

Quick-scan project Elektronische Uitwisseling Verkeersbesluiten

Inhoud

Samenvatting.....	3
1. Inleiding	4
2. Doelstelling.....	4
3. Afbakening en relatie met andere projecten	5
4. Onderzoeksvragen.....	6
5. Methodiek	6
6. Theoretische achtergrond	9
6.1 Wegbeheerders.....	9
6.2 Wettelijke verplichting verkeersbesluiten	10
6.2.1 Uitzonderingsregel	10
6.3 Bekendmakingen en mededelingen.....	11
7. Resultaten.....	11
7.1 Resultaten kwantitatieve analyse	11
7.1.1 Wie publiceert er digitaal?	11
7.1.2 Hoeveel besluiten worden er gepubliceerd?	13
7.1.3 Wat is het bereik van de publicaties?	17
7.1.4 Conclusie	19
7.2 Resultaten enquête	20
7.2.1 Algemeen beeld.....	20
7.2.2 Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven	21
7.2.3 Eenduidigheid van verkeersbesluiten	24
7.2.4 Hergebruik verkeersbesluiten	25
7.2.5 Publicatiekosten	26
7.2.6 Juridische aantoonbaarheid	28
7.2.7 Samenwerking tussen betrokken partijen	29
7.2.8 Best-practices	30
7.2.9 Verbeterpunten.....	31
7.3 Resultaten casestudies.....	31
7.3.1 Verbetering route-informatie.....	32
7.3.2 Samenwerking tussen betrokken partijen	32
7.3.3 Best-practices	33
7.3.4 Verbeterpunten.....	35
7.4 Resultaten documentanalyse	37

8. Conclusies & Aanbevelingen	39
8.1 Implementatie Verkeersbesluiten applicatie	40
8.2 Realisatie doelen	40
8.2.1 Verbetering route-informatie.....	40
8.2.2 Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven	40
8.2.3 Eenduidigheid verkeersbesluiten	41
8.2.4 Besparing publicatiekosten	42
8.2.5 Meer hergebruik door wegbeheerders.....	42
8.2.6 Verbetering juridische aantoonbaarheid	42
8.2.7 Betere samenwerking betrokken partijen	43
8.2.8 Samenvatting realisatie doelen	44
8.3 Aanbevelingen.....	45
8.3.1 Aanbevelingen voor het gebruik door wegbeheerders	45
8.3.2 Aanbevelingen voor het gebruik door kaartenmakers	48
8.3.3 Overige aanbevelingen.....	52
Bijlage 1: Wetsartikelen.....	55
Bijlage 2: Vragenlijst enquête.....	57
Bijlage 3: Vragenlijst interviews	61

Samenvatting

Deze quick-scan analyseert in welke mate de beoogde doelen van het project Elektronische Uitwisseling Verkeersbesluiten (EUV) zijn behaald. Daarnaast worden er best-practices en knelpunten omtrent de verkeersbesluiten applicatie behandeld. Dit resulteert uiteindelijk in een aantal verbeter suggesties waarmee deze knelpunten kunnen worden aangepakt en de beoogde doelen op een betere manier kunnen worden behaald. Ter uitvoering van dit onderzoek is er een enquête uitgezet onder wegbeheerders, zijn wegbeheerders en andere belanghebbende partijen geïnterviewd en is er een documentanalyse uitgevoerd.

Een aantal beoogde doelen uit het project EUV zijn behaald. Zo zijn verkeersbesluiten eenduidiger geworden. Centrale publicatie, en het toevoegen van metadata aan verkeersbesluiten, heeft ervoor gezorgd dat verkeersbesluiten een grotere overlap in structuur hebben. Ook heeft er een besparing op publicatiekosten plaatsgevonden. Wegbeheerders geven aan dat de publicatiekosten van verkeersbesluiten zijn gedaald sinds aanpassing van het BABW. Het is echter lastig exact vast te leggen hoe groot deze besparing is geweest. Daarnaast worden er tegenwoordig vaker verkeersbesluiten hergebruikt door wegbeheerders. Sinds de digitale publicatie van verkeersbesluiten publiceren wegbeheerders veelal verkeersbesluiten op verschillende platformen (lokale kranten, eigen website, etc.), daar waar er voorheen vooral op één platform, lokale huis-aan-huisbladen gepubliceerd werd. Over eventuele veranderingen in het bereik van verkeersbesluiten zijn lastig conclusies te trekken. Tot nu toe lijkt het bereik van de Staatscourant lager dan dat van huis-aan-huisbladen, maar dit kan in de toekomst veranderen, aangezien overheidscommunicatie omtrent "digitaal 2017" een positief effect kan hebben op het bereik van verkeersbesluiten.

Kaartenupdates volgen echter niet sneller op verkeersbesluiten en ook de samenwerking tussen wegbeheerders en kaartenmakers is niet structureel beter dan voor aanpassing van het BABW. Met name rond de kaartenupdates zijn er een aantal knelpunten (met name omtrent de filtering van verkeersbesluiten) die aangepakt moeten worden om dit doel alsnog te behalen.

Kaartenmakers geven aan dat er een aantal extra filters moeten worden toegevoegd aan de metadata, zodat men makkelijker zou kunnen filteren op (voor deze bedrijven) relevante besluiten. Wegbeheerders hebben problemen (gehad) met een aantal technische aspecten van de applicatie. Om deze problemen te verminderen zullen er een aantal verduidelijkende teksten aan de verkeersbesluiten applicatie moeten worden toegevoegd om het gebruik te vergemakkelijken.

Zowel kaartenmakers als wegbeheerders geven aan dat de informatievoorziening van verkeersbesluiten tegenwoordig beter is dan voor aanpassing van het BABW. Er zit meer, en kwalitatief betere, informatie bij verkeersbesluiten, waardoor de informatievoorziening richting burgers en bedrijven is verbeterd. Daarnaast is al deze informatie tegenwoordig gemakkelijk op één centraal punt te vinden, daar waar burgers vroeger vaak langs het gemeentehuis/provinciehuis moesten om alle informatie rond een bepaald besluit in te zien. Het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant heeft er daarmee voor gezorgd dat burgers en bedrijven gemakkelijk zeer gedetailleerde informatie rond verkeersbesluiten in kunnen zien.

1. Inleiding

Wegbeheerders reguleren het gebruik van het wegennet middels verkeersbesluiten. Per 01-01-2013 is het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) aangepast, waardoor wegbeheerders verplicht zijn hun verkeersbesluiten in de Staatscourant te publiceren. Voor het publiceren van deze besluiten in de Staatscourant heeft het Kennis- en Exploitatiecentrum Officiële Overheidspublicaties (KOOP) destijds een verkeersbesluiten applicatie ontwikkeld.

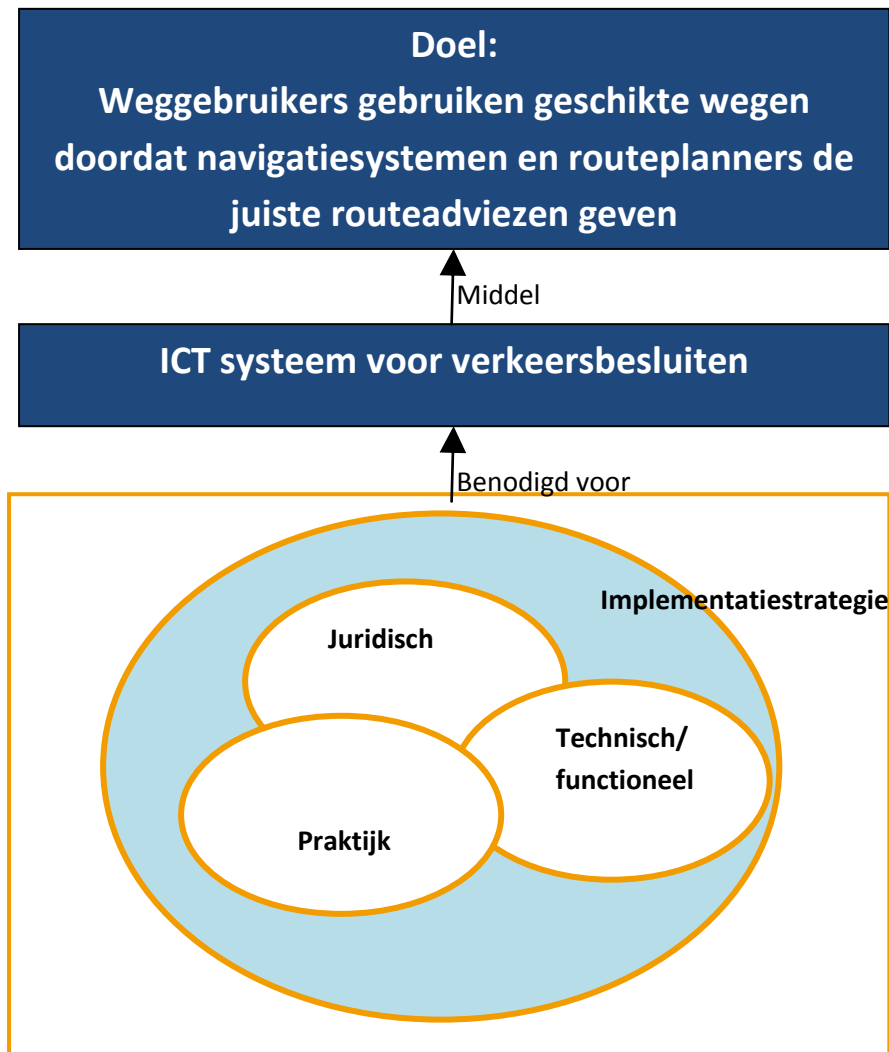
In de periode 01-01-2012 t/m 01-01-2013 heeft KOOP het project Elektronische Uitwisseling Verkeersbesluiten (EUV) uitgevoerd, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Binnen dit project werden een aantal baten en effecten van het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant genoemd. Middels deze quick-scan zal worden geanalyseerd in welke mate deze baten daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Daarnaast zullen er best-practices en verbeter suggesties omtrent het publiceren van verkeersbesluiten via de verkeersbesluiten applicatie worden besproken.

2. Doelstelling

Het doel van deze quick-scan is:

Het vergroten van de effectiviteit van de verkeersbesluiten applicatie door inzicht te krijgen in de mate waarin vooraf gestelde doelen behaald zijn, best-practices en mogelijke knelpunten en oplossing hiervoor bij de uitwisseling van informatie rondom verkeersbesluiten.

Naast onderzoeksresultaten zullen er in deze quick-scan dan ook enkele adviezen die de effectiviteit van de verkeersbesluiten applicatie kunnen vergroten worden besproken. Hiertoe wordt zowel de voorbereiding als de uitvoering van het project EUV besproken. Deze quick-scan zal de volledige implementatiestrategie van het project EUV bespreken (zie Figuur 1 voor een schematische weergave).



Figuur 1: Schematische weergave project EUV

3. Afbakening en relatie met andere projecten

Deze quick-scan zal het project EUV evalueren. In het project EUV zijn een aantal baten beschreven¹ die samen zouden hangen met een aanpassing van het BABW. Deze quick-scan zal nagaan in hoeverre deze vooraf gestelde doelen zijn behaald. Daarnaast zullen er adviezen gegeven worden die zullen beschrijven hoe de effectiviteit van de verkeersbesluiten applicatie kan worden vergroot.

¹ Voor een uitgebreide beschrijving van de in het project EUV genoemde baten, zie: Elektronische Uitwisseling Verkeersbesluiten: Plan van Aanpak (13-09-2011).

4. Onderzoeksvragen

Om de doelstelling van dit onderzoek te behalen zullen de volgende onderzoeksvragen behandeld worden:

Hoofdvraag: In hoeverre zijn de genoemde baten van het project EUV gerealiseerd?

Deelvraag 1: Sluiten kaartenupdates sneller en beter op verkeersbesluiten aan na aanpassing van het BABW dan voor de aanpassing van het BABW?

Deelvraag 2: Is het bereik van publicaties van verkeersbesluiten groter na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW? (zowel bij burgers als bedrijven)

Deelvraag 3: Zijn verkeersbesluiten eenduidiger geworden na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW? M.a.w. maakt men vaker gebruik van een gestandaardiseerde werkwijze bij het publiceren van verkeersbesluiten?

Deelvraag 4: Zijn de publicatiekosten van wegbeheerders lager (met name dankzij lagere advertentiekosten) na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW?

Deelvraag 5: Worden er meer publicaties van verkeersbesluiten hergebruikt na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW?

Deelvraag 6: Is de samenwerking tussen betrokken partijen (wegbeheerders, kaartenmakers, professionele weggebruikers, hulpdiensten, de NDW, etc.) bij verkeersbesluiten beter na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW? Leiden elektronische publicaties tot meer of minder vragen van burgers en bedrijven (waaronder kaartenmakers)?

5. Methodiek

Om te onderzoeken of de genoemde baten van het project EUV zijn behaald zullen alle beoogde baten in de quick-scan waar mogelijk apart worden onderzocht. Dit zal worden gedaan middels een enquête onder wegbeheerders en enkele casestudies, gebaseerd op diepte-interviews met wegbeheerders en afnemers van verkeersbesluiten. Om te toetsen of de beoogde baten zijn gerealiseerd zullen enkele resultaten van deze quick-scan worden vergeleken met resultaten van een vooronderzoek². Daarnaast zal er een documentanalyse worden uitgevoerd, waar een aantal specifieke verkeersbesluiten worden geanalyseerd. Verder zullen uit de analyse van kwantitatieve gegevens een aantal algemene gegevens over de verkeersbesluiten worden gehaald (hoeveel verkeersbesluiten worden er gepubliceerd?, waarover?, wat voor soort metadata worden ontsloten? etc.). Hieronder volgt een beschrijving van de baten genoemd in het project EUV en de manier waarop ze worden onderzocht (zie Tabel 1 voor een schematische weergave):

Verbetering route-informatie

Door het centraal en digitaal publiceren van verkeersbesluiten kunnen kaartenmakers gebruikmaken van een betrouwbare, consistente aanlevering van verkeersbesluiten, wat een positief effect heeft

² Verkeersbesluiten in de Praktijk: Verkennend Onderzoek (13-10-2010)

op de inwinning en verwerking hiervan. Navigatiesystemen zullen hierdoor van hogere kwaliteit zijn en zullen sneller up-to-date zijn. Dit zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer, wat gunstige gevolgen heeft voor het bedrijfsleven, de levenskwaliteit, en de aanrijdtijd van hulpdiensten.

Om te onderzoeken of dit positieve effect daadwerkelijk is gerealiseerd zullen er interviews met afnemers van verkeersbesluiten (kaartenmakers) plaatsvinden. Hieruit zal blijken of kaartenmakers bekend zijn met de publicatie van verkeersbesluiten in de Staatscourant en of dit de snelheid en kwaliteit van hun updates heeft verbeterd.

Betere dienstverlening aan burgers en bedrijven

Het centraal ontsluiten van verkeersbesluiten zorgt voor een groter bereik richting burgers en bedrijven. Geïnteresseerde bedrijven of burgers kunnen al hun informatie van één centraal punt halen en hoeven geen websites en/of huis-aan-huisbladen door te scannen. Daarnaast kunnen burgers zich aanmelden voor een attendeerfunctie, waardoor men makkelijk op de hoogte blijft van alle verkeersbesluiten.

Om te analyseren of het bereik van verkeersbesluiten richting burgers en bedrijven daadwerkelijk is vergroot na aanpassing van het BABW zal er een schatting worden gemaakt van het bereik van verkeersbesluiten voor aanpassing van het BABW (via huis-aan-huisbladen). Dit zal worden vergeleken met het aantal abonnees op de attendeerfunctie en het aantal zoekvragen naar verkeersbesluiten. Daarnaast zullen wegbeheerders en afnemers van verkeersbesluiten middels de enquête en interviews worden gevraagd naar hun ervaringen omtrent veranderingen in de kwaliteit van de dienstverlening als gevolg van het online en centraal publiceren van verkeersbesluiten.

Meer eenduidigheid verkeersbesluiten

De centrale invoermodule voor verkeersbesluiten biedt hulpmiddelen aan wegbeheerders om hun verkeersbesluiten te standaardiseren. Voordeel hiervan is dat de kwaliteit van verkeersbesluiten verbetert, waardoor er wellicht minder bezwaren zullen worden gemaakt.

