrenzers en black-boxes.
- Front- en zij-afscherming.

Mens
- Draagplicht van autogordels.
- Praktijkbegeleiding van beroepschauffeurs.
- Handhaving van wettelijke regelingen omtrent belading en vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Rij- en diensttijden.

Fiets/bromfiets

Weg
- Bevordering van het gebruik van de fiets, bijvoorbeeld door de aantrekkelijkheid van fietsroutes te verhogen.
- Richtlijnen en aanbevelingen voor infrastructurele maatregelen ter bevordering van de veiligheid van fietsers.
- Voorrangsregelingen voor langzaam verkeer.
- Bromfietsen op de rijbaan.

Mens
- Educatie van met name jonge verkeersdeelnemers.
- Bevordering van het gebruik van valhelmen door fietsers.
- Toezicht op naleving van verkeersregels en de technische staat van fietsen.
- Voorlichting over veiligheidseisen voor fietsen en het belang van naleving van verkeersregels.

Speciaal voor brom- en snorfietsen kan ook worden gedacht aan:

Voertuig/mens
- Het beleid moet erop zijn gericht het gebruik in elk geval niet te stimuleren en overwogen zou zelfs moeten worden het gebruik in te perken.
- Tegengaan van het opvoeren van brom- en snorfietsen.

Mens
- Educatie gevolgd door examens en eventueel een korting op de verzekeringspremie (te verstrekken door de verzekeraar). Het bromfiets-certificaat dat na een theorie-examen kan worden verkregen is een eerste

stap, maar zou een negatief effect kunnen hebben op de deelname aan praktijk-examens.
- Toezicht op het voldoen aan de helmplicht, de technische staat van het voertuig en gereden snelheden.

Snelheden

In zijn algemeenheid kan worden gezegd dat datgene wat er gebeurt in het kader van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem ook goed is voor het speerpunt 'snelheid': categorisering van wegen en uitvoering volgens duurzaam-veilige ontwerpeisen maakt dat de gereden snelheden beter passen bij de omstandigheden en beter worden nageleefd.
Meer gericht op het speerpunt zelf zijn de volgende mogelijkheden voor aanpak aan de orde:

Weg
- Vervanging van kruispunten door rotondes.
- Aanleg van 30 km/uur-gebieden.
- Maatregelen zoals optische rijbaanversmalling op 80 km/uur-wegen.
- Keuze van geloofwaardige snelheidslimieten in combinatie met voorlichting en handhaving.
- Statische of dynamische waarschuwingsborden die herinneren aan de geldende limiet.
- Dynamische informatiesystemen ter ondersteuning van de aanpassing van snelheden aan de omstandigheden.

Weg/voertuig
- Snelheidsbegrenzers, te onderscheiden in vast ingestelde en 'intelligente'.

Mens
- Meer aandacht tijdens de rij-opleiding voor de keuze en de aanpassing van de snelheid.
- Educatie en voorlichting gericht op een positief sociaal klimaat voor snelheidsbeheersing (via scholen en bedrijven en langs wegen).
- Bevordering van het gebruik van 'cruise control'.
- Politietoezicht geflankeerd door voorlichting. De publiciteit verhoogt de subjectieve pakkans.
- Alternatieven voor bestraffen: volgen van een verkeerscursus of belonen van goed snelheidsgedrag.

Beveiligingsmiddelen

Bij de bevordering van het gordelgebruik is politietoezicht geflankeerd door voorlichting de belangrijkste maatregel. Gordelgebruik leidt tot gewoontevorming en dat is wat moet worden bereikt. Ook met betrekking tot gordelgebruik kan het toezicht 'overtreding-variabel' zijn.
Andere mogelijke maatregelen zijn:

Voertuig
- Voertuigvoorzieningen, zoals systemen die de gordel automatisch omdoen bij het instappen of die waarschuwen als de gordel bij het wegrijden nog niet om is.

Mens
- Voorlichting over het nut van gordels; voorlichting die inspeelt op motieven om geen gordels te dragen; en voorlichting gericht op de sociale onaanvaardbaarheid van het niet dragen van een gordel.
- Beloning van gordelgebruik.

Ook de juiste instelling van hoofdsteunen is te bevorderen. Op de mens gerichte manieren hiertoe zijn:
- Voorlichting aan weggebruikers.
- Ondersteuning door de autobranche zelf, doordat garages de hoofdsteunen juist afstellen voor de berijders.

Alcohol

Ook bij de aanpak van alcoholgebruik is politietoezicht ondersteund door voorlichting een belangrijke maatregel. Speciale aandachtspunten daarbij zijn:
- De oprichting van regionale vliegende brigades, waarmee het niveau van het a-selecte toezicht kan worden verhoogd;
- Invoering van zogenaamde passieve ademtesters.

Verdere (mogelijke) maatregelen zijn:

Voertuig
- Experimenten met een alcoholslot.

Mens
- Educatie en voorlichting, vooral gericht op jongeren, omdat zij nog geen vast gedragspatroon hebben ontwikkeld en als groep gemakkelijk te bereiken zijn.
- Verlaging van de BAG-limiet voor jongeren.
- Alternatief vervoer voor bezoekers van horeca-gelegenheden.

Nieuwe onderwerpen

Met betrekking tot nieuwe onderwerpen gaat het om een idee van wat er gedaan zou kunnen worden en welk effect daarvan mogelijkerwijs mag worden verwacht. Voorbeelden van onderwerpen zijn:
- Derde remlicht.
- Begeleid rijden en/of tussentijdse toets tijdens de rij-opleiding.
- Telematica.

Bijlage 5 Workshops

Om meer inzicht te krijgen in de kennisbehoefte van de verschillende actoren zijn workshops georganiseerd. Deze workshops zijn gegroepeerd rond zes thema's waaraan stellingen zijn gekoppeld. De antwoorden op stellingen zijn gebruikt als voorbereiding op het voor te stellen pakket basisfaciliteiten en gaan over het belang dat aan verschillende onderwerpen wordt gehecht en de mate waarin de informatievoorziening een knelpunt vormt bij het voeren van effectief beleid. Aan de hand van de Delphi-methode is over de stellingen in de workshops een oordeel gevraagd.
Op verzoek van de SWOV zijn de discussies in de workshops begeleid door 'STOGO onderzoek & advies'. De interpretatie van de resultaten is uitgevoerd door de SWOV.

1. Delphi-methode en deelnemerslijst

Bij de Delphi-methode wordt aan de deelnemers van de workshops gevraagd aan elk van de geponeerde stellingen een score toe te kennen volgens de volgende rangorde:

Score 1: geheel mee oneens
Score 2: gedeeltelijk mee oneens
Score 3: neutraal
Score 4: gedeeltelijk mee eens
Score 5: geheel mee eens.

Na het voorlezen van de stelling geeft iedere individuele deelnemer een score die vervolgens wordt geregistreerd. Daarna vindt een beperkte discussie plaats; degenen die een extreme score hebben behaald, kunnen hun antwoorden toelichten. Naar aanleiding van de naar voren gebrachte argumenten kunnen deelnemers besluiten hun eerder gegeven oordeel aan te passen. Op basis van de scores in tweede termijn wordt het eindresultaat bepaald.

De deelnemers aan de workshops waren:

S. Bexelius	Adviesdienst Verkeer en Vervoer RWS
A. Blauw	Regionale Directie RWS Utrecht
J. Broecks	Provincie Noord-Brabant
F. Broersen	Gemeente Den Haag
G. Cornelissen	ROV Overijssel
J. van Dalfsen	Regionale Directie RWS Oost-Nederland
H. Derriks	Adviesdienst Verkeer en Vervoer RWS
R. Dodemont	Gemeente Hoofddorp
W. Giesselbach	Regionale Directie RWS Utrecht
H. Hamers	Gemeente Arnhem
Th. Hoets	Gemeente Rotterdam
R. Houwing	ROV Friesland
K. Kusters	Regionale Directie RWS Noord-Brabant
H. de Leeuw	Hoofdafdeling Verkeersveiligheid RWS
P. van Lith	POV Noord-Brabant
P. Louwers	Regionale Directie RWS Zuid-Holland
B. v.d. Padt	Hoofdafdeling Verkeersveiligheid RWS
W. Serné	Gemeente Zoetermeer

D. Schilp	Gemeente Zaanstad
P. Snoeren	Provincie en ROV Utrecht
R. Temme	Gemeente Waalwijk
I. v.d. Veen	Regionale Directie RWS Oost-Nederland
J. Vissers	Traffic Test
P. van Vliet	Adviesdienst Verkeer en Vervoer RWS
E. Wegh	Gemeente Utrecht
P. de Werd	Gemeente Eindhoven
E. Westdijk	CROW
J. Wolters	Gemeente Amsterdam
H. van Zwol	Adviesdienst Verkeer en Vervoer RWS

Schriftelijke reacties werden ontvangen van :

A. Haagsman	Gemeente Haarlem
R. Kreft	Provincie Overijssel

2. Commentaar bij de scores

Het commentaar op de scores bij de stellingen wordt per thema respectievelijk subthema samenvattend gegeven.
Bij de beoordeling is gebruikgemaakt van het totaal van de scores en toelichtingen, gegeven tijdens de drie workshops. Er is nagegaan of de antwoorden te relateren waren aan type actor, maar dat bleek geen onderscheidend criterium te zijn. Dit heeft naar alle waarschijnlijkheid te maken met het tamelijk abstracte karakter van veel stellingen.