Om te onderzoeken of verkeersbesluiten meer eenduidig zijn geworden na aanpassing van het BABW zal in een enquête, uitgezet bij wegbeheerders, worden gevraagd of men gebruik maakt van een modelbesluit bij het opstellen van verkeersbesluiten. In het vooronderzoek is de eenduidigheid van verkeersbesluiten geanalyseerd middels een documentanalyse. Door het vergelijken van de antwoorden op de enquêtevragen en deze documentanalyse kan worden achterhaald of wegbeheerders sinds de aanpassing van het BABW vaker een gestandaardiseerde vorm van verkeersbesluiten gebruiken.

Besparing op publicatiekosten door wegbeheerders

Uit het vooronderzoek is reeds gebleken dat wegbeheerders kunnen besparen op publicatiekosten door centraal in de Staatscourant te publiceren. In deze quick-scan zullen deze resultaten worden

vergeleken met bevindingen uit enquêtevragen waar wegbeheerders worden gevraagd naar eventuele besparingen op hun publicatiekosten.

Meer hergebruik door wegbeheerders

Na publicatie in de Staatscourant kunnen wegbeheerders gemakkelijk verkeersbesluiten geautomatiseerd opvragen en op de eigen website plaatsen. Dit kan positieve effecten hebben op het bereik richting burgers en bedrijven.

Om te onderzoeken of wegbeheerders vaker verkeersbesluiten hergebruiken zal in de enquête worden gevraagd of men een verkeersbesluit ook op de eigen website en/of in een huis-aan-huisblad plaatst, naast de publicatie in de Staatscourant. In het vooronderzoek is aan wegbeheerders gevraagd op welk(e) platform(en) ze hun verkeersbesluiten publiceerden. De resultaten uit dit vooronderzoek zullen worden vergeleken met de antwoorden op de enquêtevragen over het hergebruik van verkeersbesluiten om te analyseren of het hergebruik van verkeersbesluiten is toegenomen na aanpassing van het BABW.

Verbetering juridische aantoonbaarheid van publicaties

Aangezien alle bekendmakingen in de Staatscourant worden gearchiveerd door een digitale notaris kunnen wegbeheerders juridisch aantonen dat een verkeersbesluit bekend is gemaakt en is medegedeeld.

Om te onderzoeken of dit positieve effect is gerealiseerd zal in de enquête aan wegbeheerders worden gevraagd of er fluctuaties in het aantal bezwaarprocedures na het publiceren van verkeersbesluiten hebben plaatsgevonden. Dit is echter slechts een eerste verkenning. Fluctuaties in het aantal bezwaarprocedures kunnen namelijk van verschillende factoren afhankelijk zijn (een zeer controversieel verkeersbesluit, een groter/kleiner bereik, etc.) en hoeft niet noodzakelijk samen te hangen met een verbetering (of verslechtering) van de juridische aantoonbaarheid. Een eventuele verbetering van de juridische aantoonbaarheid van verkeersbesluiten zal niet verder worden onderzocht.

Betere samenwerking tussen betrokken partijen

Het centraal aanleveren van verkeersbesluiten biedt de mogelijkheid om communicatie tussen betrokken partijen te verbeteren middels het instellen van samenwerkingsplatformen.

Of de samenwerking tussen partijen is verbeterd zal worden onderzocht middels vragen in de enquête, waar wegbeheerders worden gevraagd in hoeverre de digitale publicatie van verkeersbesluiten de samenwerking tussen betrokken partijen heeft verbeterd of verslechterd. Diepte-interviews met wegbeheerders, afnemers van verkeersbesluiten en andere partijen zullen deze resultaten aanvullen. Binnen deze interviews is er gevraagd naar veranderingen in de kwaliteit en kwantiteit van het contact tussen wegbeheerders en afnemers van verkeersbesluiten.

Positief effect:	Beschrijving:	Methode van onderzoek:
Verbetering route-informatie (deelvraag 1)	Door digitale publicatie kunnen navigatiesystemen sneller updaten	- Casestudies (diepte-interviews met wegbeheerders en afnemers verkeersbesluiten) - Documentanalyse (analyse van specifieke verkeersbesluiten)
Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven (deelvraag 2)	Digitale publicatie vergroot het bereik richting burgers en bedrijven	- Enquête aan wegbeheerders - Vergelijking cijfermateriaal bereik (huis-aan-huis vs. digitaal)
Meer eenduidigheid verkeersbesluiten (deelvraag 3)	Centrale invoering geeft hulpmiddelen voor standaardisering	- Enquête aan wegbeheerders - Documentanalyse (analyse van specifieke verkeersbesluiten)
Besparing publicatiekosten (deelvraag 4)	Door digitale publicatie kunnen verkeersbesluiten direct vanuit het systeem worden ingevoerd	- Enquête aan wegbeheerders
Meer hergebruik door wegbeheerders (deelvraag 5)	Digitale publicatie geeft wegbeheerders mogelijkheid voor geautomatiseerd hergebruik	- Enquête aan wegbeheerders
Verbetering juridische aantoonbaarheid*	Dankzij digitale notaris zijn verkeersbesluiten juridisch aantoonbaar	- Enquête aan wegbeheerders
Betere samenwerking tussen betrokken partijen (deelvraag 6)	Centrale publicatie geeft mogelijkheid tot samenwerkingsplatformen	- Enquête aan wegbeheerders - Casestudies (diepte-interviews met wegbeheerders en afnemers verkeersbesluiten)

Tabel 1: Methode van onderzoek per positief effect

*Dit betreft een verkenning, geen uitvoerige analyse

6. Theoretische achtergrond

Een verkeersbesluit is een besluit waarmee een wegbeheerder een verkeerstek kan plaatsen, wijzigen of verwijderen. De wegenverkeerswetgeving beschrijft in het Besluit Administratieve bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) de regels omtrent de totstandkoming van verkeersbesluiten.

6.1 Wegbeheerders

[Artikel 18](#) van de WVW beschrijft welke overheidsinstanties bevoegd zijn om verkeersbesluiten te nemen. Welke overheidsinstantie bevoegdheid heeft verschilt per type weg:

- Voor alle Rijkswegen ligt de bevoegdheid bij de Minister van Infrastructuur & Milieu (I&M).
- Voor alle wegen die worden beheerd door provincies ligt de bevoegdheid bij de Gedeputeerde Staten.
- Voor alle wegen die beheerd worden door een waterschap ligt de bevoegdheid bij het dagelijks bestuur van het waterschap.

- Voor alle andere wegen ligt de bevoegdheid bij het college van Burgermeester en Wethouders (B&W).

6.2 Wettelijke verplichting verkeersbesluiten

[Artikel 15](#) van de WVV beschrijft wat een verkeersbesluit is:

- een besluit van een wegbeheerder om een verkeersteken of onderbord te plaatsen of te verwijderen, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;
- een besluit van een wegbeheerder om een maatregel op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien die maatregel leidt tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

[Artikel 12](#) van het BABW beschrijft in welke gevallen er een wettelijke verplichting is op het nemen van een verkeersbesluit. Dit is het geval bij de plaatsing of verwijdering van:

- Verkeersborden
- Verkeerstekens op het wegdek
 - Doorgetrokken streep.
 - De aanduiding van een fietsstrook.
 - De aanduiding van een busstrook of een busbaan.
 - Een voetgangersoversteekplaats (zebrapad).
 - Een gele doorgetrokken streep.
 - Een gele onderbroken streep.
 - Haaiantanden.

6.2.1 Uitzonderingsregel

[Artikel 37](#) van het BABW stelt dat een wegbeheerder verplicht is een verkeersbesluit te nemen voor tijdelijke maatregelen die langer duren dan 4 maanden of zich regelmatig voordoen (bijvoorbeeld langdurige wegwerkzaamheden). Bij tijdelijke maatregelen die korter dan 4 maanden van kracht zijn hoeft een wegbeheerder geen verkeersbesluit te nemen. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) stelt dat een verkeersbesluit niet wenselijk is voor maatregelen die korter dan 4 maanden van kracht zijn, aangezien eventueel bezwaar of beroep tegen deze maatregelen voor onevenredige en onnodige bestuurslast zou zorgen³.

³ Voor meer informatie, zie VNG: Handreiking Verkeersbesluiten (<http://www.vng.nl/onderwerpenindex/milieu-en-mobiliteit/wegenverkeerswet/publicaties/handreiking-verkeersbesluiten>)

6.3 Bekendmakingen en mededelingen

Een besluit, en zo ook een verkeersbesluit, treedt pas in werking nadat het bekend is gemaakt (Algemene wet bestuursrecht, artikel 3:40)⁴. Een verkeersbesluit moet daarom worden gepubliceerd voordat ze in werking kan treden.

Per 01-01-2013 is het BABW aangepast⁵, waardoor het mogelijk is om verkeersbesluiten enkel in de Staatscourant te publiceren (dit is verplicht per 01-01-2013). Voor deze aanpassing waren wegbeheerders verplicht om verkeersbesluiten te publiceren in lokale huis-aan-huisbladen en/of andere regionale papieren media.

7. Resultaten

Dit stuk behandelt de resultaten van de kwantitatieve analyse, de enquête onder wegbeheerders, de casestudies en de documentanalyse. Per onderdeel worden de belangrijkste resultaten beschreven en worden conclusies geformuleerd.

7.1 Resultaten kwantitatieve analyse

Naast de enquête en de casestudies is er cijfermateriaal geanalyseerd om antwoord te geven op een aantal algemene vragen. Hieronder worden de resultaten van deze kwantitatieve analyse besproken.

7.1.1 Wie publiceert er digitaal?

Uit de kwantitatieve analyse blijkt dat het merendeel van de wegbeheerders deelneemt (deelname betekent dat de wegbeheerder inlogcodes heeft aangevraagd) aan de verkeersbesluiten applicatie. Slechts enkele gemeenten hebben nog geen inlogcodes aangevraagd (22 van de 403 hebben geen inlogcodes aangevraagd). Opvallend is dat een aantal gemeenten geen inlogcodes heeft aangevraagd maar toch via de Staatscourant heeft gepubliceerd. Deze gemeenten hebben naar alle waarschijnlijkheid gebruik gemaakt van inlogcodes van buurgemeenten. Daarnaast is het opvallend dat er gemeenten zijn die wel inlogcodes aan hebben gevraagd, maar nog niet hebben gepubliceerd. Wederom is het mogelijk dat deze gemeenten inlogcodes van buurgemeenten gebruiken en gezamenlijk publiceren. Een andere mogelijkheid is dat deze gemeenten wel inlogcodes hebben aangevraagd maar alsnog via oude middelen (huis-aan-huisbladen, gemeentebladen, etc.) publiceren. Ook zou het kunnen dat deze gemeenten sinds aanvraag van de inlogcodes nog geen verkeersbesluiten hebben genomen. Nemen we alle gemeenten samen, dan blijkt dat 362 van de 403 gemeenten (90%) in de Staatscourant hebben gepubliceerd. Nemen we alle wegbeheerders samen, dan blijkt dat 400 van de 449 wegbeheerders (89,10%) in de Staatscourant hebben gepubliceerd (zie Tabel 2 en Tabel 3 voor meer informatie).

⁴ http://wetten.overheid.nl/zoeken_op/BWBR0005537/Hoofdstuk3/Afdeling36/Artikel340

⁵ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2012-523.html>

	Percentage aangesloten	Totaal aangesloten
Gemeente	95%	381
Waterschap	100%	5
Provincie	100%	12
Rijkswaterstaat	100%	8

Tabel 2: Aantal aangesloten wegbeheerders

In bezit van inlogcodes

Geen inlogcodes aangevraagd

Wegbeheerder	In bezit van inlogcodes		Geen inlogcodes aangevraagd		Totaal
	Gepubliceerd	Niet gepubliceerd	Gepubliceerd	Niet gepubliceerd	
Deelgemeente	14	5	1	1	21
Gemeente	350	31	12	10	403
Provincie	11	1	0	0	12
Rijkswaterstaat	8	0	0	0	8
Waterschap	4	1	0	0	5
Totaal	387	38	13	11	449

Tabel 3: Aantal wegbeheerders die hebben gepubliceerd

Wegens aanpassing van het BABW zijn alle wegbeheerders sinds 01/01/2013 verplicht om al hun verkeersbesluiten via de Staatscourant te publiceren. Daarom zou men verwachten dat 100% van de wegbeheerders via de Staatscourant hebben gepubliceerd. Zoals eerder vermeld is het echter goed mogelijk dat een aantal gemeenten gebruik maken van inlogcodes van buurgemeenten om verkeersbesluiten te publiceren. Daarnaast zijn er enkele deelgemeenten die (nog) niet via de Staatscourant hebben gepubliceerd. Wederom is het mogelijk dat deze deelgemeenten gebruik maken van de inlogcodes van de overkoepelende gemeente om hun verkeersbesluiten te publiceren. Ook zijn er wegbeheerders die zeer weinig verkeersbesluiten publiceren. Het is mogelijk dat er wegbeheerder zijn die sinds aanpassing van het BABW nog geen verkeersbesluit hebben genomen en daarom nog niet via de Staatscourant hebben gepubliceerd.

Begin 2014 is er een verkennend onderzoek uitgevoerd naar gemeenten die per 01-01-2014 nog geen verkeersbesluiten via de Staatscourant hadden gepubliceerd. Deze gemeenten zijn gebeld en zijn gevraagd naar de reden waarom er nog geen gebruik was gemaakt van de verkeersbesluiten applicatie. Veelal gaf men aan dat er simpelweg nog geen verkeersbesluiten waren genomen sinds aanpassing van het BABW. Daarnaast gaf men regelmatig aan dat men bezig was om de zaken op orde te brengen. Ook gaf 1 gemeente (Ten Boer) aan correct via de inloggegevens van de gemeente Groningen te publiceren. Uit een recente inventarisatie van de Staatscourant, via zoekopdrachten (11-11-2014), blijkt dat 7 van de gemeenten die op 01-01-2014 nog geen verkeersbesluit hadden gepubliceerd in de Staatscourant dit inmiddels wel hebben gedaan. Daarnaast is het aannemelijk dat sommige zeer kleine gemeenten nog steeds geen verkeersbesluit hebben moeten publiceren sinds aanpassing van het BABW.

Wanneer we deze resultaten vergelijken met de resultaten uit het vooronderzoek⁶ blijkt dat er een zeer grote inhaalslag is gemaakt op het vlak van het digitaal publiceren van verkeersbesluiten. In het vooronderzoek gaven bijna alle wegbeheerders aan dat ze hun verkeersbesluiten in huis-aan-huisbladen publiceerden en/of ter inzage hadden liggen op het gemeentehuis. Uit bovenstaande cijfers blijkt dat tegenwoordig bijna alle wegbeheerders (ongeveer 90%) hun verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceren. Voor aanpassing van het BABW publiceerden bijna alle wegbeheerders hun verkeersbesluiten in huis-aan-huisbladen. Daar waar voor aanpassing van het BABW publicatie in huis-aan-huisbladen gemeengoed was, is publicatie in de Staatscourant tegenwoordig de normale gang van zaken.

7.1.2 Hoeveel besluiten worden er gepubliceerd?

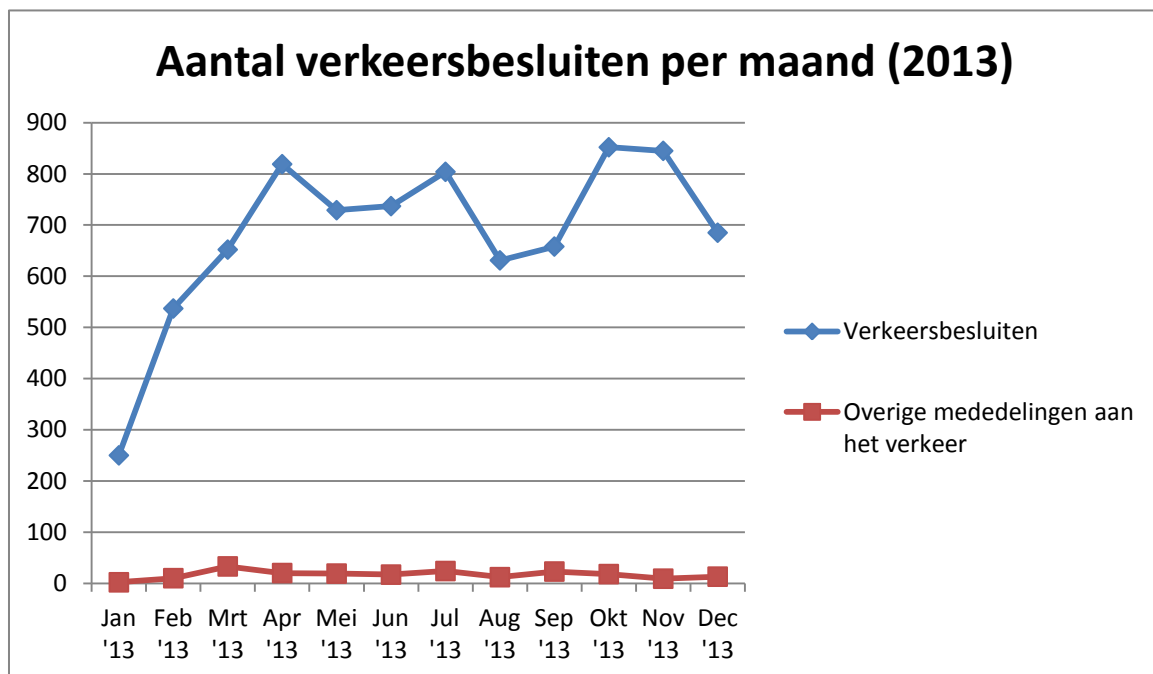
In 2013 werden er in totaal 8239 verkeersbesluiten en 200 overige mededelingen aan het verkeer gepubliceerd in de Staatscourant (zie Tabel 4). Het aantal overige mededelingen vormt slechts een klein deel van het totaal aantal publicaties (2,37%). Een voor de hand liggende verklaring hiervoor is dat het niet wettelijk verplicht is om overige mededelingen aan het verkeer via de Staatscourant te publiceren. Uit het vooronderzoek blijkt dat wegbeheerders doorgaans een verkeersbesluit nemen en publiceren wanneer dit wettelijk verplicht is. Bij overige mededelingen aan het verkeer vervalt deze wettelijke prikkel.

Wat opvalt is dat er in de eerste 3 maanden van 2013 zeer weinig verkeersbesluiten werden gepubliceerd in vergelijking met de rest van het jaar, waarbij er in januari slechts 250 verkeersbesluiten werden gepubliceerd. Vanaf april stabiliseerde het aantal gepubliceerde verkeersbesluiten per maand zich rond de 700-800 verkeersbesluiten per maand (zie Figuur 2). Een verklaring zou kunnen zijn dat niet alle wegbeheerders gelijk op de hoogte waren van de aanpassing van het BABW. Wellicht heeft men een aantal maanden nodig gehad om te wennen aan het digitaal publiceren van verkeersbesluiten. Dit wordt versterkt door het feit dat de eerste maanden van 2014 niet worden gekenmerkt door een laag aantal gepubliceerde verkeersbesluiten (zie Figuur 3). Er lijkt dus sprake te zijn geweest van een gewenningsfase. Van 01-2014 t/m 06-2014 ligt het aantal gepubliceerde verkeersbesluiten elke maand grofweg tussen 750-900. Zie Tabel 4, Figuur 2 en Figuur 3 voor meer informatie.

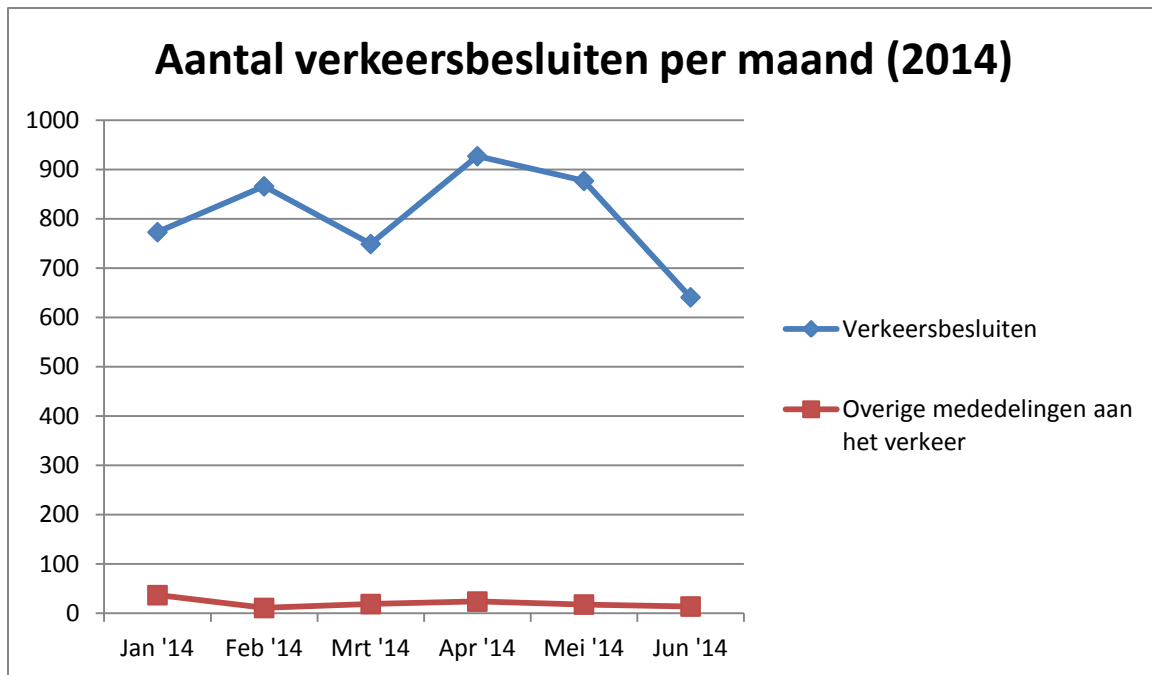
⁶ Verkeersbesluiten in de Praktijk: Verkennend Onderzoek (13-10-2010)

Type wegbeheerder	Aantal verkeersbesluiten	Aantal overige mededelingen	Totaal
Deelgemeenten	603	100	703
Gemeenten	7466	100	7566
Provincies	82	0	82
Rijkswaterstaat	48	0	48
Waterschappen	40	0	40
Totaal	8239	200	8439

Tabel 4: Aantal verkeersbesluiten per type wegbeheerder



Figuur 2: Aantal verkeersbesluiten per maand (2013)



Figuur 3: Aantal verkeersbesluiten per maand (2014)

Wat verder opvalt is dat het aantal gepubliceerde verkeersbesluiten fluctueert tussen wegbeheerders. Grote steden als Delft en Amersfoort publiceren zeer veel verkeersbesluiten in vergelijking met kleine gemeenten, provincies en waterschappen (zie Tabel 5). Zelfs tussen grote steden zien we grote verschillen. Waar de gemeente Delft 113 verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceerde in 2013, publiceerde de gemeente Eindhoven 42 verkeersbesluiten. Dit kan te maken hebben met lokale omstandigheden.

Organisatie	Aantal verkeersbesluiten
Gemeente Delft	113
Gemeente Amersfoort	72
Gemeente Goes	25
Gemeente Eindhoven	42
Gemeente Aalten	16
Gemeente Harderwijk	10
Waterschap Hollandse Delta	12
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	2
Provincie Gelderland	15
Provincie Utrecht	8
Rijkswaterstaat	48

Tabel 5: Greep uit aantal verkeersbesluiten per wegbeheerder (2013)

Het vooronderzoek toont aan dat er ook voor aanpassing van het BABW grote verschillen tussen wegbeheerders bestonden, waar met name grote steden veel verkeersbesluiten publiceerden, in vergelijking met kleine gemeenten, provincies en waterschappen. Er lijken daarmee niet structureel meer of minder verkeersbesluiten te worden gepubliceerd na aanpassing van het BABW. Een groot verschil tussen het vooronderzoek en de huidige cijfers is dat veel wegbeheerders in het

vooronderzoek slechts een schatting van het aantal verkeersbesluiten per maand konden geven, terwijl het digitaal publiceren in de Staatscourant de mogelijkheid geeft om exacte cijfers te analyseren. Hiermee is er meer duidelijkheid rond verkeersbesluiten ontstaan en kan men achteraf makkelijker analyses uitvoeren.

Een verdere onderverdeling naar het type verkeersbesluit toont aan dat de (ver)plaatsing, aanleg, of verwijdering van gehandicaptenparkeerplaatsen een zeer groot deel van het totaal aantal verkeersbesluiten opmaakt. Van de 8229 verkeersbesluiten die via de Staatscourant gevonden kunnen worden in 2013 hebben er 3116 (37,9% van alle verkeersbesluiten in 2013) het woord "gehandicaptenparkeerplaats" in de tekst, waarvan 2325 (28,25% van alle verkeersbesluiten in 2013) in de titel.

Snelheidsaanpassingen vormen slechts een klein deel van alle verkeersbesluiten. In 2013 werden er slechts 34 (0,41%) verkeersbesluiten met het woord "snelheid*" in de titel gepubliceerd. Wel werden er 837 verkeersbesluiten gepubliceerd met het woord "snelheid*" in de volledige tekst. Dit gaat echter over zeer veel verkeersbesluiten waar snelheid werd gebruikt als argumentatie om een bepaald verkeersbesluit te nemen. Zo kan men bijvoorbeeld beargumenteren dat men een bepaalde straat nog maar in één richting openstelt voor auto's om zo de snelheid van het verkeer te verlagen. Op deze manier wordt het woord "snelheid*" vaak gebruikt om verkeersbesluiten te motiveren.

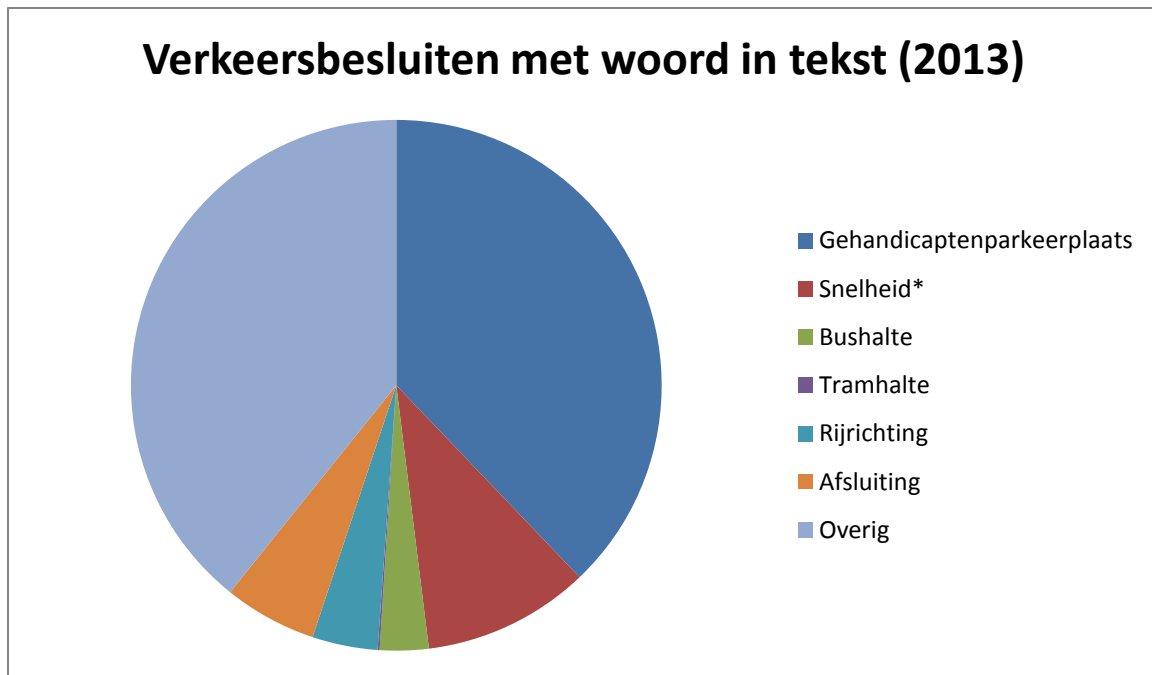
Ook het aanpassen van rijrichtingen beslaat geen groot deel van alle verkeersbesluiten. In 2013 hadden 328 van de 8229 (3,99%) verkeersbesluiten het woord "rijrichting" in de tekst, waarvan 30 keer in de titel (0,36%). Het instellen of aanpassen van afsluitingen bedroeg een iets groter deel van alle verkeersbesluiten. In 2013 hadden 466 van de 8229 (5,66%) verkeersbesluiten het woord "afsluiting" in de tekst, waarvan 138 keer (1,68%) in de titel.

Opmerkelijk is dat er in 2013 slechts zeer weinig verkeersbesluiten omtrent ov-haltes zijn genomen, hoewel dat sinds 01-01-2013 verplicht is⁷. In heel 2013 zijn er slechts 244 besluiten gepubliceerd (2,97%) waar het woord "bushalte" in voor kwam, waarvan 89 keer (1,08%) in de titel. Voor het woord "tramhalte" lagen deze aantallen nog lager, met 10 publicaties waar het woord "tramhalte" voor kwam in de tekst, waarvan 0 in de titel (zie Figuur 4 en Figuur 5 voor meer informatie).

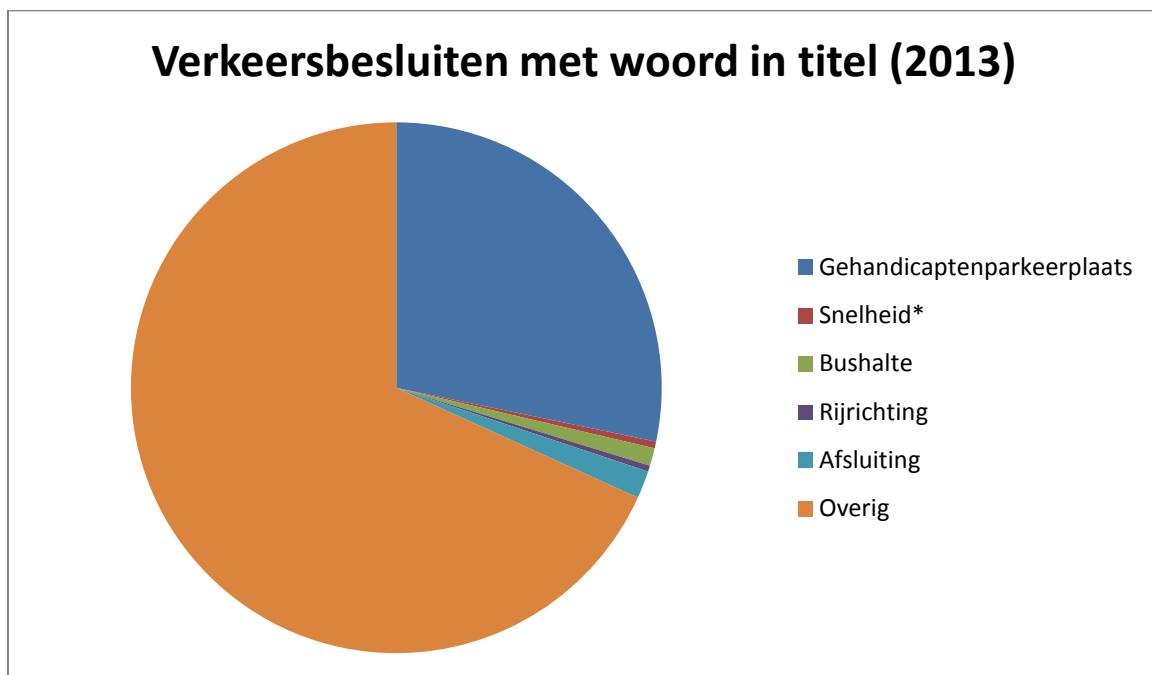
Deze resultaten komen overeen met het vooronderzoek, waar men constateerde: *'verkeersbesluiten zijn doorgaans gestoeld op de volgende onderwerpen: Gehandicaptenparkeerplaatsen, parkeerverbod, laad- en loshavens, aanbrengen van haaiantanden, taxistandplaatsen, aanleggen van fietsstrook,*⁸.