Thema 1. Samenwerking met andere beleidsterreinen

Subthema: Ruimtelijke ordening
Om een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem te realiseren, moet bij ruimtelijke ordening van het begin af aan rekening worden gehouden met gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
1	Hiervoor is bij stedebouwkundigen en planologen voldoende draagvlak aanwezig	6	18	4	3	0
2	Informatie (feiten en kennis) is een factor van doorslaggevend belang om beter in staat te zijn verkeersveiligheid in te brengen bij ruimtelijke ordening	1	2	2	15	11
3	Over de benodigde informatie beschik ik in voldoende mate	1	8	11	9	2

Tabel 5.1. *Scores bij stelling 1 t/m 3.*

Een ruime meerderheid is het (gedeeltelijk) oneens met de eerste stelling dat er bij stedebouwkundigen en planologen voldoende draagvlak aanwezig zou zijn om al in een beginstadium rekening te houden met verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is geen uitgangspunt bij ruimtelijke ordening en er lijkt nog veel zendingswerk te doen. Als probleem wordt ook genoemd dat het vaak niet in de opdracht van planologen en stedebouwkundigen zit om verkeersveilige gebieden te ontwerpen.

Dat informatie van belang is om verkeersveiligheid in ruimtelijke ordening onder te brengen, wordt bij de tweede stelling in ruime mate ondersteund. Als je effecten voor verkeersveiligheid kan aantonen, kan de ander er niet omheen. Uit de scores op de derde stelling kan niet worden afgeleid dat men in het algemeen van oordeel is dat in voldoende mate over de benodigde informatie wordt beschikt. Er worden lacunes gesignaleerd: zowel in de kennis over de relatie tussen ruimtelijke ordening en verkeersveiligheid als in modellen om effecten te berekenen. Echter niet alleen feiten en kennis zijn van belang, maar ook de overdracht ervan in onderlinge contacten. Je moet vanaf het begin met elkaar om de tafel zitten; daar zouden goede structuren voor moeten zijn.

Subthema: Verkeer en vervoer
Waar begint de verbetering van de verkeersveiligheid? Ambieert men bij de bron te beginnen of zijn de verplaatsingen van verkeersdeelnemers en de wijze waarop men dat doet, een gegeven voor verkeersveiligheids-instanties? Is er profijt te verwachten van het zoeken van aansluiting bij verwante beleidsterreinen?

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
4	Verkeersveiligheidsinstanties moeten zich ook op mobiliteitsbeheersing en beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze richten	1	5	2	9	14
5	Ik ben in staat in mijn beheersgebied de consequenties voor de verkeersveiligheid van veranderingen aan de infrastructuur te laten zien	2	5	8	13	3
6	Ik beschik over voldoende mobiliteits-cijfers in mijn beheersgebied (afgelegde kilometers en reistijden, naar wegtype en wijze van verkeersdeelname)	1	7	7	12	4
7	Door meer aansluiting te zoeken bij milieubeleid (rond transport) is het draagvlak voor verkeersveiligheids-maatregelen aanzienlijk te vergroten	3	5	15	6	2
8	Informatie over milieu-indicatoren is hiervoor onmisbaar	2	5	10	9	5

Tabel 5.2. *Scores bij stelling 4 t/m 8.*

Een ruime meerderheid is van oordeel dat men zich bij het streven naar meer verkeersveiligheid ook op mobiliteitsbeheersing en op beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze moet richten. Het is beter preventief bezig te zijn en mee te werken aan de vormgeving van het verkeer dan achteraf de tekortkomingen te repareren. Er wordt wel als kanttekening bijgeplaatst dat verkeers-veiligheid een herkenbaar belang moet blijven en dat het niet mag 'opgaan' in verkeer en vervoer.
Dat men in staat is veranderingen in de infrastructuur te vertalen in gevolgen voor de verkeersveiligheid, komt in mindere mate tot uiting; de meningen zijn sterk verdeeld. Er wordt naar voren gebracht dat het vooraf eenvoudiger is consequenties aan te geven dan achteraf, maar zelfs vooraf ziet een deel dat als lastig. Ook hier wordt het ontbreken van modellen geconstateerd.

Over de beschikbaarheid van mobiliteitscijfers zijn de meningen eveneens verdeeld. Over rijkswegen is relatief veel bekend en over gemeentelijke wegen weinig. Meer gegevens zouden handig kunnen zijn maar of ze ook hard nodig zijn, wordt betwijfeld.
Dat het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen kan worden vergroot door aan te sluiten bij het milieubeleid, wordt niet duidelijk onderschreven. Milieu is immers ook geen algemeen aanvaard belang met een hoge prioriteit. Wel is het goed kansen te herkennen samen op te gaan, zoals met snelheidsbeleid en mobiliteitsbeïnvloeding. Men verwacht echter meer van het zoeken van aansluiting bij bereikbaarheid.
Het belang van milieu-indicatoren wordt niet erg hoog geacht: men wil wel kunnen meepraten, maar ziet niet dat cijfers over uitstoot en dergelijke daarvoor noodzakelijk zijn.

Thema 2. Inhoud basisgegevens verkeersveiligheid

Subthema: Gedrag
In aansluiting op de gedragsspeerpunten worden metingen verricht onder verkeersdeelnemers. Andere vormen van gedrag worden niet landelijk gemeten, terwijl er wel veel wordt geklaagd over 'agressief rijgedrag'. Vindt men het belangrijk ook hierover meer te weten?
In sommige regio's integreert men de speerpunten tot op doelgroepen gericht beleid. Hiermee zou in de rapportages van de gedragsmetingen rekening gehouden kunnen worden.

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
9	Informatie over risico-verklarende factoren zoals snelheden, alcoholgebruik en gordelgebruik zijn noodzakelijk voor een verantwoord verkeersveiligheidsbeleid	0	0	1	5	25
10	Ook vormen van riskant gedrag die niet in een speerpunt zijn vastgelegd, zoals rood-licht-negatie, inhaalgedrag en voorrangs-gedrag, moeten worden gemeten	0	5	3	9	14
11	Er is meer aandacht nodig voor in combinatie met elkaar optredende vormen van riskant gedrag bij bepaalde groepen verkeersdeelnemers	1	1	5	10	14

Tabel 5.3. *Scores bij stelling 9 t/m 11.*

Men is vrijwel unaniem van oordeel dat objectieve informatie over risico-verklarende factoren noodzakelijk is voor een verantwoord verkeers-veiligheidsbeleid. De vraag is echter met welke frequentie en diepgang; hierop komt stelling 21 terug.
Een ruime meerderheid stelt zich achter het standpunt dat er ook informatie moet zijn over vormen van riskant gedrag die niet door een speerpunt worden bestreken, al wordt er verschillend gedacht over de vragen of dit een basisfaciliteit zou moeten zijn en of er landelijk of situatiegebonden onderzoek naar zou moeten worden gedaan. Bij voorkeur moet de relatie met ongevallen ook duidelijk gemaakt worden. Aandacht voor vormen van gedrag die in combinatie optreden bij bepaalde groepen verkeersdeelnemers wordt wenselijk geacht ter ondersteuning van het beleid en de handhaving.

Subthema: Beweerd gedrag en gedragsbeïnvloeding
Beweerd gedrag (in antwoord op vragen zoals 'met hoeveel glazen alcohol op gaat u nog achter het stuur zitten' en 'draagt u gewoonlijk uw gordel') blijkt in de praktijk anders te zijn dan het gedrag dat waargenomen wordt; meestal worden de zaken iets positiever voorgesteld dan ze zijn. Vindt men het desondanks nuttige informatie?
Gedrag wordt door tal van factoren bepaald, die elkaar beïnvloeden: kennis, normen en waarden, motieven en meningen over maatregelen. Vindt men dat systematischer moet worden nagegaan wat essentiële indicatoren in de keten van gedragsbeïnvloeding zijn waarop gestuurd kan worden? Ligt daar niet meer de kracht van enquêtes dan bij het vaststellen van gedrag?

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
12	Beweerd gedrag heeft, ondanks de beperkingen, toch een signaalfunctie	0	4	4	12	11
13	Juist de discrepantie tussen beweerd en feitelijk gedrag is interessant (dit geeft aan hoe normatief beladen een onderwerp is)	0	2	4	14	11
14	De nadruk bij onderzoeken zoals PROV en PPR moet liggen op essentiële indicatoren in de keten van gedragsbeïnvloeding	0	3	11	12	5

Tabel 5.4. *Scores bij stelling 12 t/m 14.*

Ondanks de beperkingen wordt een duidelijke signaalfunctie gezien op basis van metingen van beweerd gedrag. Sommigen menen dat de antwoorden binnen bepaalde marges toch wel 'waar' zijn; anderen geven aan dat het iets zegt over wat mensen vinden dat ze zouden moeten doen. Degenen die het oneens zijn met de stelling, zeggen niets met de informatie te doen omdat ze niet weten waar het voor staat. De stelling dat de discrepantie tussen beweerd en feitelijk gedrag interessant is, wordt onderschreven, maar de mening dat dit de normatieve beladenheid van een onderwerp aangeeft, wordt niet door iedereen gedeeld.
Een kleine meerderheid vindt dat de nadruk bij onderzoeken zoals PROV en PPR zou moeten liggen op essentiële indicatoren in de keten van gedragsbeïnvloeding; hierbij wordt opgemerkt dat de ketenbenadering een goede werkwijze is. Sommigen waarschuwen wel voor te grote ambities, een overvloed aan informatie die ten koste zou kunnen gaan van de overzichtelijkheid en overlap met andere bestaande onderzoeken. Een deel van de aanwezigen zegt de consequenties van het voorgestelde niet te kunnen overzien en daarom terughoudend te antwoorden.