⁷ <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/stb-2012-523.html> (wijziging artikel 12)

⁸ Zie: Verkeersbesluiten in de Praktijk: Verkennend Onderzoek (13-10-2010), pagina 9



Figuur 4: Aantal verkeersbesluiten met zoekterm in tekst



Figuur 5: Aantal verkeersbesluiten met zoekwoord in titel

7.1.3 Wat is het bereik van de publicaties?

Voor de kwantitatieve analyse zijn er gegevens verzameld van het aantal zoekvragen naar verkeersbesluiten in de Staatscourant van maart 2014 t/m juli 2014 (zie Tabel 6). Wat opvalt uit de analyse is dat het aantal zoekvragen sterk fluctueert per maand. Met name in april zijn er zeer veel zoekvragen geweest in vergelijking met andere maanden, terwijl het aantal zoekvragen tussen mei 2014 - juli 2014 redelijk stabiel lag, rond de 1000-1500 zoekvragen per maand. Uit Figuur 3 valt af te

lezen dat het aantal verkeersbesluiten in april 2014 ook redelijk hoog lag (927 gepubliceerde verkeersbesluiten). Wellicht hebben de twee gegevens met elkaar te maken. In dezelfde periode zijn er 8 aanvragen naar de bulkgegevens van de datacollectie verkeersbesluiten (aanvragen door afnemers van verkeersbesluiten) gedaan. Welke afnemers deze gegevens hebben opgevraagd is niet bekend.

Verder blijkt dat 283 gebruikers een abonnement hebben op de attendeerfunctie van verkeersbesluiten. Deze gebruikers krijgen automatisch een melding wanneer er een verkeersbesluit in een door hen gedefinieerd gebied is gepubliceerd. Dit aantal ligt een stuk lager dan het aantal zoekvragen. Wellicht geven burgers dus de voorkeur aan het sporadisch inzien van verkeersbesluiten, in plaats van het constant monitoren van alle besluiten binnen een bepaalde regio. Kanttekening hierbij is dat de 283 abonnementen enkel abonnementen op verkeersbesluiten beslaan. Burgers die zich hebben geabonneerd op de berichten uit uw buurt functie van overheid.nl krijgen een melding voor elk besluit binnen hun buurt, inclusief verkeersbesluiten. Abonnees van deze functie zijn niet meegenomen in deze berekening. Uit een interview met een gemeente (zie 7.3) blijkt dat ook de lokale pers zich abonneert op de attendeerfunctie. Het is daarom mogelijk dat onder deze 283 abonnees gebruikers zitten die relevante besluiten op een eigen platform publiceren, wat het bereik ten goede komt.

Een onderzoek uit 2011 van Synovate⁹ (gebaseerd op een steekproef van 28904 personen op een populatie van 11,3 miljoen) stelt dat het bereik van huis-aan-huisbladen zeer groot is. Volgens Synovate wordt een gemiddeld nummer van een huis-aan-huisblad door ongeveer 80% van de bevolking >13 jaar gelezen of ingezien. Daarnaast bereikt een gemiddeld nummer ongeveer 76% van de gezinnen. Een sterk punt van huis-aan-huisbladen is dat het bereik ongeveer gelijkwaardig is verdeeld over geslacht, inkomen en opleiding. Hiermee bereiken huis-aan-huisbladen groepen die als 'moeilijk bereikbaar' worden gezien (laag inkomen, laag opleidingsniveau).

Het is echter lastig te stellen dat iedereen die een huis-aan-huisblad onder ogen krijgt dit ook leest. Daarnaast zal niet iedere lezer een blad even grondig doornemen. Vele lezers zullen stukken snel scannen of volledig overslaan. Verkeersbesluiten beslaan slechts een zeer klein deel van een huis-aan-huisblad. Het bereik van verkeersbesluiten zal daarom veel beperkter zijn dan het bereik van het volledige huis-aan-huisblad. Een groot verschil met de cijfers omtrent zoekvragen naar verkeersbesluiten is dat men na een zoekvraag een verkeersbesluit zeer waarschijnlijk ook leest. Het betreft hier informatie die bewust is opgevraagd. Dit is bij een huis-aan-huisblad niet het geval.

Van alle respondenten in het onderzoek van Synovate gaf 61% aan een huis-aan-huisblad te gebruiken om lokale informatie in te winnen. Het internet werd door 50% van de respondenten gekozen (er waren meerdere antwoorden mogelijk)¹⁰. Het feit dat respondenten aangeven een huis-aan-huisblad te gebruiken om lokale informatie in te winnen betekent echter niet dat dit hun voorkeur heeft. Echter, opvallend is dat in 2011 al 50% van de respondenten aangaf het internet te gebruiken om lokale informatie te achterhalen.

⁹ Voor het volledige onderzoek, zie:

http://www.wowweekkrant.nl/fileadmin/Content_bestanden/PDF_bestanden/91536_Synovate_rap_v_1.0.pdf

¹⁰ Zie Synovate: Huis-aan-huiskrantenonderzoek (2011), pagina 48

Uit bovenstaande blijkt dat huis-aan-huisbladen een behoorlijk bereik hebben waar het internet waarschijnlijk (nog) niet mee kan concurreren. Een groot voordeel van huis-aan-huisbladen is dat het bereik nagenoeg gelijk is over alle groepen in de samenleving, van hoge tot lage inkomens. Internet lijkt echter veel potentie te hebben om deze rol van huis-aan-huisbladen over te nemen. In 2011 gaf 50% van de respondenten van het onderzoek van Synergy al aan het internet te gebruiken om lokale informatie op te zoeken. Wanneer meer en meer lokale informatie online beschikbaar is zal dit percentage waarschijnlijk alleen maar toenemen. De overheid heeft als doelstelling dat burgers en bedrijven uiterlijk in 2017 hun zaken met de overheid digitaal kunnen regelen¹¹. Het zal daarom met de tijd steeds gebruikelijker worden om overheidsinformatie op internet op te zoeken. Dit kan het bereik van de Staatscourant ten goede komen.

	Maart '14	April '14	Mei '14	Juni '14	Juli '14	Totaal
Zoekvraag verkeersbesluiten	4153	22957	1362	1010	1557	31039
Zoekvraag bulkgegevens	6	1	0	0	1	8

Tabel 6: Aantal zoekvragen verkeersbesluiten en bulkgegevens

7.1.4 Conclusie

Uit de kwantitatieve analyse blijkt dat bijna alle wegbeheerders hun verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceren. Na een gewenningsperiode van een drietal maanden zijn bijna alle wegbeheerders bekend geraakt met het digitaal publiceren van verkeersbesluiten. Hiermee heeft de Staatscourant succesvol het publiceren van verkeersbesluiten in huis-aan-huisbladen vervangen. Het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant is tegenwoordig de normale gang van zaken, daar waar wegbeheerders voor aanpassing van het BABW vooral in huis-aan-huisbladen publiceerden.

Er hebben weinig tot geen verschuivingen plaatsgevonden in het aantal verkeersbesluiten die wegbeheerders publiceren na aanpassing van het BABW. Er bestaan grote verschillen tussen wegbeheerders, net zoals dat het geval was voor aanpassing van het BABW. Een groot voordeel ten opzichte van de oude situatie is dat er een beter zicht is op het exact aantal verkeersbesluiten die wegbeheerders publiceren, daar waar voorheen wegbeheerders soms schattingen moesten maken. Hierdoor is het makkelijker om trends te monitoren en analyses uit te voeren.

Op het vlak van het bereik van verkeersbesluiten lijkt het een kwestie van tijd voor het bereik van de Staatscourant groter is dan het bereik van huis-aan-huisbladen. Al in 2011 gaven zeer veel mensen aan het internet te gebruiken om lokale informatie op te zoeken. Het lijkt plausibel dat dit aantal alleen maar groeit wanneer er meer lokale informatie online beschikbaar is en wanneer dit langer het geval is. Hierdoor wordt het een gangbare zaak om lokale informatie online op te zoeken in plaats van via huis-aan-huisbladen.

¹¹ Zie Visiebrief Digitale Overheid voor meer informatie (<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/05/23/visiebrief-digitale-overheid-2017.html>)

Een groot voordeel is dat zoekvragen in de Staatscourant een geïnteresseerde direct in contact brengt met de voor hem/haar relevante informatie. Dit zorgt ervoor dat burgers relevante informatie omtrent verkeersbesluiten ook daadwerkelijk lezen. Een huis-aan-huisblad heeft als voordeel dat men gemakkelijk een zeer groot deel van de samenleving bereikt. Een nadeel is echter dat men niet direct relevante informatie naar de ontvangers stuurt. Het is hierdoor maar de vraag of ontvangers de juiste informatie vinden en lezen.

7.2 Resultaten enquête

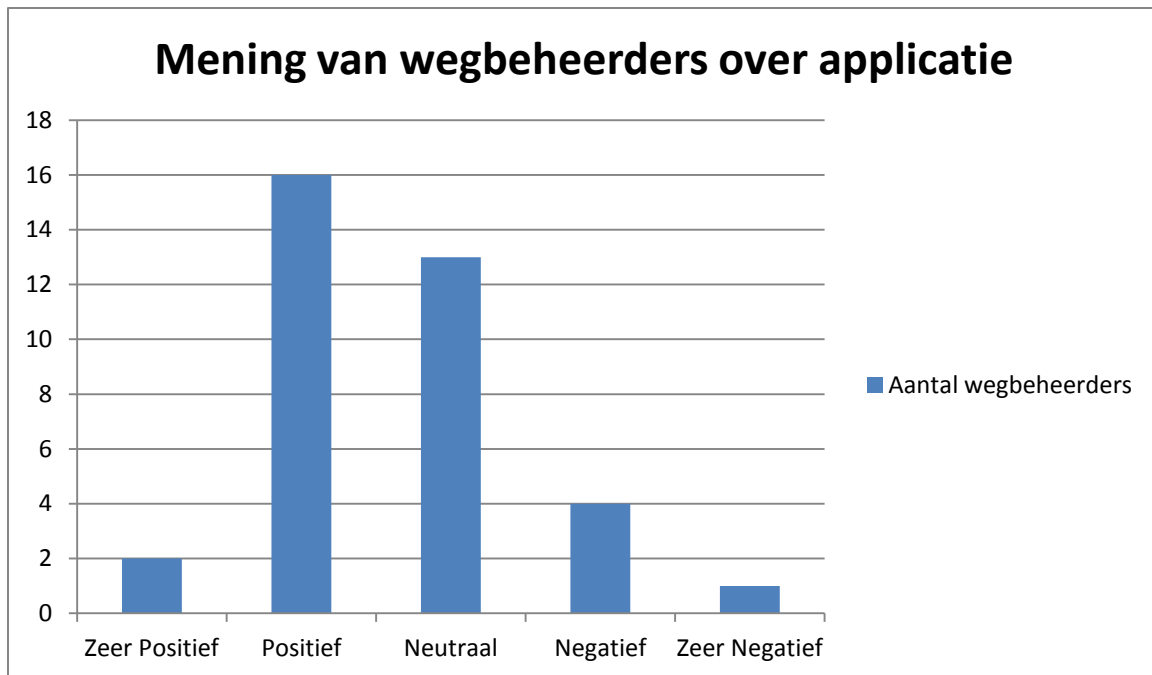
Een aantal deelvragen zijn onderzocht middels een enquête onder wegbeheerders. De resultaten van deze enquête zullen hier per deelvraag worden besproken. Daarnaast zullen er best-practices en verbeterpunten met betrekking tot het gebruik van de verkeersbesluiten applicatie door wegbeheerders worden besproken.

Op 25 november 2014 zijn 74 wegbeheerders gevraagd om een enquête in te vullen (zie [bijlage 2](#)). Op 3 december 2014 is er een herinnering gestuurd naar de wegbeheerders die op dat moment de enquête nog niet hadden ingevuld. Uiteindelijk is de enquête op 12 december 2014 offline gehaald. Op dat moment hadden er 36 wegbeheerders gereageerd, waarmee de respons van de enquête 48,65% bedraagt. Onderverdeeld naar type wegbeheerder ziet de respons er als volgt uit:

- 25 gemeenten, waarvan:
 - 3 gemeenten met 5.000 tot 20.000 inwoners.
 - 8 gemeenten met 20.000 tot 50.000 inwoners.
 - 7 gemeenten met 50.000 tot 100.000 inwoners.
 - 7 gemeenten met meer dan 100.000 inwoners
- 3 Waterschappen
- 5 Provincies
- 3 Rijkswaterstaat (RWS) diensten

7.2.1 Algemeen beeld

Over het algemeen zijn wegbeheerders redelijk positief over de verkeersbesluiten applicatie. De meeste wegbeheerders geven aan neutraal, positief, of zeer positief te zijn over het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant. Slechts enkele wegbeheerders zijn negatief tot zeer negatief (zie Figuur 6 voor meer informatie).

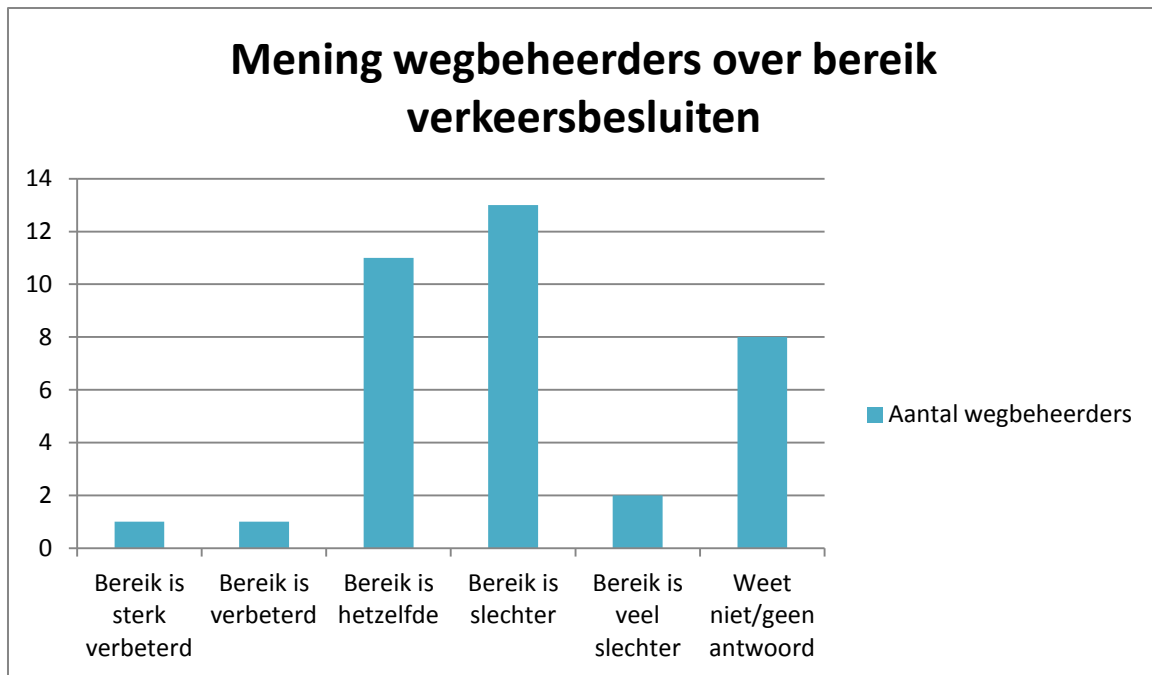


Figuur 6: Mening van wegbeheerders over de verkeersbesluiten applicatie

Uit bovenstaande figuur blijkt duidelijk dat wegbeheerders veelal positief zijn over de applicatie. Slechts 5 van de 36 wegbeheerders gaven aan negatief of zeer negatief te staan ten opzichte van het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant via de verkeersbesluiten applicatie.

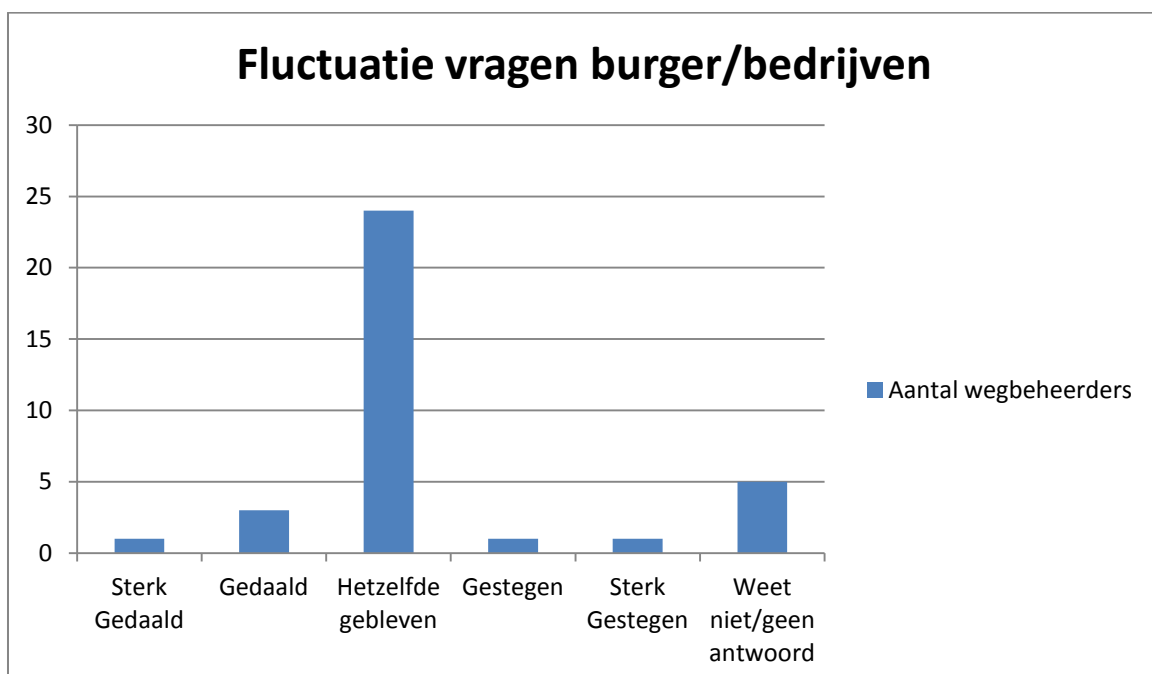
7.2.2 Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven

Uit de enquête blijkt dat een groot deel van de wegbeheerders (15 van de 36) denkt dat het bereik van verkeersbesluiten kleiner is geworden sinds de verplichte publicatie in de Staatscourant. Slechts 2 van de 36 wegbeheerders zijn van mening dat het bereik beter, of veel beter is sinds de verplichte publicatie in de Staatscourant. Dit is een merkwaardig gegeven, aangezien het grootste deel van de wegbeheerders verkeersbesluiten ook in een huis-aan-huisblad en/of op de eigen website publiceert, naast de verplichte publicatie in de Staatscourant (zie 7.2.4). Een mogelijkheid is dat wegbeheerders ook in huis-aan-huisbladen en op de eigen website publiceren omdat ze denken via de Staatscourant slechts een kleine groep burgers te bereiken. Uit het vooronderzoek blijkt dat wegbeheerder voor aanpassing van het BABW voornamelijk alleen in huis-aan-huisbladen publiceerden. Hierdoor zou men verwachten dat het bereik alleen maar groter is geworden, aangezien wegbeheerders via meerdere platformen publiceren (zie Figuur 7 voor meer informatie).



Figuur 7: Bereik van verkeersbesluiten

Wegbeheerders zien echter weinig tot geen fluctuatie in het aantal vragen van burgers en bedrijven omtrent verkeersbesluiten. Het lijkt er daarmee op dat verkeersbesluiten uit de Staatscourant redelijk duidelijk zijn voor burgers en bedrijven. Ze roepen in ieder geval niet meer vragen op dan voorheen (zie Figuur 8 voor meer informatie).



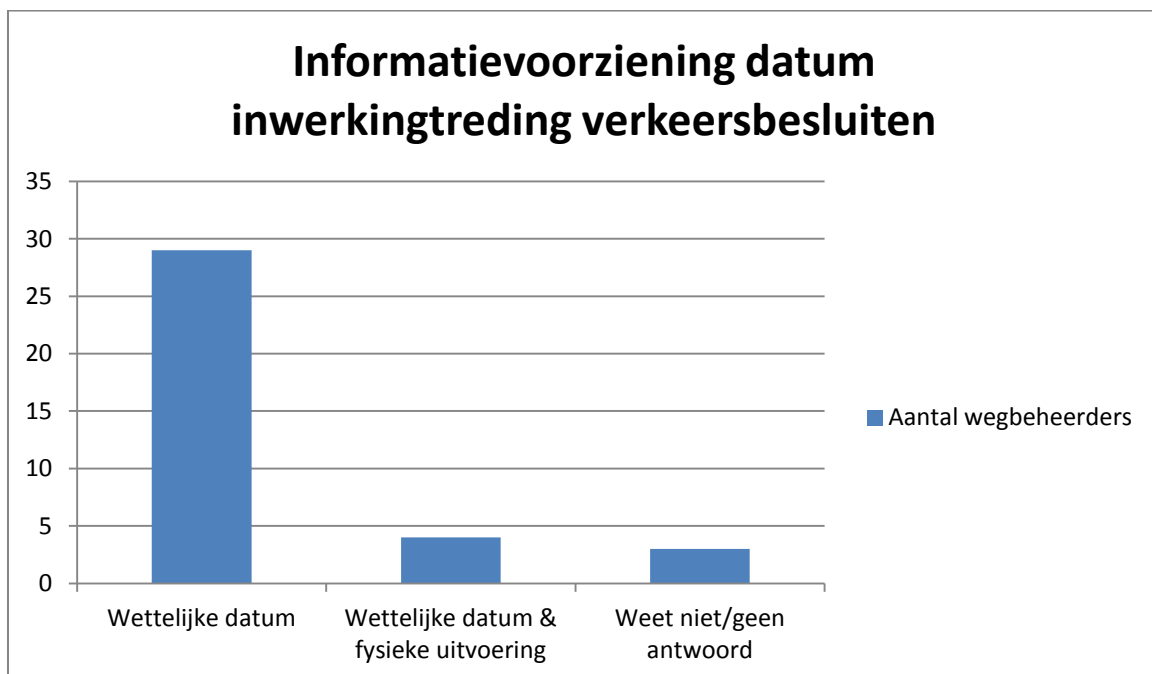
Figuur 8: Fluctuatie van het aantal vragen van burger/bedrijven omtrent verkeersbesluiten

In het vooronderzoek gaven respondenten aan dat ze dachten dat het digitaal publiceren van verkeersbesluiten tot een betere dienstverlening aan burgers en bedrijven zou leiden. Respondenten

waren van mening dat digitale publicatie van verkeersbesluiten de zichtbaarheid en toegankelijkheid ten goede zou komen. Transparantie zou ervoor zorgen dat organisaties meer zicht krijgen op wat er speelt, zodat ze hier rekening mee kunnen houden.

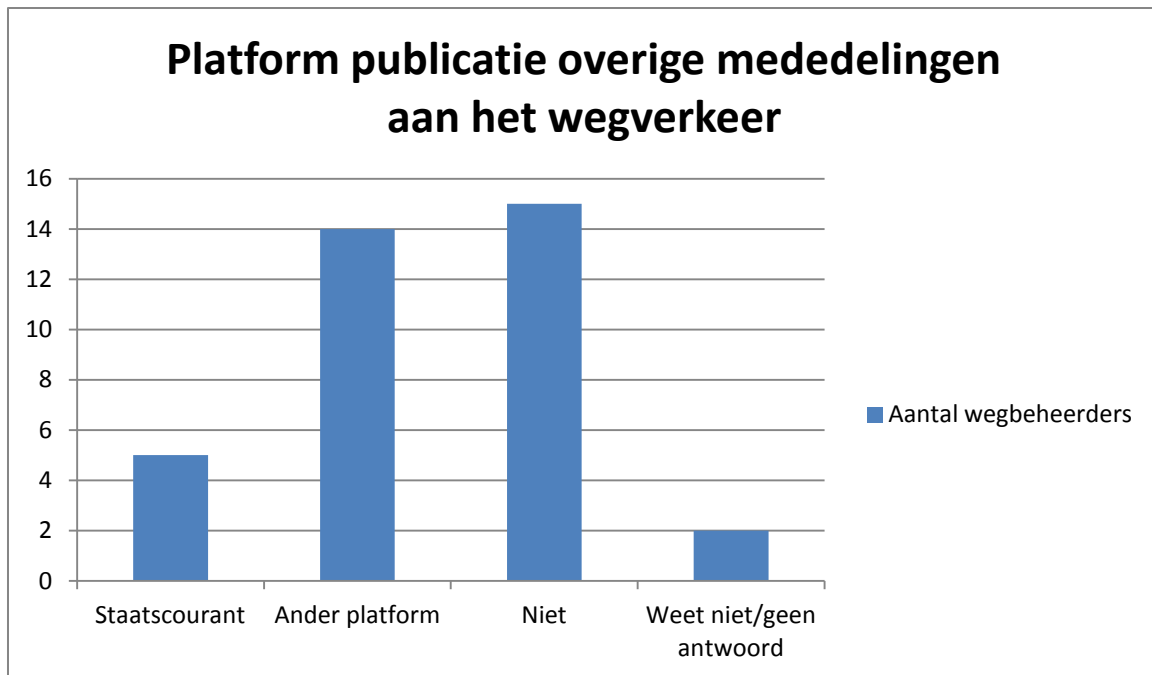
Een groot verschil tussen verkeersbesluiten voor- en na aanpassing van het BABW is dat er na aanpassing van het BABW X-Y coördinaten (rijksdriehoekskoördinaten) aan verkeersbesluiten worden toegevoegd. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven de exacte locatie waar een verkeersbesluit betrekking op heeft achterhalen. Uit het vooronderzoek blijkt dat dit voor de verplichte publicatie in de Staatscourant niet het geval was. De exacte locatie waarop een verkeersbesluit betrekking had moest worden afgeleid uit de plaatsnaam, straatnaam en eventuele situatiekaart.

Op het vlak van informatievoorziening richting burgers en bedrijven valt het verder op dat wegbeheerders meestal alleen de datum van wettelijke inwerkingtreding doorgeven. Slechts enkele wegbeheerders (4 van de 36) geven ook de datum van fysieke uitvoering door (zie Figuur 9 voor meer informatie).



Figuur 9: Informatie die wegbeheerders doorgeven met betrekking tot de datum waarop besluiten ingaan

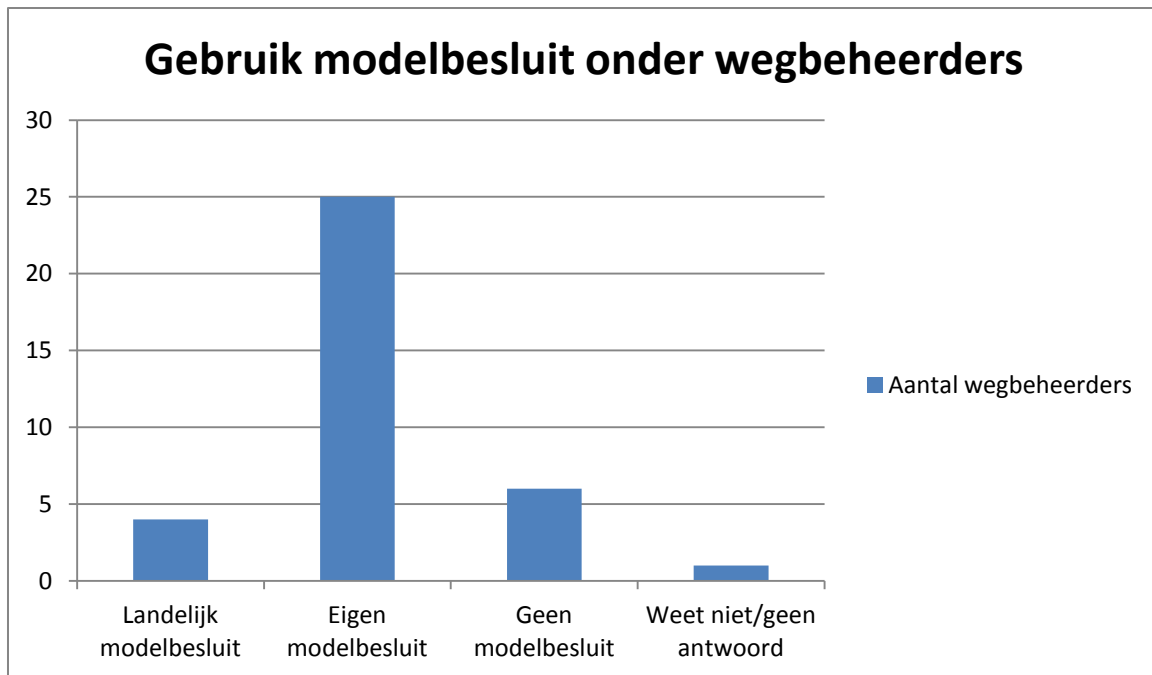
Daarnaast tonen de resultaten van de enquête aan dat de Staatscourant slechts een kleine rol speelt in het voorzien van informatie omtrent overige mededelingen aan het wegverkeer. Slechts 5 van de 36 wegbeheerders gaven aan hun overige mededelingen aan het wegverkeer in de Staatscourant te publiceren. De rest van de wegbeheerders publiceren deze mededelingen niet of op een ander platform (zie Figuur 10 voor meer informatie).



Figuur 10: Publicatie van overige mededelingen aan het wegverkeer

7.2.3 Eenduidigheid van verkeersbesluiten

De resultaten van de enquête tonen aan dat vrijwel alle wegbeheerders (29 van de 36) tegenwoordig gebruikmaken van een modelbesluit bij het opstellen en publiceren van hun verkeersbesluiten. Het merendeel van de wegbeheerders (25 van de 36) gaf aan van een eigen modelbesluit gebruik te maken bij het opstellen van verkeersbesluiten. Ook gaven een aantal wegbeheerders aan het als positief te ervaren dat men verkeersbesluiten van andere wegbeheerders als voorbeeld kan gebruiken om een beeld te krijgen van een mogelijke motivatie. Een ander positief punt was volgens een aantal wegbeheerders dat het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant voor een grotere landelijke uniformiteit van verkeersbesluiten heeft gezorgd. Dit lijkt ten goede te komen van de eenduidigheid van verkeersbesluiten (zie Figuur 11 voor meer informatie).