Subthema: Subjectieve onveiligheid
Op lokaal niveau wordt vaak niet alleen met objectieve gegevens over ongevallen en slachtoffers gewerkt maar ook met subjectieve onveiligheid. Op nationaal niveau is nog geen standpunt bepaald over de mate waarin hierop met het beleid moet worden ingespeeld.

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
15	Naast objectieve informatie over slachtoffers en ongevallen hoort ook inzicht in het maatschappelijke belang van de aanpak van verkeersonveiligheid. Hiervoor is het nodig mensen te vragen in hoeverre ze het verkeer als een probleem ervaren (in vergelijking met andere vormen van bedreigingen zoals misdaad en ziekte)	1	3	2	10	15
16	Als er gekozen moet worden tussen situaties waarvan bewoners menen dat ze onveilig zijn en situaties waarvan de slachtoffercijfers dat laten zien, moet voorrang worden gegeven aan de objectieve cijfers	2	8	3	11	7
17	Op landelijk niveau moet meer gedaan worden met gegevens over subjectieve onveiligheid (bijvoorbeeld door te zoeken naar patronen in de situaties die mensen als onveilig aanmerken)	0	5	10	7	9

Tabel 5.5. *Scores bij stelling 15 t/m 17.*

Subjectieve onveiligheid wordt in grote meerderheid als belangrijk gezien. De stelling bevat echter een aantal elementen: is het nodig om het maatschappelijke belang te bepalen en moet dit als basisfaciliteit? Moet je ernaar vragen of uitsluitend de klachtenregistratie gebruiken? Is de vergelijking met misdaad en ziekte wel op zijn plaats? Hierover wordt verschillend gedacht. Verder komen de 'Politiemonitor' en al bestaande lokale onderzoeken naar voren.
Hoewel er een meerderheid is aan te wijzen voor objectieve cijfers, vindt toch een niet onbelangrijk deel dat keuzen ook kunnen worden gebaseerd op gevoelens van subjectieve onveiligheid. Aangevoerd wordt dat dit een politieke beslissing kan zijn; dat subjectieve onveiligheid te maken heeft met leefbaarheid, wat met name in woongebieden erg belangrijk is; dat het een goede zaak is als bewoners willen meedenken; dat de objectieve ongevallengegevens in kleine gemeenten soms te weinig houvast geven; dat de kwaliteit van de ongevallenregistratie achteruit gaat; en dat er een positieve correlatie te verwachten is tussen objectieve en subjectieve onveiligheid.
Minder uitgesproken is men over de stelling dat ook op landelijk niveau meer moet worden gedaan met gegevens over subjectieve onveiligheid. Met name het idee van een uitgebreid landelijk onderzoek spreekt niet allen aan, evenmin als het genoemde voorbeeld van 'zoeken naar patronen in als onveilig aangemerkte situaties'. Dat ook de landelijke politiek niet om subjectieve onveiligheid heen kan en dat er op landelijk niveau meer aandacht voor zou moeten zijn, wordt echter wel onderschreven.

Subthema: 'duurzaam-veilig'
Om meer kennis over de implementatie van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem te verwerven, worden demonstratieprojecten opgezet. Het is de bedoeling de opgedane kennis en ervaringen breed te verspreiden.
In aanvulling hierop kan men zich afvragen wat de betekenis en noodzaak zijn van ongevallengegevens, rekenmodellen en kencijfers voor langzaam verkeer bij de implementatie van een duurzaam-veilig wegvervoer.

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
18	Voor een verantwoorde implementatie van 'duurzaam-veilig' spelen ongevals-gegevens niet zozeer een onafhankelijke rol, maar wel in combinatie met vormgeving en gebruik van wegen	1	2	2	8	18
19	Rekenmodellen zijn onmisbaar om varianten van infrastructuur, toegekende wegcategorieën en gebruik van de wegen door te rekenen op hun effecten op de verkeersveiligheid	2	0	5	11	13
20	Kencijfers (risicocijfers naar wegtype) zijn tot nu toe nogal gericht op autoverkeer: er wordt gerekend met kilometers en intensiteiten van motorvoertuigen. Er zijn ook kencijfers nodig die speciaal de veilig-heid voor langzaam verkeer aanduiden	0	1	4	10	16

Tabel 5.6. *Scores bij stelling 18 t/m 20.*

Ongevalsgegevens dienen in combinatie met vormgeving en gebruik van wegen een rol te spelen bij de implementatie van 'duurzaam-veilig'. Bij de prioriteitsstelling van gebieden die worden aangepakt, worden zowel de discrepantie tussen functie en gebruik als de ongevalsgegevens gebruikt. Anderen merken op dat 'duurzaam-veilig' meer is dan infrastructuur alleen en dat ongevalsgegevens dus ook een zelfstandige rol houden ten behoeve van educatie, voorlichting en politietoezicht.
Het nut van het gebruik van rekenmodellen wordt onderschreven. Modellen geven beter zicht op de factoren die een rol spelen en kunnen een belangrijke rol spelen bij de keuze van varianten van infrastructuur. De bestaande modellen voor verkeersveiligheid blijken tamelijk onbekend en ze worden dan ook nauwelijks gebruikt. Er worden ook kanttekeningen geplaatst bij het werken met modellen. Modellen zijn slechts een afspiegeling van de werkelijkheid waaraan soms onevenredige waarde wordt toegekend. Verder leven vragen als: kan het wel (zijn individuele situaties wel in een model onder te brengen) en is het altijd zinvol (zijn er geen eenvoudiger alternatieven)? Is er wel betrouwbare input?
Een uitbreiding van de huidige kencijfers met die specifiek voor langzaam verkeer vindt ruime aanhang. Men vindt het belangrijk om genuanceerde uitspraken te kunnen doen over de veiligheid van fietsverkeer, wat een van de speerpunten is. Of het ook haalbaar is, wordt echter betwijfeld.

Thema 3. Frequentie van metingen

De gedragsmetingen en onderzoeken als PROV en PPR worden met verschillende frequenties uitgevoerd en er ontbreekt een duidelijke beleidslijn ten aanzien van de frequentie.

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
21	Als gedrag en achtergronden van gedrag weinig veranderen zijn ingeval van onderzoek bij een steekproef van verkeersdeelnemers per 2 jaar uitgevoerde metingen met een signaalfunctie voldoende.	0	1	11	9	10

Tabel 5.7. *Scores bij stelling 21.*

De stelling dat het niet nodig hoeft te zijn jaarlijks te meten, vindt ruime aanhang. Er wordt bij opgemerkt dat in geval van een stabiele ontwikkeling een nog lagere frequentie ook goed zou kunnen zijn. Als er minder vaak, maar met een grotere steekproef zou worden gemeten, zou dat bovendien als voordeel hebben dat er betrouwbaardere uitspraken gedaan kunnen worden. Anderen betwijfelen echter of er van een voldoende stabiele ontwikkeling sprake is en vragen zich af hoe je dat vaststelt als je niet meet.
Een andere opvatting is dat het meetprogramma moet aansluiten op het gevoerde beleid en op de verwachte ontwikkelingen: als je effecten verwacht, moet je meten en anders hoeft het eigenlijk niet.

Thema 4. Beleidsevaluatie

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
22	Het is belangrijk dat mijn organisatie jaarlijks een evaluatie opstelt met betrekking tot verkeersveiligheid	0	0	0	18	13
23	Ook de inspanningen moeten worden geregistreerd	0	0	2	12	17
24	Als er een raamwerk zou bestaan voor minimaal te specificeren gegevens, zodat lokale en regionale beleidseffect-rapportages vergelijkbaar en samen te voegen zijn, zou ik dat aanhouden	0	0	9	11	11
25	Elke verkeersveiligheidsinstantie werkt volgens een actueel samenhangend plan	9	6	1	4	2
26	Elke gemeente, provincie, regionale directie en andere wegbeheerder (zoals waterschappen) moet duidelijk maken op welke wijze er voor wordt gezorgd dat verkeersveiligheid voldoende wordt meegewogen in bestuurlijke besluit-vorming	0	0	1	9	21
27	Gemeenten, provincies en ROV's moeten aangeven in welke mate beleids-beslissingen zijn gebaseerd op objectiveerbare (concrete) informatie	1	1	7	13	9
28	Het draagvlak voor samenwerking tussen de instanties die verantwoordelijk zijn voor verkeersveiligheid of verkeer en vervoer moet worden gemonitord	6	5	7	8	5
29	Knelpunten en stimulansen moeten worden geïnventariseerd	0	3	3	9	16

30	De feitelijke samenwerking op lokaal en regionaal niveau moet periodiek worden vastgesteld	5	4	6	11	5

Tabel 5.8. *Scores bij stelling 22 t/m 30.*

Evaluatie wordt onmisbaar geacht. Het maakt duidelijk of de gemeenschapsgelden goed zijn besteed en tot welke resultaten de inspanningen leiden. De evaluatie zou breed moeten zijn en ook de relatie tussen verkeer en vervoer enerzijds en veiligheid anderzijds moeten betreffen. Velen menen echter dat dit niet jaarlijks en tot in alle details moet gebeuren; zeker op lokaal niveau is een pragmatische aanpak gewenst. Een uitgebreide effectrapportage zou één maal in de twee à drie jaar kunnen plaatsvinden. De enige kanttekeningen die worden geplaatst zijn: niet iedereen heeft een verkeersveiligheidsplan waartegen de evaluatie kan worden afgezet en niet iedereen is duidelijk hoe de evaluatie in elkaar gestoken zou moeten worden.
Bij een evaluatie moeten de geleverde inspanningen aan de orde komen: wat is er gedaan en wat heeft dat gekost? Welke relatie is te leggen tussen de ondernomen activiteiten en de verkeersveiligheid? Dit helpt ook weer bij het overtuigen van andere instanties (bijvoorbeeld de politie). In de praktijk stuit de registratie van activiteiten en maatregelen echter nogal eens op problemen. Ook hier komt de vraag naar voren hoe dit opgezet zou moeten worden. Hoewel het nut van een raamwerk door de meerderheid wordt onderkend, worden daarbij toch enige kanttekeningen geplaatst.
Ten eerste is er nog lang geen sprake van lokale en regionale effectrapportages op grote schaal en wordt dat als belangrijker gezien dan stroomlijning. Ten tweede is de lokale of regionale problematiek soms heel verschillend. Sommigen geven ook aan ieder primair in de eigen regio of gemeente geïnteresseerd te zijn. Ten derde wordt gewaarschuwd voor te grote complexiteit; het is eenvoudiger primair op output te sturen. Maar de bereidheid met een raamwerk te werken, lijkt wel groot.

De oorspronkelijke stelling dat het belangrijk is dat elke verkeersveiligheidsinstantie werkt volgens een actueel samenhangend plan wordt als een 'open deur' gezien. Daarom is de stelling veranderd in de vraag naar de mate waarin erin voldoende met plannen wordt gewerkt. Hierover zijn de meesten tamelijk somber. Sommigen zeggen dat er wel hard aan verbetering wordt gewerkt en dat de ROV's de gemeenten hierin ondersteunen. Verder wordt opgemerkt dat ook organisaties als de politie en VVN volgens een plan moeten werken.
Vrijwel unaniem is men van mening dat duidelijk moet worden gemaakt hoe ervoor wordt gezorgd dat verkeersveiligheid voldoende wordt meegewogen in de bestuurlijke besluitvorming; één deelnemer meent dat verkeersveiligheid niet 'meegewogen' moet worden, maar zelfs een randvoorwaarde zou moeten zijn. Als motivatie voor de positieve scores op de stelling wordt gegeven dat als bestuurders zeggen verkeersveiligheid belangrijk te vinden, het goed is dat ze ook laten zien wat ze er dan aan doen. Sommigen geven aan dat een dergelijke verantwoording wel wenselijk zou zijn, maar te ver van de realiteit verwijderd is.
Ruime aanhang vindt de stelling dat gemeenten, provincies en ROV's moeten aangeven in welke mate beleidsbeslissingen zijn gebaseerd op concrete informatie; er wordt aan toegevoegd dat dit ook voor andere instanties geldt. Er wordt echter bij gezegd dat het niet altijd mogelijk is. Eén

deelnemer vindt het zelfs niet nodig, omdat er voldoende waarborgen in de democratische besluitvorming zijn.

Dat samenwerking erg belangrijk is, dat het in de praktijk nog onvoldoende van de grond komt en dat het draagvlak daarbij een belangrijk knelpunt kan zijn, wordt breed onderschreven. Over de vraag of het draagvlak voor samenwerking moet worden gemonitord, is men verdeeld; voor de stelling dat knelpunten en stimulansen moeten worden nagegaan, is er meer steun, met nadruk op knelpunten. Sommigen zijn in de eerste plaats in het resultaat van het verkeersveiligheidsbeleid geïnteresseerd en als dat goed is, hoeven ze over de samenwerking niets te weten. Deze reactie komt relatief vaker voor bij vertegenwoordigers van de centrale afdelingen van het ministerie. De regionale vertegenwoordigers daarentegen menen dat expliciete aandacht voor draagvlak en andere knelpunten wel op zijn plaats is, met inbegrip van vragen zoals hoe je het nut van samenwerking beter duidelijk kunt maken en hoe je tot betere samenwerking komt. De reden hiervan is waarschijnlijk dat zij ermee worden geconfronteerd dat de samenwerking niet van de grond komt.
De helft is van mening dat de feitelijke samenwerking op lokaal en regionaal niveau moet worden vastgesteld: welke produkten zouden uit de samenwerking moeten voortkomen en wat komt hiervan terecht? Op welke punten wordt daadwerkelijk samengewerkt? Er kan een voorbeeldwerking van uitgaan. Het is ook de primaire taak van ROV's een platform voor samenwerking te bieden. Onder de tegenstanders valt te beluisteren dat samenwerking een middel is, maar geen doel op zich.

Thema 5. Toepassing

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
31	Van de gegevens die ik krijg is altijd duidelijk welke conclusies ik daaraan voor mijn beheersgebied kan verbinden	5	10	11	5	0
32	Ik maak veel gebruik van publikaties met overzichten van maatregelen	0	12	11	7	1
33	Ik haal gegevens liever op een eenvoudige manier uit een computer dan uit schriftelijke publikaties	0	1	13	8	9
34	Workshops en trainingen zijn een uitstekende manier om actuele inzichten bij te spijkeren en uit te wisselen	0	2	5	15	9
35	Even iemand bellen kan een snelle manier zijn om aan relevante informatie te komen. Ik weet altijd precies wie over welke informatie beschikt	3	10	3	14	3
36	Adviesbureaus moeten nadrukkelijker en beter gecoördineerd een rol spelen bij de vertaling van algemene kennis naar mijn situatie.	1	4	12	3	2

Tabel 5.9. *Scores bij stelling 31 t/m 36.*

Weinigen zijn van oordeel dat het altijd direct duidelijk is welke conclusies aan ter beschikking gestelde gegevens kunnen worden verbonden. Meestal is

er nog een vertaalslag of verdere interpretatie nodig. Uit de toelichtingen komt echter niet naar voren dat men dit als een groot knelpunt ervaart.
Van publikaties met overzichten van maatregelen wordt wel kennis genomen, maar er wordt weinig en selectief gebruik van gemaakt. In de afstemming van deze publikaties op de behoeften van de gebruikers ligt dus een aandachtspunt.
Er blijkt een voorkeur te bestaan voor het op een eenvoudige manier uit geautomatiseerde bestanden halen van gegevens, in plaats vanuit schriftelijke publikaties, hoewel een aanzienlijk deel zich hierover neutraal opstelt. Er wordt ook bij opgemerkt dat het afhangt van de aard van de gegevens en de manier waarop men ze wil gebruiken. Als voordelen van de computer worden genoemd dat je gerichter kunt zoeken en dat je altijd actuele gegevens onder handbereik hebt.
Workshops en trainingen worden op zich een goede en efficiënte manier gevonden om kennis bij te spijkeren, al worden soms wel vraagtekens geplaatst bij de kwaliteit ervan en verhinderen druk bezette agenda's soms de deelname.
Er is verdeeldheid over de stelling dat telefonisch altijd snel informatie kan worden ingewonnen. Meestal komt men 'via-via' wel achter de gewenste informatie, maar dit geldt niet voor iedereen; ook wordt opgemerkt dat het efficiënter en sneller zou kunnen. In één workshop komt nadrukkelijk de wens naar voren van een centraal informatiepunt.
Daar vormt dat een reden om de stelling weg te laten; de indruk kan worden gewekt dat er geen behoefte zou bestaan aan een centraal informatiepunt. Uit de reacties in de andere workshops kan deze behoefte ook worden afgeleid.
Naar aanleiding van de stelling over meer coördinatie van het werk van adviesbureaus ontstaat een discussie over het wel of niet toelaatbaar zijn van ingrijpen in de marktwerking en wat dit zou betekenen voor de concurrentiepositie van adviesbureaus. Coördinatie vindt men een taak van de ROV's en het Rijk; verder moeten opdrachtgevers zelf de vereiste randvoorwaarden voor de kwaliteit van de opdracht aangeven, zo menen velen. Een minderheid vindt meer coördinatie wel wenselijk; als voorbeeld wordt genoemd dat drie tot vier adviesbureaus betrokken zijn geweest bij het opstellen van gemeentelijke plannen in één provincie en dat meer afstemming zeker tot beter doordachte plannen zou hebben geleid.