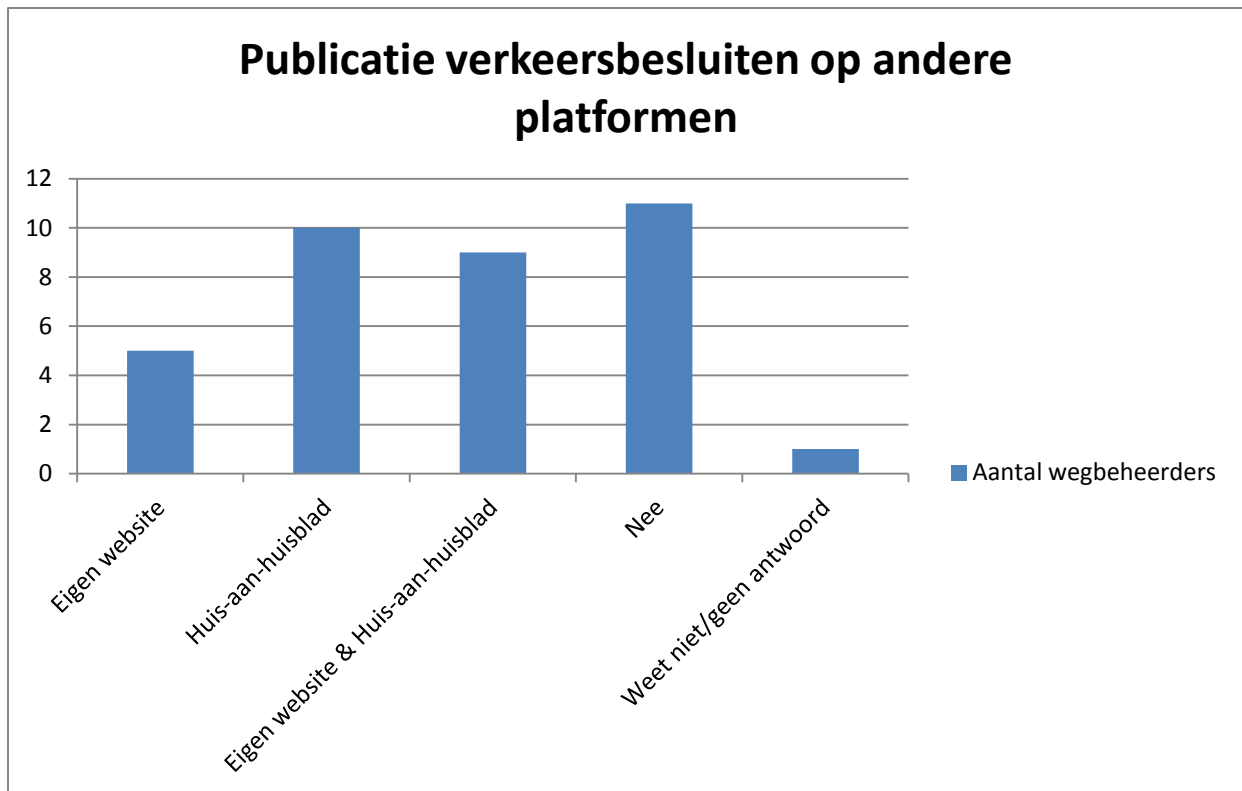


Figuur 11: Gebruik van een modelbesluit onder wegbeheerders

Uit het vooronderzoek blijkt dat voor aanpassing van het BABW wegbeheerders veelal een eigen format gebruikten bij het opstellen van verkeersbesluiten. Daarnaast waren er wegbeheerders die geen format hadden, maar oude besluiten als voorbeeld namen. Door het ontbreken van een landelijk format kon er sprake zijn van grote verschillen in de lay-out en opbouw tussen verschillende verkeersbesluiten. Daarnaast hadden respondenten verschillende interpretaties van wanneer een verkeersbesluit wel of niet noodzakelijk was. Veel wegbeheerders gaven dan ook aan dat ze behoefte hadden aan een landelijk modelbesluit voor verkeersbesluiten. De verkeersbesluiten applicatie heeft voor meer standaardisatie en een grotere landelijke uniformiteit van verkeersbesluiten gezorgd door het invullen van een aantal metadata velden verplicht te stellen.

7.2.4 Hergebruik verkeersbesluiten

Wegbeheerders geven aan tegenwoordig veelal verkeersbesluiten op verschillende platformen te publiceren. Het merendeel van de wegbeheerders publiceert verkeersbesluiten ook op de eigen website en/of in een huis-aan-huisblad, naast de officiële publicatie in de Staatscourant (zie Figuur 12 voor meer informatie).



Figuur 12: Hergebruik van verkeersbesluiten door wegbeheerders

Dit is een groot verschil ten opzichte van de situatie voor aanpassing van het BABW. Uit het vooronderzoek blijkt dat wegbeheerders voor verplichte publicatie van verkeersbesluiten in de Staatscourant voornamelijk alleen in huis-aan-huisbladen publiceerden. Daarnaast lagen verkeersbesluiten soms ter inzage op het stadhuis/provinciehuus. Wegbeheerders gaven in de enquête ook veelal aan het als positief te ervaren dat men tegenwoordig gemakkelijk naar publicaties op andere platformen kan verwijzen.

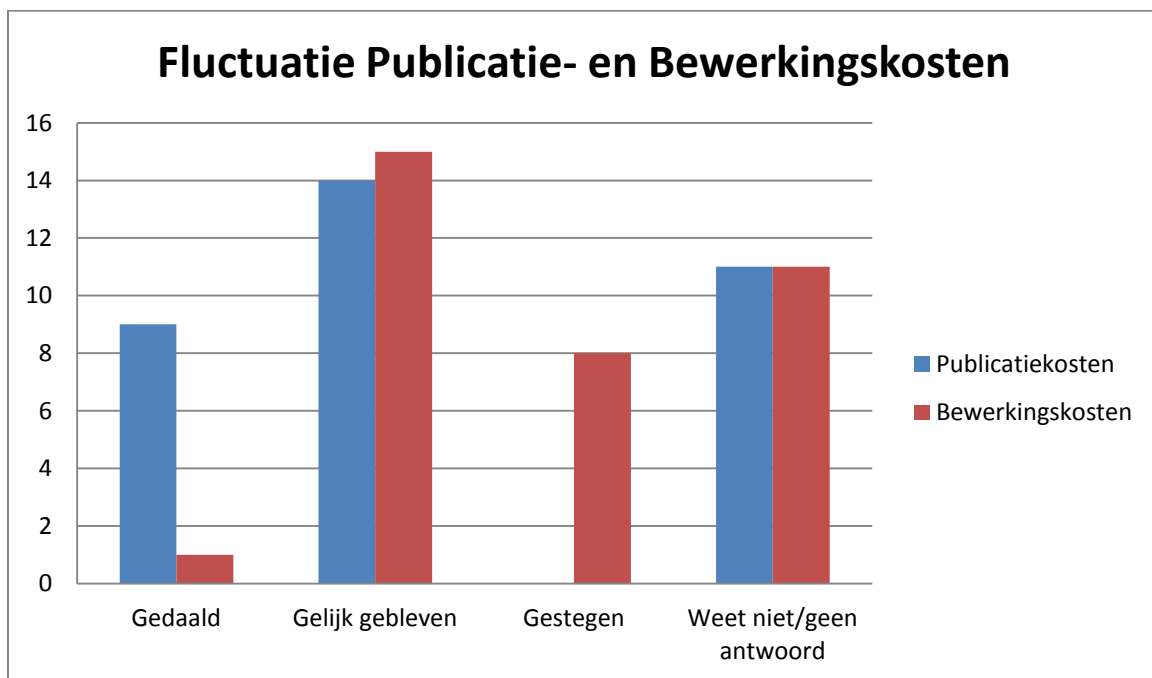
Een negatief punt van het hergebruik van verkeersbesluiten is dat wegbeheerders het publiceren in de Staatscourant vaak als 'onnodige extra procedurele stap' zien. Zo gaf een wegbeheerder aan het als negatief te zien dat: *'wij doen het verplicht publiceren in de Staatscourant nu extra aan de publicatie die we sowieso al doen, in onze eigen Stadskrant'*. Het lijkt er daarmee op dat wegbeheerders niet altijd de voordelen van het publiceren op verschillen platformen (groter bereik) zien, maar wel de nadelen (extra werk) ondervinden.

7.2.5 Publicatiekosten

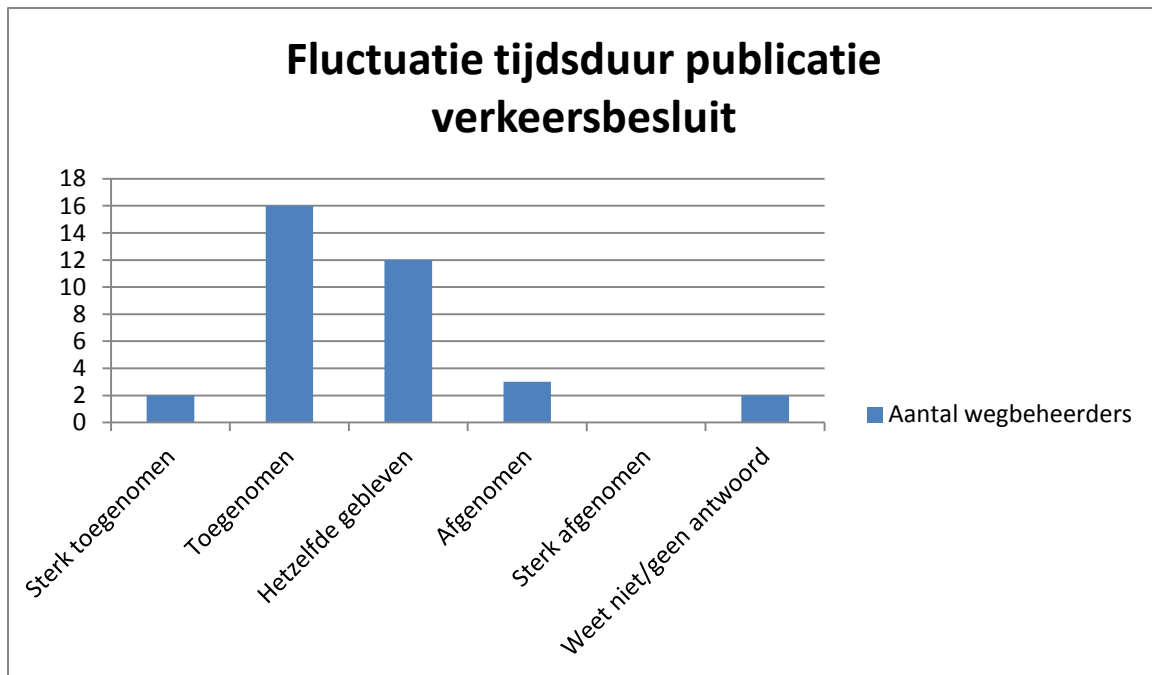
Het verplicht publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant lijkt inderdaad een besparing op publicatiekosten te hebben opgeleverd. De meeste wegbeheerders geven aan dat de publicatiekosten tegenwoordig lager of gelijk zijn aan de publicatiekosten voor aanpassing van het BABW. Een deel geeft echter aan hier geen zicht op te hebben. Wat opvalt is dat geen enkele wegbeheerder aangaf dat de publicatiekosten van verkeersbesluiten zijn gestegen.

Rond de bewerkingskosten van verkeersbesluiten zien we echter een ander beeld. De meeste wegbeheerders geven aan dat hun bewerkingskosten voor verkeersbesluiten gelijk zijn gebleven of

zijn gestegen. Dit kan samenhangen met het feit dat veel wegbeheerders hun verkeersbesluiten nog steeds in huis-aan-huisbladen publiceren, naast de officiële publicatie in de Staatscourant (zie 7.2.4). Hierdoor moet men het verkeersbesluit twee keer opstellen (één om door te sturen naar het huis-aan-huisblad en één om te publiceren in de Staatscourant). De publicatiekosten voor het publiceren in de huis-aan-huisbladen zijn hiermee gedaald, aangezien men een korter bericht nodig heeft (men kan verwijzen naar de Staatscourant), maar men is wel langer bezig om de besluiten op te stellen voor zowel een huis-aan-huisblad, als de Staatscourant. Dit hangt samen met het feit dat wegbeheerders aangeven dat de tijd die het kost om een besluit te publiceren is toegenomen. Een mogelijkheid is dat de publicatietijd is toegenomen omdat wegbeheerders tegenwoordig op meerdere platformen publiceren, wat meer tijd kost (zie Figuur 13 en Figuur 14 voor meer informatie).



Figuur 13: Fluctuatie van publicatie- en bewerkingskosten van wegbeheerders

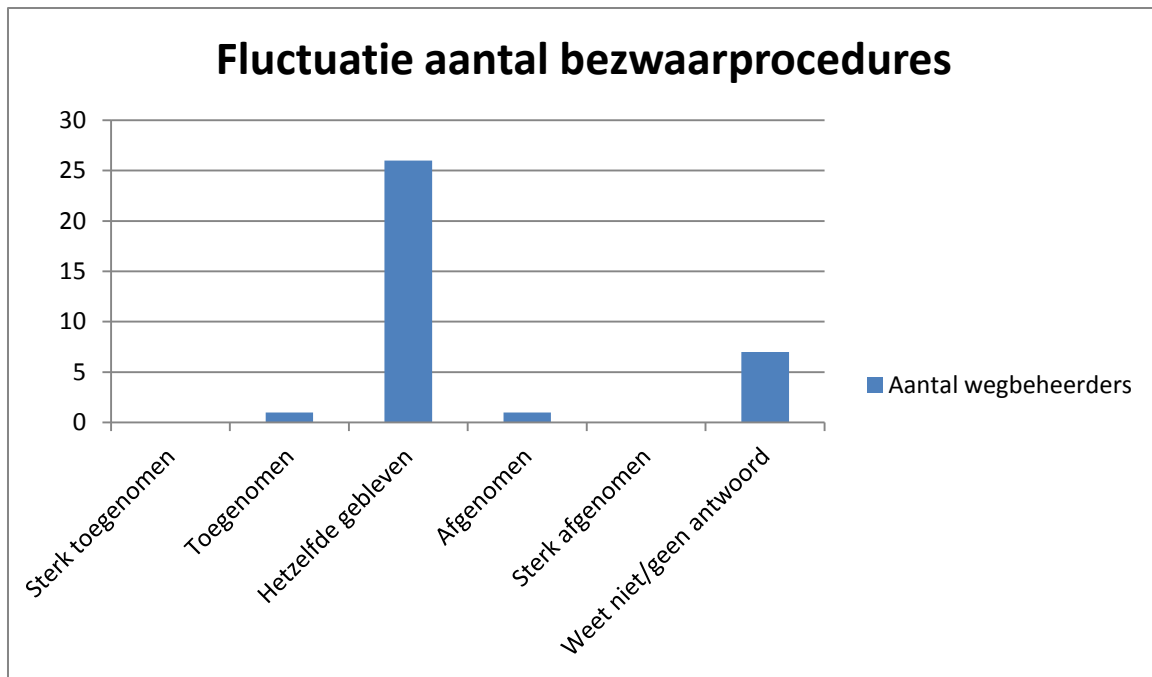


Figuur 14: Fluctuatie in de tijd die het kost om een verkeersbesluit op te stellen

7.2.6 Juridische aantoonbaarheid

In het vooronderzoek gaf een respondent aan dat het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant wellicht tot extra klachten en bezwaarprocedures zou leiden. Het digitaal publiceren van verkeersbesluiten zou voor een grotere toegankelijkheid van deze besluiten zorgen. Met name 'notoire klagers' zouden hier gebruik van maken door vaker bezwaar te maken.

Uit de enquête blijkt dat dit geen realiteit is geworden. Vrijwel alle wegbeheerders geven aan dat het aantal bezwaarprocedures gelijk is gebleven sinds de verplichte publicatie van verkeersbesluiten in de Staatscourant. De aanpassing van het BABW lijkt hiermee geen invloed te hebben gehad op het aantal bezwaarprocedures (zie Figuur 15 voor meer informatie).