Thema 6. Organisatie

Subthema: Vergelijkbaarheid van gegevens

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
37	Door onderzoek naar gedrag of achtergronden van gedrag van verkeersdeelnemers op uniforme wijze te doen is de informatie vergelijkbaar over regio's en gemeenten. Dat kan door aan te haken op een landelijk onderzoek of door hetzelfde meetprotocol te hanteren. Ik zou aan zo'n standaardisering meedoen	0	0	5	11	15
38	Ik zou over vergelijkbare gegevens van andere regio's of gemeenten willen beschikken	0	0	8	13	10

Tabel 5.10. *Scores bij stelling 37 t/m 38.*

Een ruime meerderheid spreekt zich uit voor standaardisering, om daarmee onderzoeksresultaten vergelijkbaar te maken. Bovendien kan het werk besparen. Wie meer wil weten, blijft daarin natuurlijk vrij. Het aanhaken aan landelijk onderzoek zou wellicht op enige weerstand kunnen stuiten; enerzijds omdat dit lijkt uit te gaan van een top-downbenadering (waarbij voorbij wordt gegaan aan wat er op lokaal niveau al gebeurt) en anderzijds omdat er ook sprake kan zijn van regiospecifieke problematiek.
Hoewel men in meerderheid ook over vergelijkbare gegevens van andere regio's of gemeenten (of Nederland) zou willen beschikken, hecht men daar vervolgens niet al te zeer aan. Een vergelijkingsbasis is interessant, maar de eigen situatie prevaleert toch in de meeste gevallen.

Subthema: Terugkoppeling

Nr	Stelling	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4	Sc. 5
39	Met overheidsgeld komen allerlei basisprodukten tot stand. De bruikbaarheid ervan wordt in voldoende mate teruggekoppeld naar degenen die verantwoordelijk zijn voor de basisprodukten	5	15	9	1	1
40	Voor periodiek overleg over het nut en de wenselijkheid van basisprodukten wil ik ook zelf tijd inruimen	0	0	4	11	16

Tabel 5.11. *Scores bij stelling 39 t/m 40.*

Van terugkoppeling over de bruikbaarheid van basisprodukten is onvoldoende sprake. Hier wordt aan toegevoegd dat terugkoppeling niet alleen nodig is voor afstemming op de wensen van de gebruikers, maar ook omdat het motiverend is voor de leveranciers van de informatie om te weten wat anderen ermee doen. Verder wordt opgemerkt dat met terugkoppeling niet altijd iets wordt gedaan.
De bereidheid tot periodiek overleg over nut en wenselijkheid van basisprodukten is wel in meerderheid aanwezig, mede afhankelijk van de vraag over welke basisprodukten het gaat en hoeveel tijd het vergt.

Bijlage 6 Bestaande basisfaciliteiten

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van basisprodukten en - faciliteiten die relevant zijn voor alle fasen van het verkeersveiligheidsbeleid, die beschikbaar zijn voor meer afnemers en die ook met een zekere continuïteit, maar soms in wisselende frequentie, geproduceerd worden. De basisprodukten zijn geïnventariseerd in het Onderzoeksjaarplan van AVV, de Basisproduktencatalogus van AVV, het Activiteitenplan voor de doelsubsidie van de SWOV en de publikaties van het CBS.

Voorzover daarover gegevens bekend zijn, is kort beschreven:
- inhoud en aard van de gegevens of informatie;
- doel en functie;
- doelgroep;
- frequentie van produktie, basisjaar, eerste en meest recente verschijning;
- eventuele mijlpalen;
- verwachte gebruikswaarde;
- beoordeling door actoren;
- wensen tot verbetering of aanpassing;
- belang en prioriteit;
- kostenraming;
- financiering;
- beoordeling door de SWOV.

Database verkeersongevallen informatie VOR

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Registratie van verkeersongevallen op de openbare weg, gebaseerd op door de politie ingevulde formulieren. Wordt geleverd in de vorm van computerleesbare bestanden, tabellen en rapporten.

2. Doel en functie:
Leveren van gedetailleerde informatie voor beleid en onderzoek en het volgen van beleidsdoelstellingen.

3. Doelgroep(en):
RD's, RWS/I/V, SWOV, CBS, politie, gemeenten, provincies, ROV's en belangenorganisaties.

4. Frequentie:
Continu.

5. Basisjaar:
1976

6. Eerste verschijning:
1977

7. Meest recente verschijning:
Definitieve cijfers over 1995 en voorlopige over 1996

8. Eventuele mijlpalen:
Tot 1983 was er sprake van EVIS: Eerste Verkeersongevalleninformatiesysteem en sindsdien van TVIS (Tweede ...), waarin de grootste verbetering is de koppeling aan het VLN (hierna beschreven).
In het kader van het PPRV (Projectenprogramma Registratie Verkeersongevallen) wordt sinds een paar jaar gewerkt aan een nieuw concept, waarbij de te registreren kenmerken en het aanvullende gebruik van andere bestanden onder de loep worden genomen.
Voorts is AVV/BG bezig met een herstructurering van de database en een sanering van de produktenlijn.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
De gebruikswaarde van de huidige ongevallenregistratie ligt zeer hoog. Juist daarom is de verbetering die wordt nagestreefd, gerechtvaardigd.

10. Oordeel van de actoren:
Hiervoor wordt verwezen naar het PPRV.

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

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing (ander budget).

14. Financiering:
HW-V voor de basis en de klanten voor leveringen.

15. Beoordeling SWOV:
Onmisbaar voor volgen van ontwikkelingen; bij analyse moet wel terdege rekening worden gehouden met de beperkingen van de gegevens waarop de VOR is gebaseerd.
De database VOR valt buiten het kader van dit onderzoek.

VOR locatie netwerk

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Gedigitaliseerd bestand van het gehele openbare wegennet (exclusief vrij liggende fietspaden). Het wegennet is ingedeeld in segmenten (die samen wegvakken vormen) en knopen. De coördinaten hiervan zijn vastgelegd in het bestand.

2. Doel en functie:
Het primaire doel is het toekennen van ongevallen aan locaties. Voorts is het VLN te gebruiken bij het koppelen van gegevens op basis van geografische coördinaten en voor het presenteren van de informatie in geografisch perspectief.

3. Doelgroep(en):
RD's, RWS/I/V, gemeenten, provincies, politie, onderzoek, adviesbureaus.

4. Frequentie:
Continu.

5. Basisjaar:
1983.

6. Eerste verschijning:
1983.

7. Meest recente verschijning:
1996.

8. Eventuele mijlpalen:
Er wordt gewerkt aan uitbouw van het VLN tot een Nationaal Wegenbestand (NWB) dat extra informatie bevat en dat beter geschikt is als algemeen wegennetwerk.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
De potentiële waarde van het netwerk is hoog, zeker waar gestreefd wordt naar een duurzaam-veilig wegennet; bij het gebruik blijken echter nog diverse beperkingen.

10. Oordeel van de actoren:
Het bestaan is goed bekend. Het gebruik blijft daarbij achter, behoudens bij een aantal 'specialisten'.

11. Wensen tot verbetering:

Komen naar voren bij het PPRV en de totstandkoming van het NWB.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
HW-V voor de basis en de klanten voor specifieke leveringen.

15. Beoordeling SWOV:
Door zijn gedetailleerdheid, de koppeling met de ongevallen en zijn actualiteit, is het VLN zeer waardevol. Bij het NWB wordt terecht naar verbeteringen gestreefd, bijvoorbeeld ten aanzien van het omgaan met vervallen en actuele segmenten, het herkennen van kruispunten en parallelvoorzieningen en de rijrichting.

VERAS, d'Ongeval, IMPULS, GEVIS, D'Net

1. Inhoud en aard van de instrumenten:
PC-applicaties waarmee ongevalsgegevens kunnen worden verwerkt.
VERAS wordt onderhouden door Grontmij en Fourtune en d'Ongeval door VIA.
IMPULS bevat gegevens over Rijkswegen en wordt onderhouden door AVV en Grontmij.
GEVIS (Fourtune) en D'Net (VIA) zijn bedoeld voor GIS-bewerkingen.

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

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders op alle niveaus en onderzoek.

4. Frequentie:
Van tijd tot tijd verschijnen nieuwe releases.

5. Basisjaar:
Per pakket verschillend.

6. Eerste verschijning:
Per pakket verschillend.

7. Meest recente verschijning:
Per pakket verschillend.

8. Eventuele mijlpalen:
Er is werkgroep geweest die een voorstel heeft opgesteld voor de ontwikkeling van een standaard-programma (VOAP: tweede generatie

verkeersongevallenanalyseprogrammatuur; CROW, 1995). Er is echter niet tot ontwikkeling besloten.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Hoog, maar de feitelijke toepassing wordt vaak uitbesteed.

10. Oordeel van de actoren:
Tamelijk complexe programmatuur voor niet-geroutineerde gebruikers, maar wel waardevol voor analyse-doeleinden.

11. Wensen tot verbetering:
Worden in gebruikersoverleg bekend gemaakt.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
Adviesbureaus; AVV voor IMPULS.

15. Beoordeling SWOV:
Nuttige instrumenten.

Landelijke Medische Registratie (LMR)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Registratie van alle uit een ziekenhuis ontslagen personen, waaronder slachtoffers van verkeersongevallen. De SIG Zorginformatie verwerkt daartoe gegevens afkomstig uit ziekenhuizen.

2. Doel en functie:
De LMR wordt gebruikt bij de financiële vergoeding van ziekenhuizen. Voorts levert de registratie inzicht in de werkelijke omvang van het aantal verkeersslachtoffers dat in een ziekenhuis wordt opgenomen en informatie zoals letsels en behandelduur.

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders met name op landelijk en regionaal niveau; onderzoek.