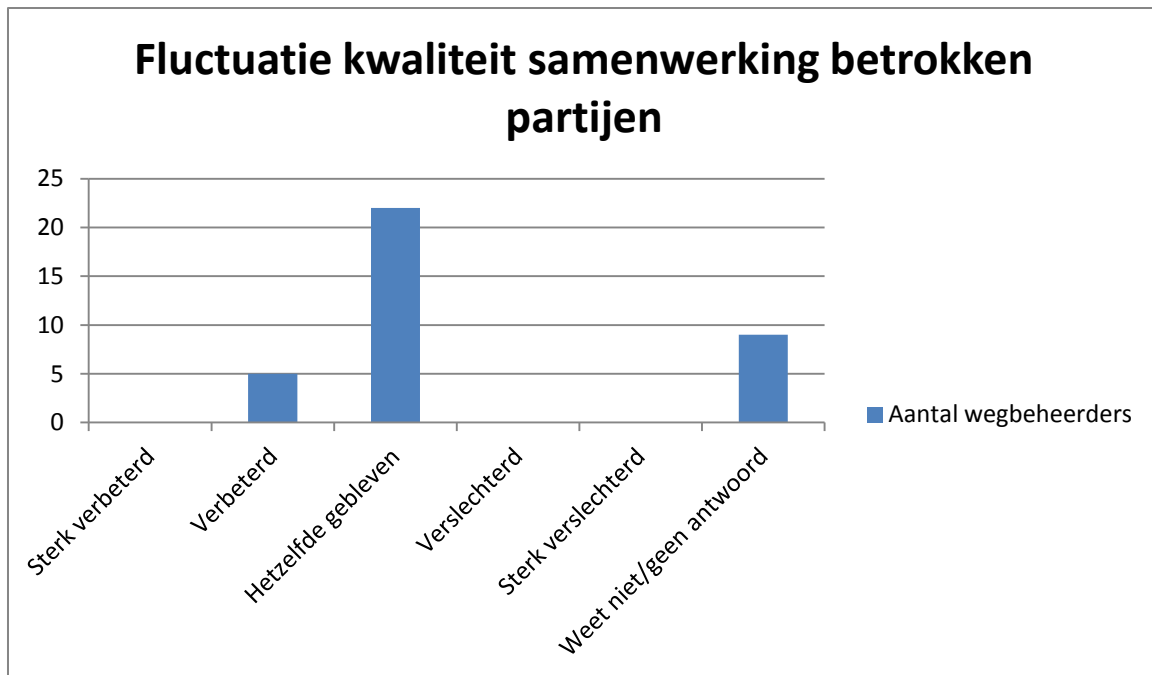


Figuur 15: Fluctuatie aantal bezwaarprocedures sinds aanpassing van het BABW

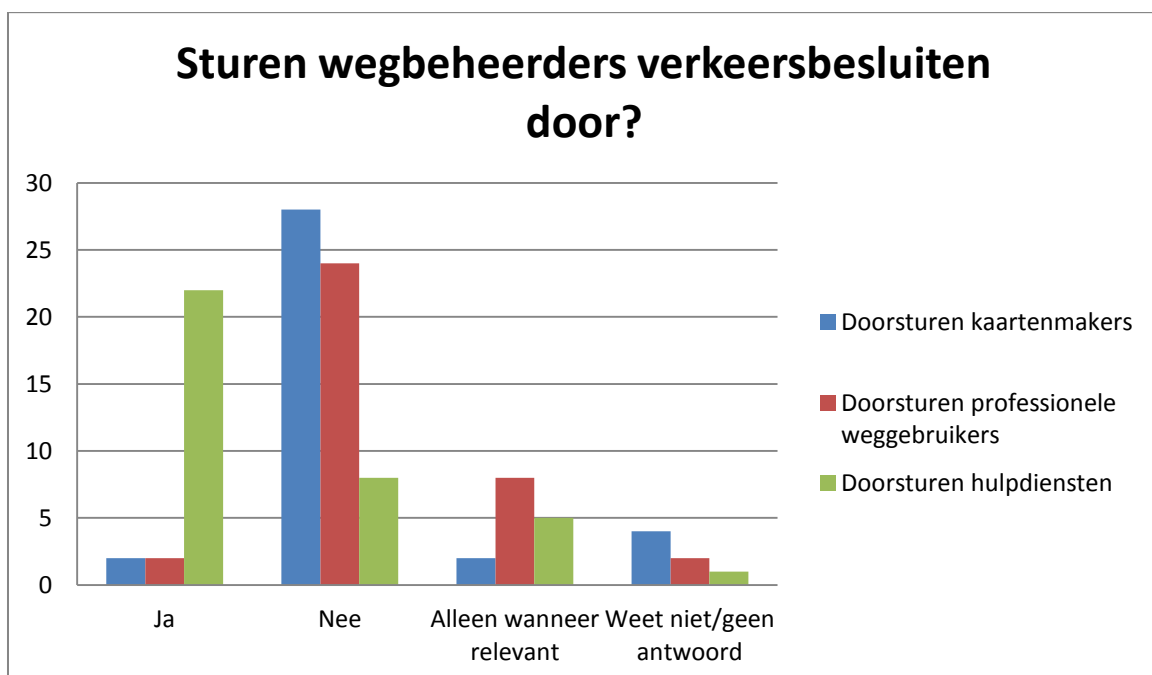
7.2.7 Samenwerking tussen betrokken partijen

Uit de enquête blijkt dat er geen grote veranderingen in de samenwerking tussen wegbeheerders en belanghebbende partijen hebben plaatsgevonden. Allereerst geven de meeste wegbeheerders aan dat de kwaliteit van de samenwerking ongeveer hetzelfde is gebleven. Een aantal wegbeheerders zien verbeteringen in de samenwerking ten opzichte van de situatie voor aanpassing van het BABW. Het merendeel van de wegbeheerders geeft echter aan dat er geen veranderingen in de samenwerking met belanghebbende partijen hebben plaatsgevonden. Wanneer men aangeeft dat de samenwerking anders is geeft men vooral aan dat er tegenwoordig minder contact is tussen wegbeheerders en kaartenmakers, aangezien kaartenmakers hun informatie uit de Staatcourant kunnen halen en niet meer rechtstreeks met de wegbeheerder in contact hoeven te staan.

De meeste wegbeheerders geven dan ook aan hun verkeersbesluiten niet door te sturen naar kaartenmakers. Slechts 2 wegbeheerders gaven in de enquête aan dat ze verkeersbesluiten rechtstreeks naar kaartenmakers sturen. Ook het direct doorsturen van verkeersbesluiten naar professionele weggebruikers (taxibedrijven, vervoersbedrijven, etc) komt zelden voor. Wegbeheerders sturen vaak verkeersbesluiten direct door naar hulpdiensten wanneer dit relevant is. Daarnaast is de politie vaak betrokken bij de totstandkoming van verkeersbesluiten (zie Figuur 16 en Figuur 17 voor meer informatie).



Figuur 16: Fluctuatie in de kwaliteit van de samenwerking tussen betrokken partijen sinds aanpassing van het BABW



Figuur 17: Doorsturen van verkeersbesluiten door wegbeheerders

7.2.8 Best-practices

Uit de enquête komen een aantal positieve ervaringen met de verkeersbesluiten applicatie naar voren. Zo geven meerdere wegbeheerders aan de attenderfunctie voor burgers als een positieve ontwikkeling te zien. Volgens meerdere wegbeheerders past dit binnen het "digitaal werken" en maakt deze functie verkeersbesluiten voor iedereen toegankelijk.

Daarnaast staat men positief tegenover de importeerfunctie van de verkeersbesluiten applicatie, waarmee een wegbeheerder een document vanuit Microsoft Word kan importeren om te publiceren als verkeersbesluit. Wegbeheerders geven aan dat dit de gebruiksvriendelijkheid en de snelheid van publicaties ten goede komt.

Naast deze punten noemen wegbeheerders vaak de landelijke uniformiteit en de lage kosten als grote verbeterpunten van het digitaal publiceren van verkeersbesluiten ten opzichte van het publiceren van verkeersbesluiten in lokale bladen. Ook geeft een provincie aan dat men sinds digitale publicatie van verkeersbesluiten minder werk heeft aan het publiceren, wegens: *'Geen uitzoekwerk meer welke regionale kranten waar verschijnen'*. Het publiceren op één centrale plek zorgt ervoor dat men geen keuze meer hoeft te maken over waar men een bepaald verkeersbesluit publiceert. Met name voor provincies komt dit goed van pas, aangezien provincies besluiten in verschillende regio's kunnen nemen. Hiermee kan men tijd besparen.

7.2.9 Verbeterpunten

Wegbeheerders zien ook een aantal nadelen aan het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant. Een probleem voor veel wegbeheerders is dat de applicatie niet als een tekstverwerkingsprogramma werkt. Wegbeheerders hebben hierdoor regelmatig problemen met de opmaak. Zo kan men geen volledige tekst uit Microsoft Word kopiëren en plakken (kopiëren en plakken vanuit Microsoft Word kan alleen met één alinea tegelijk), lukt het werken met sjablonen niet en zijn er problemen met de lay-out wanneer een wegbeheerder opsommingtekens gebruikt in het verkeersbesluit. Daarnaast werken sommige wegbeheerders met een intern systeem. Het is vaak niet mogelijk om bestanden uit dit interne systeem te importeren in de verkeersbesluiten applicatie.

Aangezien veel wegbeheerders ook in een huis-aan-huisblad en/of de eigen website publiceren (zie 7.2.4), wordt het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant gezien als extra procedurele stap die louter tijd kost. Zo geeft een wegbeheerder aan: *'wij doen het verplicht publiceren in de Staatscourant nu extra aan de publicatie die we sowieso al doen, in onze eigen Stadskrant. Het kost dus extra tijd...'*

Daarnaast zijn veel wegbeheerders van mening dat weinig burgers de Staatscourant lezen (wat vaak een argument is om alsnog ook in een huis-aan-huisblad te publiceren). Zo geeft een wegbeheerder aan: *'Bewoners weten niet dat het in de Staatscourant te vinden is, dus bij ons nog steeds een mededeling in de krant (weliswaar korter dan voorheen, met de verwijzing naar internet)'*.

7.3 Resultaten casestudies

De casestudies geven antwoord op een aantal deelvragen. Voor deze casestudies zijn 7 interviews afgenomen met 3 wegbeheerders en 4 belanghebbende partijen (3 kaartenmakers en 1 eindgebruiker). In dit deel worden de resultaten per deelvraag besproken. Daarnaast zullen er een aantal best-practices en verbeterpunten rond de verkeersbesluiten applicatie worden besproken die uit de interviews naar voren zijn gekomen.

7.3.1 Verbetering route-informatie

De elektronische publicatie van verkeersbesluiten lijkt niet voor zeer grote veranderingen in de snelheid en kwaliteit waarmee kaartenmakers hun product verbeteren te hebben gezorgd. Kaartenmakers geven veelal aan de Staatscourant wel als bron te gebruiken voor het updaten van hun systemen, maar minder snel en efficiënt dan ze zouden willen. Zo gaf een kaartenmaker aan dat men verkeersbesluiten wel gebruikt als bron, maar al deze besluiten nog steeds controleert op correctheid: *'Het is nog steeds zo dat je handmatig de verkeersbesluiten door moet nemen, en je moet ook nog steeds controleren of ze relevant zijn en of ze correct zijn. Je kunt er niet blind van op aan, kunt niet koppelen met een webserver'*. Ook een ander bedrijf gaf aan dat ze van de Staatscourant gebruik te maken, maar hier niet volledig op te vertrouwen: *'Wat vervelend is, is dat je altijd het gevoel hebt dat je niet alles hebt. De filtering is niet exact genoeg om een goede query te maken bijvoorbeeld. We kunnen daardoor nooit met 100% zekerheid zeggen dat we alle verkeersbesluiten die voor ons van belang zijn hebben doorgenomen'*.

Bedrijven maken gebruik van de Staatscourant, en gebruiken verkeersbesluiten als bron om hun systeem actueel te houden. Dit gaat echter niet zeer snel (of sneller dan voorheen), aangezien men constant ook andere bronnen gebruikt om te achterhalen of de informatie uit verkeersbesluiten klopt en of er geen besluiten gemist zijn. De verkeersbesluiten applicatie wordt dus gebruikt door bedrijven, maar nog niet op een optimale manier. Wanneer men een aantal verbeterpunten doorvoert (zie 7.3.4 en conclusies & aanbevelingen) zou men de efficiëntie van het gebruik kunnen verbeteren.

7.3.2 Samenwerking tussen betrokken partijen

Uit de interviews met wegbeheerders blijkt dat er sinds de aanpassing van het BABW niet of nauwelijks meer contact is tussen wegbeheerders en kaartenmakers. Voor aanpassing van het BABW vroegen kaartenmakers wegbeheerders vaak één keer per jaar om alle wijzigingen door te geven, bijvoorbeeld door alle wijzigingen te tekenen op een kaart. Dit is in de nieuwe situatie niet meer het geval. Wegbeheerders besparen hier niet zeer veel tijd mee, zoals een gemeente aangaf: *'Dat valt mee, het was één keer per jaar even een klusje. Maar dit is natuurlijk wel makkelijker'*.

Volgens deze gemeente is het echter wel een voordeel dat de nieuwe vorm van samenwerking minder gevoelig is voor fouten aan de kant van de wegbeheerder: *'Het tekenen op kaarten was gevoeliger voor fouten. Je kon bijvoorbeeld wel eens iets vergeten. Dat is nu niet meer het geval, want nu gaat het allemaal automatisch'*.

Ook een kaartenmaker geeft aan minder in contact te staan met wegbeheerders, aangezien men doorverwezen wordt: *'Gemeenten zien het minder als hun taak om wijzigingen door te sturen. Ze sturen ons steeds vaker door naar de BAR of verkeersbesluiten'*. Een ander bedrijf geeft echter aan nog steeds in contact te staan met wegbeheerders, en heeft niet de ervaringen dat men doorgestuurd wordt naar andere bronnen: *'Nee, niet noemenswaardig. Ze sturen ons niet door naar andere bronnen wanneer we om informatie vragen. Ik heb dat nooit echt vernomen'*. Ook een ander bedrijf geeft aan nog steeds in direct contact te staan met wegbeheerders, maar geeft aan dat dit contact een andere inhoud heeft gekregen: *'We moeten nog steeds in contact staan met de wegbeheerders voor elke verandering waar geen verkeersbesluit voor nodig is, maar die wel relevant'*

is voor een navigatiesysteem. Wij zijn namelijk geïnteresseerd in meer dan alleen de verkeersbesluiten. De contacten bestaan dus nog steeds, maar we focussen nu op andere aspecten'.

Wegbeheerders sturen bedrijven dus regelmatig door naar de Staatscourant wanneer men om informatie vraagt. Er is nog wel contact tussen kaartenmakers en wegbeheerders, maar dit contact richt zich meer op andere zaken dan verkeersbesluiten.

Een interessante uitzondering hierop vormt de case van een Regionale Ambulancevoorziening (RAV). Deze RAV geeft in een interview aan dat men gemeenten in de regio vraagt om verkeersbesluiten direct door te sturen naar het gebruikte navigatiebedrijf. Wanneer gemeenten dit nalaten stuurt men een herinnering om ze te vragen dit alsnog te doen. Het navigatiebedrijf haalt haar informatie niet direct uit de Staatscourant: *'Ik heb contact gehad met ons navigatiebedrijf en die gaven aan dat het (te) lastig was om uit alle data uit te zoeken wat voor ons van belang was en wat niet'.* De RAV geeft echter wel aan dat een situatie waarbij deze processen automatisch verlopen de voorkeur heeft: *'Ik zou er een voorstander van zijn als het proces wel volledig centraal loopt, en het liefst nog meer geautomatiseerd dan nu. Het zou het best zijn als alle relevante besluiten automatisch naar het navigatiebedrijf gaan, zodat ze dit direct door kunnen voeren in ons systeem. Als het navigatiebedrijf alles digitaal aangeleverd krijgt, en dit vervolgens digitaal naar ons kan sturen zou alles direct in ons systeem staan'.*

7.3.3 Best-practices

Best-Practices volgens wegbeheerders:

Wegbeheerders gaven binnen de interviews regelmatig aan dat de attenderfunctie van de applicatie een groot voordeel is ten opzichte van de situatie voor aanpassing van het BABW. Wegbeheerders zien het feit dat burgers zelf kunnen bepalen binnen welk gebied ze een notificatie willen ontvangen wanneer er een besluit is gepubliceerd als een positieve ontwikkeling. Een burger kan daarmee goed bepalen of hij/zij in een bepaalde situatie wordt geschaad in zijn/haar belangen, zoals een gemeente aangaf: *'In ieder geval is het een goede situatie dat een burger op de hoogte wordt gebracht van besluiten in zijn omgeving zodat hij op kan maken of hij in zijn belangen wordt geschaad. Ook dat een burger die omgeving zelf kan definiëren is een goed middel om op de hoogte te blijven'.*

Dit voordeel speelt niet alleen voor burgers, maar ook voor de wegbeheerders zelf, aangezien digitale publicatie en de attenderfunctie ervoor heeft gezorgd dat wegbeheerders de publicatie van verkeersbesluiten makkelijker juridisch kunnen aantonen. Dankzij digitale publicatie en de attenderfunctie kunnen burgers niet meer claimen niet af te weten van een bepaald verkeersbesluit. Zo gaf een gemeente aan: *'Ook voor zaken bij de rechtbank is dit handig. Iemand kon vroeger zeggen dat hij het besluit niet gezien/gelezen had, omdat de krant niet was bezorgd, of iets dergelijks. Dat excuus is er niet meer omdat alle besluiten voor een ieder zijn in te zien in de Staatscourant'.*

Ook geven wegbeheerders aan dat de informatievoorziening richting burgers en bedrijven beter is sinds aanpassing van het BABW. Er zit meer informatie bij een verkeersbesluit, wat de informatievoorziening voor burgers en bedrijven ten goede komt. Met name de geografische

informatie is uitgebreider dan voor aanpassing van het BABW. Zoals een wegbeheerder stelt: *'Er wordt meer informatie gevraagd aan de wegbeheerder. Je moet nu op een kaart aangeven waar op de weg welk besluit betrekking op heeft. (...)Normaal in de publicatie zet je dan dat er bij een bepaald kruispunt een rotonde wordt aangelegd. Mensen die daar wonen kennen dat kruispunt wel, maar voor de bedrijven die er gebruik van willen maken is deze nieuwe geografische informatie handig om te hebben'*.