4. Frequentie:
Continu.

5. Basisjaar:
1984.

6. Eerste verschijning:
1985.

7. Meest recente verschijning:
1994.

8. Eventuele mijlpalen:
Sinds enkele jaren doen nagenoeg alle ziekenhuizen mee aan de LMR.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
In het PPRV wordt aan de LMR een plaats toegekend voor het verbeteren van het inzicht in de registratiegraad van de VOR. De LMR is ook te gebruiken voor het bepalen van ophoogfactoren voor belangrijke onderverdelingen van slachtoffers.
Verder zou door koppeling van LMR en VOR informatie beschikbaar kunnen komen over patronen in typen ongevallen en letsels; hiervoor lijkt echter in Nederland betrekkelijk weinig belangstelling te bestaan.

10. Oordeel van de actoren:
Het bestaan is redelijk bekend; echter niet wat men er precies mee kan en het gebruik blijft dan ook achter. Er komt wel meer en meer belangstelling voor het 'werkelijke' aantal slachtoffers.

11. Wensen tot verbetering:
Meer inzicht in kwaliteitsaspecten, zoals de wijze waarop de betrokken voertuigen (met name de tegenpartij) worden geregistreerd.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
SIG voor de basis en de klanten voor de leveringen.

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

VIPORS

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Registratie van verkeersslachtoffers die zich voor behandeling melden bij de Eerste-Hulpafdelingen van een steekproef van ziekenhuizen. VIPORS is een uitbreiding van PORS (Privé-OngevallenRegistratieSysteem) van de SCV (Stichting Consument en Veiligheid).

2. Doel en functie:
Het primaire doel van PORS is het verkrijgen van inzicht in de omvang en ontwikkeling van het aantal hulpvragenden. Voorts is VIPORS erop gericht een beter inzicht te krijgen in het aantal verkeersslachtoffers en de letsels die zij daarbij oplopen.

3. Doelgroep(en):
Landelijke en regionale beleidsvoorbereiders en onderzoekers

4. Frequentie:
Per maand/kwartaal.

5. Basisjaar:
1994.

6. Eerste verschijning:
1995.

7. Meest recente verschijning:
1996.

8. Eventuele mijlpalen:
De PORS registreerde al sinds 1985 ongevallen die als privé-ongeval werden beschouwd. Sinds 1994 zijn overige verkeersongevallen hieraan toegevoegd. De overgang naar een systeem waaraan alle ziekenhuizen deelnemen, wordt voorbereid (LIS: Letsel Informatie Systeem).

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Zie LMR. VIPORS levert gegevens per kwartaal en is erg actueel.

10. Oordeel van de actoren:
VIPORS is tamelijk onbekend, behalve bij nauw betrokkenen. Daarom wordt het weinig gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Matig.

13. Kosten(raming):
fl. 360.000.

14. Financiering:
OJP.

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

Ongevallen in Nederland (OIN)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Onderzoek waarbij een steekproef onder huishoudens wordt gehouden en gevraagd wordt naar de ongevallen die zij hebben meegemaakt, waaronder verkeersongevallen.

2. Doel en functie:

Inzicht krijgen in de werkelijke omvang van het aantal slachtoffers van ongevallen en daarmee in de volledigheid en representativiteit van de beschikbare 'officiële' registraties.

3. Doelgroep(en):
Landelijke en regionale beleidsvoorbereiders en onderzoekers.

4. Frequentie:
Geen vaste frequentie. Onderzoek tot nu toe twee keer uitgevoerd.

5. Basisjaar:
1986/1987.

6. Eerste verschijning:
1988.

7. Meest recente verschijning:
1995.

8. Eventuele mijlpalen:
Het CBS is bezig een aanvullende enquête op te zetten om beter inzicht te krijgen in het werkelijke aantal verkeersslachtoffers (OVO: ophoogkader verkeersongevallen). OVO zal geen letselinformatie bevatten; afstemming van beide onderzoeken is gewenst.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
OIN is tot nu toe de enige bron voor de werkelijke omvang van het totale aantal verkeersslachtoffers.

10. Oordeel van de actoren:
Voor de registratiegraad van lichtgewonden is belangstelling.

11. Wensen tot verbetering:
Aan de gehanteerde onderzoeksopzet kleven haken en ogen. De opzet dient nader bestudeerd te worden, om ervoor te zorgen dat de resultaten een volgende keer eenduidig te interpreteren zijn.

12. Belang en prioriteit:
Matig.

13. Kosten(raming):
fl. 300.000.

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:
OIN levert nuttige aanvullende informatie over verkeersslachtoffers, met name de lichtgewonden.

IRTAD Nederland

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

Inzicht in de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in OESO-landen en enkele landen daarbuiten

2. Doel en functie:
Het ontlenen van aanwijzingen uit het buitenland voor eventuele aandachtsgebieden en beleidsaanpassingen in Nederland

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders, primair op landelijk niveau maar ook op regionaal niveau, en onderzoekers.

4. Frequentie:
Jaarlijks.

5. Basisjaar:
1965

6. Eerste verschijning:
Jaren tachtig.

7. Meest recente verschijning:
1995

8. Eventuele mijlpalen:
In de jaren tachtig door BASt opgezet voor eigen gebruik. In 1988 uitgebreid in samenwerking met EEG. Sinds 1990 onder de paraplu van de OECO.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Aan de gegevens sec lijkt niet zo veel behoefte, maar voor conclusies op basis van (verschillen in) internationale ontwikkelingen is wel degelijk belangstelling.

10. Oordeel van de actoren:
Wordt vooral door de SWOV gebruikt en via publikaties op basis hiervan, door anderen.

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
(Het OJP vermeldt het lidmaatschap voor Hongarije).

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

Onderzoek rij- en drinkgewoonten

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Feitelijke ontwikkeling van het alcoholgebruik in het verkeer, gerelateerd aan ontwikkelingen in (geregistreerde) alcoholonveiligheid en in politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer.

2. Doel en functie:
Onderbouwing van landelijk en regionaal beleid met betrekking tot alcohol in het verkeer.

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

4. Frequentie:
In principe jaarlijks.

5. Basisjaar:
1970.

6. Eerste verschijning:
1971.

7. Meest recente verschijning:
1995.

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

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

10. Oordeel van de actoren:
Gezien het grote aantal regionale instanties dat jaarlijks een aanvullende opdracht verleent op de basisopdracht van AVV, lijkt het oordeel van de actoren op regionaal niveau (zeer) positief te zijn.
De tijd die de politiekorpsen bereid zijn in het onderzoek te steken, duidt ook op de waarde van de resultaten voor hen.

11. Wensen tot verbetering:
Niet geuit.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

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

14. Financiering:
Basisonderzoek: OJP; aanvullend regionaal onderzoek: regionale directies/ROV's.

15. Beoordeling SWOV:
Het onderzoek heeft een zeer lange tijdreeks opgeleverd over alcoholgebruik in het verkeer. Het vormt een basis voor maatregelen en bepaalt de effecten daarvan. Het onderzoek is zeer flexibel qua omvang en kosten en heeft een gunstige prijs/kwaliteitsverhouding.

16. Voorstel van aanpassing:
-

Snelheidsmeetnet autosnelwegen

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

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

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

4. Frequentie:
Continu.

5. Basisjaar:
Het meetnet bestaat al lang. 1988 was tot voor kort het basisjaar. Nu is dat 1994.

6. Eerste verschijning:
Voor 1988.

7. Meest recente verschijning:
1996.

8. Eventuele mijlpalen:
Door een gewijzigde methodiek zijn geen bestanden meer leverbaar van voor 1994.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Op rijksniveau en regionaal niveau hoog.

10. Oordeel van de actoren:
Belangrijk op rijksniveau en regionaal niveau.

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:

Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
AVV-budget.

15. Beoordeling SWOV:
Waardevolle registratie voor monitoring en evaluatie. Zo kon het effect van de limietdifferentiatie in 1988 goed in kaart worden gebracht.

Rijsnelheden op niet-autosnelwegen

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Gegevens over rijsnelheden en intensiteiten naar maximum limiet van de weg en voertuigklasse (personenauto's en vrachtauto's). Voor niet-autosnelwegen zijn gegevens beschikbaar voor een aantal jaren.
Binnen de bebouwde kom zijn alleen metingen van beperkte omvang uitgevoerd.

2. Doel en functie:
Volgen van de ontwikkeling van het snelheidsgedrag en de ernst van de problematiek laten zien.

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders op landelijk en regionaal niveau, onderzoekers.

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

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

6. Eerste verschijning:
1993/1995.

7. Meest recente verschijning:
1995 (later dit jaar wordt gerapporteerd over de snelheden buiten de bebouwde kom in 1996).

8. Eventuele mijlpalen:
Enkele provincies hebben meetnetten aangelegd. De vergelijkbaarheid van de gegevens die de meetnetten opleveren met die van de radarmetingen is niet bekend.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Op rijksniveau en regionaal niveau hoog.

10. Oordeel van de actoren:
Belangrijk op rijksniveau en regionaal niveau.

11. Wensen tot verbetering:
Ook regelmatige metingen binnen de bebouwde kom.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 200.000.

14. Financiering:
OJP voor de radarmetingen en de analyse en rapportage.

15. Beoordeling SWOV:
Waardevolle registratie voor monitoring en evaluatie. Wel is meer duidelijkheid gewenst over eventuele verstorende invloeden bij de metingen, zodat de cijfers over de jaren heen beter vergelijkbaar worden.

Onderzoek beveiligingsmiddelen in personenauto's

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Inzicht in het feitelijk en het beweerd gebruik van gordels, kinderzitjes en hoofdsteunen in personenauto's.

2. Doel en functie:
Onderbouwing van bijstelling van beleid en het doen van beleids-aanbevelingen.

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders en -uitvoerders (Rijk en regio), politie, onderzoekers.

4. Frequentie:
Vrijwel jaarlijks.

5. Basisjaar:
1968.

6. Eerste verschijning:
1969.

7. Meest recente verschijning:
1995.

8. Eventuele mijlpalen:
In 1991 is de steekproef uitgebreid waardoor ook uitspraken mogelijk werden over het gordelgebruik op regionaal niveau; ook werd een schriftelijke enquête naar het beweerd gedrag toegevoegd. De afstelling van hoofdsteunen is sinds 1995 onderdeel van het onderzoek.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Hoog. De aandacht voor de bevordering van gordelgebruik is enigszins weggezakt, maar lijkt weer terug te komen.
In relatie met politietoezicht en de ontwikkeling van het gordelgebruik is de gebruikswaarde van de gegevens hoog.

10. Oordeel van de actoren:
Belangrijk op regionaal niveau.

11. Wensen tot verbetering:
Aanwezigheid van air-bags; meer inzicht in niet-beveiligde kinderen.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 150.000 (afhankelijk van de jaarlijkse omvang).

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:
Het onderzoek levert een van de meest lange tijdreeksen van de ontwikkeling van bepaald gedrag in het verkeer en levert nuttige informatie tegen beperkte kosten.

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV)

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

2. Doel en functie:
Leveren van informatie over resultaten van beleid en voor bijstelling daarvan.

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders en -uitvoerders op landelijk en regionaal niveau, onderzoekers.

4. Frequentie:
Tweejaarlijks.

5. Basisjaar:
1990

6. Eerste verschijning:
1991

7. Meest recente verschijning:
1996

8. Eventuele mijlpalen:
De onderzoeksopzet wordt geëvalueerd.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Redelijk hoog.

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

11. Wensen tot verbetering:
Onder meer een overzichtelijker rapportage.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 250.000-300.000.

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:
Het PROV levert informatie over onder andere beweerd gedrag en draagvlak voor maatregelen. Als de gegevens over beweerd gedrag naast werkelijk gedrag worden gelegd, is te zien dat ze verschillen en dat het verschil varieert over de tijd. Beweerd gedrag is dus geen vervanging van geobserveerd gedrag en heeft zelfs geen signaalfunctie. De kennis hierover bij de gebruikers is zorgwekkend laag.
De vragen over draagvlak zijn dermate algemeen dat ze ook weinig houvast bieden.
Aan te raden zou zijn dat vastgesteld wordt op welke gedragsdeterminanten het beleid wil sturen en de vragen daarop aan te passen.
Verder zou het wenselijk zijn af en toe meer diepgaand onderzoek te doen naar bepaalde gedragsachtergronden en onderzoek naar de non-response (ten behoeve van de beoordeling van de representativiteit).

Periodieke peiling rijsnelheden

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Inzicht in beweerd gedrag, attitude, verwachting en mening van de Nederlandse automobilist met betrekking tot snelheid en limieten.

2. Doel en functie:
Het geven van beleidsaanbevelingen.

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders en -uitvoerders op landelijk niveau.

4. Frequentie:
Tweejaarlijks.

5. Basisjaar:
-

6. Eerste verschijning:
-

7. Meest recente verschijning:
1994.

8. Eventuele mijlpalen:
-

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Matig.

10. Oordeel van de actoren:
Wordt, zover bekend, alleen door HW-V gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Matig.

13. Kosten(raming):
fl. 50.000-100.000

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:
De PPR geeft meer informatie over achtergronden van snelheidsgedrag dan het PROV; bezien zou moeten worden wat daarvan per se nodig is en of PPR en PROV goedkoper zouden kunnen worden geïntegreerd.
Zie verder de opmerkingen bij het PROV.

Onderzoek verplaatsingsgedrag

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Landelijk beeld van de mobiliteit van personen.

2. Doel en functie:
Leveren van basisgegevens voor beleidsanalyse en onderzoek.

3. Doelgroep(en):
DGV, AVV, regionale instanties, onderzoekers.

4. Frequentie:
Jaarlijks.

5. Basisjaar:
1979.

6. Eerste verschijning:
1980.

7. Meest recente verschijning:
1995.

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

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Hoog.

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

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
Via CBS; sinds 1994 ook AVV.

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

CBS-publikaties
Statistiek van de wegen
Statistiek van de motorvoertuigen
Mobiliteit van de Nederlandse bevolking
Statistiek van het personenvervoer
Bezit en gebruik van personenauto's
Bezit en gebruik van bedrijfsvoertuigen
Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg

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

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

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

4. Frequentie:

Wisselend tot jaarlijks.

5. Basisjaar:
Verschillend per publikatie.

6. Eerste verschijning:
Idem.

7. Meest recente verschijning:
1995.

8. Eventuele mijlpalen:
Tot 1975 verwerkte het CBS de ongevalsformulieren van de politie. Bij de oprichting van AVV/BG (voorheen VOR) is het CBS daarmee gestopt.

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

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

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
Via CBS.

15. Beoordeling SWOV:
Ondanks de beperkingen die soms aan deze statistische overzichten kleven, is de inhoud ervan noodzakelijk om onderzoekers te voorzien van de benodigde achtergrondinformatie.
De gegevens over het gebruik van wegen zouden ten minste aangevuld moeten worden voor:
- situaties binnen de bebouwde kom
  * geen systematische meting van intensiteiten
  * geen onderscheid naar wegtypen (vormgevingsaspecten)
- intensiteiten van *niet*-motorvoertuigen

Weggegevens

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Fysieke kenmerken van het rijkswegennet.

2. Doel en functie:

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

3. Doelgroep(en):
RD's, DGV, RWS/HV, RDW, DWW, MD, AVV, onderzoekers.

4. Frequentie:
Jaarlijks.

5. Basisjaar:
-

6. Eerste verschijning:
1987.

7. Meest recente verschijning:
1995.

8. Eventuele mijlpalen:
-

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Matig.

10. Oordeel van de actoren:
Wordt weinig gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
AVV-budget.

15. Beoordeling SWOV:
WEGGEG biedt veel aanknopingspunten voor onderzoek en is daarmee een waardevol bestand. Wel is meer aandacht voor het actualiseren gewenst.

Kencijfers

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Onveiligheidsmaten voor verschillende wegtypen binnen en buiten de bebouwde kom uitgedrukt in het aantal ongevallen en slachtoffers gegeven de verschillende intensiteiten van het verkeer.

2. Doel en functie:

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

3. Doelgroep(en):
Actoren in de regio en op rijksniveau, en adviesbureaus.

4. Frequentie:
5 jaar (wenselijk).

5. Basisjaar:
1986.

6. Eerste verschijning:
1986, eerstvolgende in 1996.

7. Meest recente verschijning:
1986.

8. Eventuele mijlpalen:
DV-effectschatting (1992), waarbij kencijfers voor een duurzaam-veilig wegennet zijn berekend door die ongevallen uit te sluiten die niet meer zouden kunnen gebeuren.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Hoog.
Bruikbaar in verkeers- en vervoersmodellen, verkeersplannen, bestemmingsplannen en dergelijke.

10. Oordeel van de actoren:
Sterke behoefte aan actuele gegevens.

11. Wensen tot verbetering:
- uitsplitsing naar details van de vormgeving van wegvakken en kruispunten;
- meer aandacht voor de veiligheid van langzaam verkeer;
- eventueel ook kencijfers naar tegenpartij (bijvoorbeeld zwaar verkeer).

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 400.000.

14. Financiering:
OJP.

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

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

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

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

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

4. Frequentie:
Verschillend per model.

5. Basisjaar:
Verschillend per model.

6. Eerste verschijning:
Verschillend per model.

7. Meest recente verschijning:
Verschillend per model.

8. Eventuele mijlpalen:
Verschillend per model.

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

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

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
Niet van toepassing.

14. Financiering:
AVV (met uitzondering van SWOVISI).

15. Beoordeling SWOV:
Modellen dwingen alle relevante factoren te specificeren en geven daardoor meer helderheid. Bovendien kan kwantificering van effecten zeer overtuigend zijn bij de besluitvorming. De voornaamste beperking is dat de

input (de gegevens waarmee wordt gerekend) vaak niet de eigenlijk gewenste kwaliteit heeft, wat de resultaten minder betrouwbaar maakt.

Folder Kerncijfers verkeersonveiligheid

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

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

3. Doelgroep(en):
Alle actoren.

4. Frequentie:
Jaarlijks.

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

6. Eerste verschijning:
-

7. Meest recente verschijning:
1994 (1995 verschijnt binnenkort).

8. Eventuele mijlpalen:
Wordt in 1996 met extra informatie uitgebreid en verschijnt in boekvorm.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Hoog.

10. Oordeel van de actoren:
Bestaan bekend; wordt als naslagwerk gebruikt dat makkelijk kan worden meegenomen en aan belangstellenden verstrekt.

11. Wensen tot verbetering:
Beperkte uitbreiding en aangepaste lay-out, zodanig dat de gepresenteerde informatie meer stimuleert tot het aanpakken van gesignaleerde problemen.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 30.000.

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:

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

Periodieke analyse van de verkeersonveiligheid (kwartaalbericht en jaaranalyse)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Inzicht in de ontwikkeling van het aantal slachtoffers naar aard letsel, de ontwikkeling van het risico, het schetsen van achtergronden en het geven van verklaringen.

2. Doel en functie:
Het kwartaalbericht is er primair op gericht de minister van V&W te informeren ten tijde van de bekendmaking van de CBS-cijfers.
Een belangrijk doel is vast te stellen of er, bij cijfers die verschillen van vorige jaren, sprake is van toevalsfluctuaties of daadwerkelijk andere ontwikkelingen.
Het Jaarbericht heeft een bredere doelgroep en betrekt veel meer informatie in de analyse.

3. Doelgroep(en):
Minister, beleidsactoren, maatschappelijke actoren en onderzoekers.

4. Frequentie:
Vier maal per jaar respectievelijk jaarlijks.

5. Basisjaar:
-

6. Eerste verschijning:
-

7. Meest recente verschijning:
1996.

8. Eventuele mijlpalen:
Het Jaarbericht is in 1996 in een nieuwe vorm verschenen. Voor het kwartaalbericht is ook een nieuwe vorm gepland.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Er is behoefte aan een overzichtelijk, samenhangend en actueel document over de verkeersveiligheid; het Jaarbericht is als zodanig bedoeld.
Het kwartaalbericht dient een veel beperkter doel.

10. Oordeel van de actoren:
De periodieke analyses zijn niet zo bekend. De reacties op het laatst verschenen Jaarbericht (SWOV, R-96-18) zijn positief.

11. Wensen tot verbetering:
Meer aandacht voor verklaringen in het Kwartaalbericht.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 150.000.

14. Financiering:
SWOV-doelsubsidie.

15. Beoordeling SWOV:
Geeft het inzicht in de ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid die voor alle actoren de drijfveer moeten zijn om in te spelen op de meest actuele ontwikkelingen.

Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid BIS-V

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
PC-applicatie met beschrijving en interpretatie van de feitelijke ontwikkeling van de verkeersveiligheid in relatie tot de doelstellingen; beschrijving en interpretatie van de ontwikkeling op speerpunten; overzichten van maatregelen. Gegevens zijn zo veel mogelijk per provincie opgenomen.
BIS-V, dat in opdracht van AVV door de SWOV wordt beheerd, bestaat behalve uit de PC-applicatie ook uit een loket waar de BIS-gebruikers met aanvullende vragen terecht kunnen.
De vulling van BIS-V is gebaseerd op andere basisprodukten (registraties, metingen en onderzoeken) en is een combinatie van gegevens, kennis en een instrument om deze te selecteren.

2. Doel en functie:
Ondersteuning bij het monitoren van ontwikkelingen en bij het evalueren en bijstellen van beleid.

3. Doelgroep(en):
Beleidsmakers (met name bij de voorbereiding en evaluatie) op rijksniveau en regionaal niveau binnen Rijkswaterstaat.

4. Frequentie:
Twee maal per jaar een geactualiseerde versie.

5. Basisjaar:
1980.

6. Eerste verschijning:
1993.

7. Meest recente verschijning:
1996.

8. Eventuele mijlpalen:
Juli 1995: nieuwe user-interface.

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Door de rechtstreekse aansluiting op het MPV en door de permanente beschikbaarheid van de informatie is de verwachte gebruikswaarde hoog.
De geboden informatie wordt in overleg met de gebruikers vastgesteld.

10. Oordeel van de actoren:
Het potentiële nut is altijd als groot gezien, maar de lastige bediening stond het gebruik in de weg. Nu de bediening sterk vereenvoudigd is, wordt BIS-V frequenter geraadpleegd.

11. Wensen tot verbetering:
Worden kenbaar gemaakt in regelmatig gebruikersoverleg.

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 400.000-500.000.

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:
BIS-V verschaft op inzichtelijke en gebruiksvriendelijke wijze informatie die het gebruikers mogelijk maakt om ontwikkelingen te volgen en te interpreteren. Het is een toekomstgerichte keuze geweest informatie op zo'n manier op de werkplek toegankelijk te maken.
Het zou ook voor andere actoren nuttig kunnen zijn, zoals provincies en secretariaten van ROV's.

Beleidseffectrapportage verkeersveiligheid (BER-V)

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Beschrijving van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid, zoveel mogelijk in relatie met de gepleegde beleidsinspanningen.

2. Doel en functie:
Ingebed in de beleidseffectmeting verkeer en vervoer: sturing van het (SVV)-beleid.

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders.

4. Frequentie:
Tweejaarlijks.

5. Basisjaar:
1986.

6. Eerste verschijning:
1993.

7. Meest recente verschijning:
1995.

8. Eventuele mijlpalen:
-

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

10. Oordeel van de actoren:
Wordt weinig gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Niet zeer hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 200.000.

14. Financiering:
OJP.

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

Gemeente-info

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

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

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

4. Frequentie:
Vier maal per jaar.

5. Basisjaar:
1987.

6. Eerste verschijning:
1988.

7. Meest recente verschijning:
1996.

8. Eventuele mijlpalen:
-

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Hoog. Uit evaluaties in het kader van de Actie -25% blijkt dat de geboden informatie van redelijk groot belang wordt geacht.
Informatie wordt door 50% van de betrokkenen gebruikt; de informatie wordt zodanig aangeboden dat zij, juist gearchiveerd, als naslagwerk kan worden gebruikt.

10. Oordeel van de actoren: nuttige informatie.
-

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 285.000.

14. Financiering:
OJP 1996.

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

Peiling gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Inzicht in de mate waarin verkeersveiligheid meeweegt in gemeentelijk beleid; inzicht in doorwerking landelijk beleid in gemeentelijk beleid; inzicht in de factoren die gemeentelijke aandacht voor verkeersveiligheid bepalen.

2. Doel en functie:
Beoordelen van de doorwerking van de Actie -25% en voorlopig inzicht in de gevolgen van de decentralisatie.

3. Doelgroep(en):
Beleidsvoorbereiders op rijksniveau, beleidsvoorbereiders en -uitvoerders op gemeentelijk niveau, onderzoekers.

4. Frequentie:
Tweejaarlijks.

5. Basisjaar:
1987.

6. Eerste verschijning:
1989.

7. Meest recente verschijning:
1994. Onderzoek wordt in 1997 herhaald.

8. Eventuele mijlpalen:

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

10. Oordeel van de actoren:
Wordt weinig gebruikt.

11. Wensen tot verbetering:
-

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
fl. 80.000.

14. Financiering:
OJP.

15. Beoordeling SWOV:
Deze periodieke peiling geeft voor Rijk, maar ook voor de provincie de handvatten om de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid te monitoren. Zij bevat daarvoor ook de benodigde informatie; er moet echter geconstateerd worden dat deze nog matig wordt gebruikt. Er zal daarom meer aandacht moeten worden besteed aan de kennisverspreiding.

Handleiding aanpak gevaarlijke situaties (HAG)

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

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

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

4. Frequentie:
In beginsel eenmalig; herziening echter mogelijk.

5. Basisjaar:

1993.

6. Eerste verschijning:
1993.

7. Meest recente verschijning:
1993.

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

9. Verwachte gebruikswaarde afhankelijk van de behoefte:
Gevarieerd.

10. Oordeel van de actoren:
De AVOC wordt vooral op gemeentelijk niveau gebruikt. Daarbuiten is de aandacht voor gevaarlijke locaties verminderd en richt men zich meer op een duurzaam-veilig wegennet.
De handleidingen voor de aanpak van specifieke ongevallen en gevaarlijke gebieden zijn complex, lastig toegankelijk en niet eenvoudig toepasbaar.

11. Wensen tot verbetering:
- actualisering van de referentiecijfers;
- heruitgave van de delen C en E, of overwegen deze delen te laten vervallen, omdat de bedoelde gevaarlijke situaties ook bij de implementatie van het concept 'duurzaam-veilig' worden aangepakt.

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

13. Kosten(raming):
fl. 50.000-fl. 100.000.

14. Financiering:
OJP.

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

Maatregelenoverzicht op 80 km/uur-wegen

1. Inhoud en aard van de gegevens of de informatie:
Kennisoverzicht van maatregelen die de snelheid op het onderliggende wegennet kunnen beïnvloeden.

2. Doel en functie:
Kennisoverdracht.

3. Doelgroep(en):

Wegbeheerders.

4. Frequentie:
Eenmalig.

5. Basisjaar:
1992.

6. Eerste verschijning:
1992.

7. Meest recente verschijning:
-

8. Eventuele mijlpalen:
Er loopt een onderzoek naar de beste vormen van kennisoverdracht over de aanpak van te hoge snelheden.

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

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

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

12. Belang en prioriteit:
Hoog.

13. Kosten(raming):
-

14. Financiering:
-

15. Beoordeling SWOV:
Het is van groot belang dat in het kader van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem snelheidsremmende maatregelen in vergelijkbare situaties op uniforme wijze worden toegepast. Om die reden is ook catalogisering van groot belang. Het verdient aanbeveling een dergelijk overzicht met enige regelmaat te actualiseren. Aan de uitkomsten van het lopende onderzoek (zie Mijlpalen) moet wel snel een vervolg worden gegeven.