Daarnaast is het voor burgers en bedrijven makkelijker om alle informatie rondom een verkeersbesluit in te zien, zoals een gemeente stelt: *'Vroeger moesten ze langs het stadhuis komen om alles in te zien en nu zit dit allemaal bij het besluit. Vroeger lag alles ter inzage en stond er een stukje in de krant waarin stond dat het ter inzage lag. Nu kunnen ze alle informatie in één keer zien'*.

Verschillende wegbeheerders zijn van mening dat het bereik van verkeersbesluiten kleiner is sinds aanpassing van het BABW. Hier valt echter wel iets aan te doen. Zo is in een gemeente de lokale pers geabonneerd op de Staatscourant. Het komt daarom voor dat de lokale krant een stuk schrijft over bepaalde verkeersbesluiten. Hierdoor komen er toch veel burgers in aanraking met verkeersbesluiten, zoals de gemeente stelt: *'Hier in de gemeente heb ik gemerkt dat de pers een abonnement heeft op verkeersbesluiten. Ze hebben een abonnement op zowel het gemeenteblad als de Staatscourant. De lokale krant springt soms in op verkeersbesluiten en schrijft hier soms een redactioneel stukje over. Op die manier bereik je denk ik nog meer burgers dan met een huis-aan-huisblad'*.

Best-Practices volgens belanghebbende partijen:

Ook belanghebbende partijen noemen een aantal positieve punten aan het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant. Zo is een kaartenmaker van mening dat de kwaliteit van verkeersbesluiten beter is geworden, aangezien er tegenwoordig meer en betere informatie bij verkeersbesluiten zit: *'Voor de rest is het alleen maar beter. Het is duidelijker, met de tekeningen/pdf bestanden die erbij zitten. Dat is wel echt een stuk beter geworden'*.

Ook een ander bedrijf noemt de kwaliteit en volledigheid van de informatie als positief punt. Daarnaast is het positief dat de informatie vrij toegankelijk is voor bedrijven: *'Ja, het is gratis toegankelijk en de informatie is, voor zover wij kunnen beoordelen, compleet. Dat zijn zeker pluspunten. De waarde van de bron is daarmee groter, aangezien we weten dat we in de Staatscourant iets zouden moeten kunnen vinden'*.

Zowel wegbeheerders als belanghebbende partijen zijn van mening dat de informatievoorziening omtrent verkeersbesluiten tegenwoordig beter is. Er zit meer, en kwalitatief hogere, informatie bij verkeersbesluiten dan voorheen. Dit komt burgers en bedrijven ten goede. Dit, tezamen met de vrije toegankelijkheid, zorgt ervoor dat alle benodigde informatie voor burgers en bedrijven op één centrale plek beschikbaar is.

7.3.4 Verbeterpunten

Verbeterpunten volgens wegbeheerders:

Wegbeheerders gaven in de interviews regelmatig aan (opstart)problemen te hebben (gehad) met een aantal technische aspecten. Zo bleek de applicatie bij verschillende wegbeheerders niet goed samen te werken met interne systemen. Zo gaf een wegbeheerder aan: *'Verder werken wij met smart-documents en het lukt niet om een dergelijk document in het verkeersbesluitensysteem te krijgen'*. In het algemeen zien wegbeheerders graag dat de verkeersbesluiten applicatie meer als een tekstverwerker zou functioneren. Dit zou het gebruik ervan vergemakkelijken.

Daarnaast hadden (en hebben) verschillende wegbeheerders problemen met het vinden van bijgevoegde bijlagen. Het is voor wegbeheerders niet duidelijk waar ze de bijlagen bij hun verkeersbesluiten terug kunnen vinden. Zo gaf een wegbeheerder aan: *'Maar, waar ik tegenaan liep was dat als ik een verkeersbesluit op deze manier opstelde, dus kort en bondig met bijlagen, keek ik op 'officiëlebekendmakingen.nl' en daar zag ik alleen het verkeersbesluit, zonder bijlagen. Ik wist niet waar de bijlagen waren gebleven. Deze vraag heb ik aan KOOP gesteld. (...)Daaruit bleek dat op 'officiëlebekendmakingen.nl' alleen de kale publicatie staat, uit veiligheidsoverwegingen. Je moet zoeken op 'zoek.officiëlebekendmakingen.nl'. Als je dat doet zie je de bijlagen wel. Dat bracht mij in verwarring'*.

Ook een gemeente had/heeft last van dit probleem: *'In het begin hebben we heel veel opmerkingen gekregen van burgers dat de bijlagen bij de verkeersbesluiten ontzettend lastig te vinden zijn. Wat wij tegenwoordig doen is dat we in de Staatscourant alleen nog maar het besluit publiceren en op de gemeentepagina publiceren we het besluit met eventuele bijlagen'*.

Ook gaf deze gemeente aan dat men verkeersbesluiten niet uit de werkvoorraad kan verwijderen wanneer men tussen de vrijgave van publicatie en de daadwerkelijke publicatie een verkeersbesluit intrekt. Deze verkeersbesluiten blijven in de werkvoorraad staan en het is niet duidelijk hoe deze besluiten te verwijderen zijn.

Naast deze specifieke (technische) problemen, gaven wegbeheerders een aantal algemene verbeteringsuggesties. Zo gaf een gemeente aan dat de complexe realiteit van verkeersbesluiten niet goed aansluit op de simplificatie van de applicatie. Binnen de metadata kan men per veld slechts één mogelijkheid aanvinken (één type verkeersbesluit, één soort weggebruiker, één vereiste, etc.), terwijl in werkelijkheid één verkeersbesluit vaak betrekking heeft op meerdere typen weggebruikers, meerdere typen weg, etc. De enige mogelijkheid om dit te omzeilen is het opstellen van verschillende verkeersbesluiten voor elk stuk weg, voor elke weggebruiker, etc. Dit levert echter veel extra werk op: *'Bij het invoeren van het type verkeersbesluit kan het voorkomen dat het verkeersbesluit bestaat uit bijvoorbeeld een parkeerverbod en een fysieke sluiting waarmee je bepaalde weggebruikers tegenhoudt. Dit kan beide in één besluit staan. Die vallen in 2 verschillende categorieën wat betreft het type verkeersbesluit. Bij type verkeersbesluit kan er maar één aangevinkt worden. Als je de ene aanvinkt gaat de ander uit. Dat betekent dat ik het verkeersbesluit in tweeën moet gaan splitsen, en het ene onderdeel van de fysieke maatregelen in een apart besluit moet regelen, en de borden in een ander besluit'*.

Ook plaatsen wegbeheerders vraagtekens bij het bereik van verkeersbesluiten via de Staatscourant. Men denkt dat minder burgers de Staatscourant lezen dan een lokaal huis-aan-huisblad, een lokale

krant en/of de gemeentewebsite. Men kan dit probleem oplossen door op verschillende platformen te publiceren. Daarnaast is het positief als de lokale pers een abonnement heeft op verkeersbesluiten, zodat ze stukken over besluiten in de krant kunnen plaatsen. Op deze manier bereikt men meer burgers. Verder gaf men bij een gemeente aan dat het lastig is om je als burger op de attendeerfunctie te abonneren, met name voor burgers die niet zeer begaan zijn met computers. Het versimpelen van dit proces kan het bereik ten goede komen.

Verbeterpunten volgens belanghebbende partijen:

Belanghebbende partijen zien met name verbeterpunten op het vlak van het filterproces. Bedrijven zijn veelal van mening dat het huidige filterproces te vaag is. Men kan niet op een eenvoudige manier filteren waardoor men alleen op verkeersbesluiten kan zoeken die voor kaartenmakers van belang zijn. Zoals een bedrijf het verwoord: *'Je hebt wel iets van een type verkeersbesluit, maar vaak is dat net iets te cryptisch/vaag. Het is niet duidelijk genoeg of het invloed heeft op de kaarten. Het ene verkeersbesluit binnen een categorie is niet interessant, terwijl een ander besluit binnen dezelfde categorie dat wel is'*. De productieprocessen van dit soort bedrijven zouden sneller verlopen wanneer men alleen relevante besluiten uit alle data kan filteren. Hierdoor zou men minder verkeersbesluiten door moeten nemen.

Ook een ander bedrijf geeft aan graag verbeteringen te zien in het filterproces. Dit bedrijf ziet graag dat men zou kunnen filteren op de verkeersborden waar een besluit betrekking op heeft. Men zou moeten kunnen zoeken op plaatsing, verwijdering en/of verplaatsingen van een bepaald verkeersbord: *'Als we bijvoorbeeld zouden kunnen zoeken op eenrichtingsborden zouden we alle besluiten waar dit bord wordt verplaats of verwijderd in één keer kunnen zien'*.

Dit probleem ligt uiteindelijk ook bij eindgebruikers. Zo gaf een RAV aan dat hun navigatiebedrijf verkeersbesluiten niet rechtstreeks uit de Staatscourant haalt, maar deze informatie opvraagt bij wegbeheerders: *'Van het navigatiebedrijf heb ik weleens gehoord dat ze het heel onhandig vinden om uit de grote bak met data de relevante besluiten te filteren. Ik weet niet hoe moeilijk dat is, maar er zitten veel verkeersbesluiten tussen waar wij niks aan hebben, zoals een parkeerverbod. Wij zijn alleen geïnteresseerd in mutaties aan de weg'*.

Een mogelijke toevoeging aan het filterproces zou zijn om de X-Y coördinaten die momenteel bij een verkeersbesluit zitten te vertalen naar een gemeente en een provincie, zodat bedrijven kunnen zoeken naar alle verkeersbesluiten binnen een bepaalde provincie. Dit betreft alle verkeersbesluiten van alle wegbeheerders binnen een bepaalde gemeente of provincie. Momenteel is het alleen mogelijk om te filteren op alle verkeersbesluiten van een bepaalde wegbeheerder. Zo stelt een kaartenmaker: *'Het zou technisch waarschijnlijk kunnen om de coördinaten die in de metadata zitten te koppelen aan een provincie en gemeente. Het zou handig zijn als dat automatisch meegestuurd wordt, zodat wij daar op kunnen filteren'*.

Een ander vaak gehoord probleem is dat kaartenmakers veelal geïnteresseerd zijn in de fysieke uitvoeringsdatum van verkeersbesluiten. Deze informatie ontbreekt meestal bij verkeersbesluiten. Zo stelt een bedrijf: *'Ja. Dat is voor ons zeker belangrijke informatie. Ik snap wel dat het nu niet noodzakelijk is voor een wegbeheerder om de datum van fysieke uitvoering mee te sturen met een*

verkeersbesluit, want een wegbeheerder neemt een besluit en vervolgens gaat er wellicht een lagere overheid over de fysieke uitvoering hiervan'. Ook een ander bedrijf geeft aan geïnteresseerd te zijn in de fysieke uitvoeringsdatum van verkeersbesluiten. Alleen al het toevoegen van de geplande fysieke uitvoeringsdatum zou een grote verbetering zijn: 'Ja inderdaad, de fysieke uitvoering. Ja er zijn twee dingen. De geplande fysieke uitvoeringsdatum, dat is handig om in onze planning mee te nemen. Als we dat weten kunnen we dat als concept in onze database zetten en zodra dat dan geactiveerd wordt hoeven we alleen maar een vlaggetje te zetten'.

Een samenhangend probleem is dat kaartenmakers graag een onderscheid willen kunnen maken tussen besluiten die ter inzage liggen (waar nog aanpassingen en/of bezwaar mogelijk is) en onherroepelijke besluiten die uitgevoerd zullen gaan worden. Zo stelt een bedrijf: *'Wat handig zou zijn vanuit de navigatiepartijen is om te zien of een besluit ter inzage ligt of definitief is. Uiteindelijk zijn wij geïnteresseerd in wat definitief gaat gebeuren. Het kost ons namelijk veel tijd om alles door te lezen om vervolgens mee te krijgen dat het niet doorgaat'.*

Daarnaast zou het zoeken naar verkeersbesluiten makkelijker gemaakt kunnen worden als er een attenderfunctie voor bedrijven zou zijn, waarbij een bedrijf aan kan geven een notificatie te willen ontvangen wanneer er een verkeersbesluit gepubliceerd wordt dat aan een aantal voorwaarden voldoet, aldus een bedrijf: *'Wat handig zou zijn is als je een soort van zoekprofiel kunt maken, waarmee je aangeeft dat je een notificatie wilt wanneer er een besluit wordt gepubliceerd dat aan bepaalde voorwaarden voldoet (bijvoorbeeld wanneer het gaat om een bepaald bord, in een bepaalde provincie). Dat voorkomt namelijk dat we op dagelijkse basis zelf in de tool moeten gaan kijken of er iets is gepubliceerd'.*

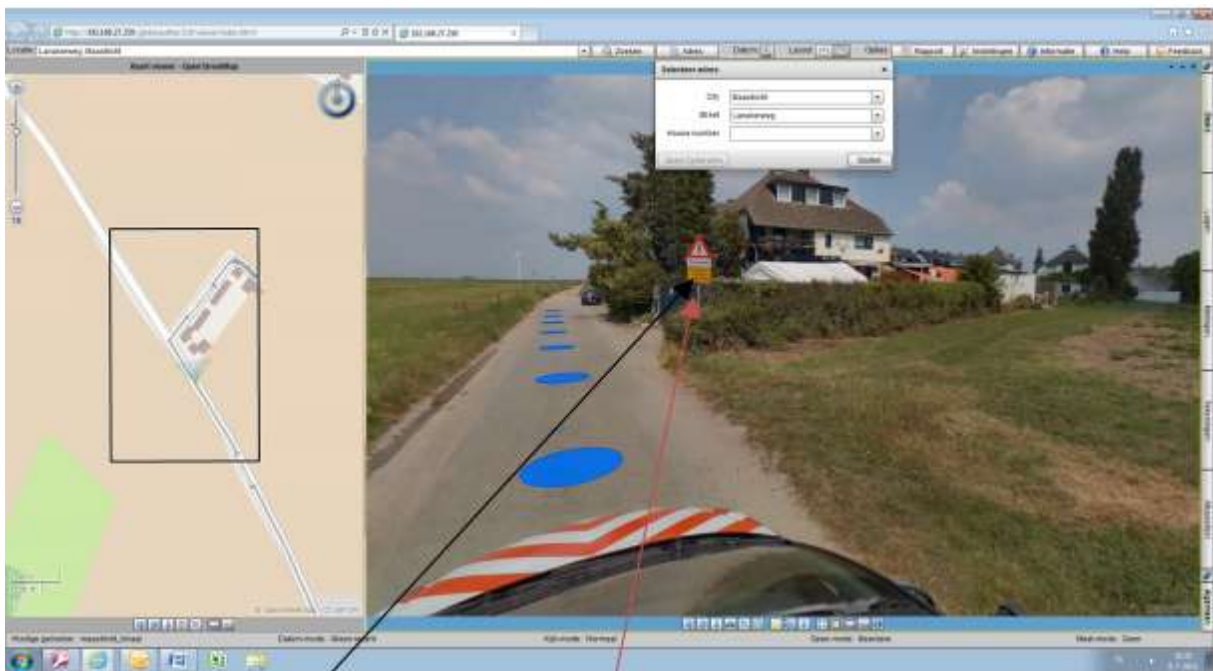
7.4 Resultaten documentanalyse

Om veranderingen in (de content en het format van) verkeersbesluiten ten opzichte van de situatie voor aanpassing van het BABW te analyseren zijn er 10 verkeersbesluiten onderzocht. Uit de analyse van deze 10 verkeersbesluiten komen een aantal opvallende zaken naar voren. Allereerst lijkt er een duidelijke structuur te zitten in de verschillende verkeersbesluiten. Alle verkeersbesluiten zijn grofweg hetzelfde opgebouwd en bestaan uit een juridische beschrijving, een beknopte samenvatting van de beoogde maatregelen en informatie omtrent de bezwaarprocedure. Daarnaast geeft de technische informatie (metadata) een grove samenvatting van een besluit. Het lijkt er daarmee op dat de aanpassing van het BABW ervoor heeft gezorgd dat er meer overlap is in de structuur tussen verschillende verkeersbesluiten.

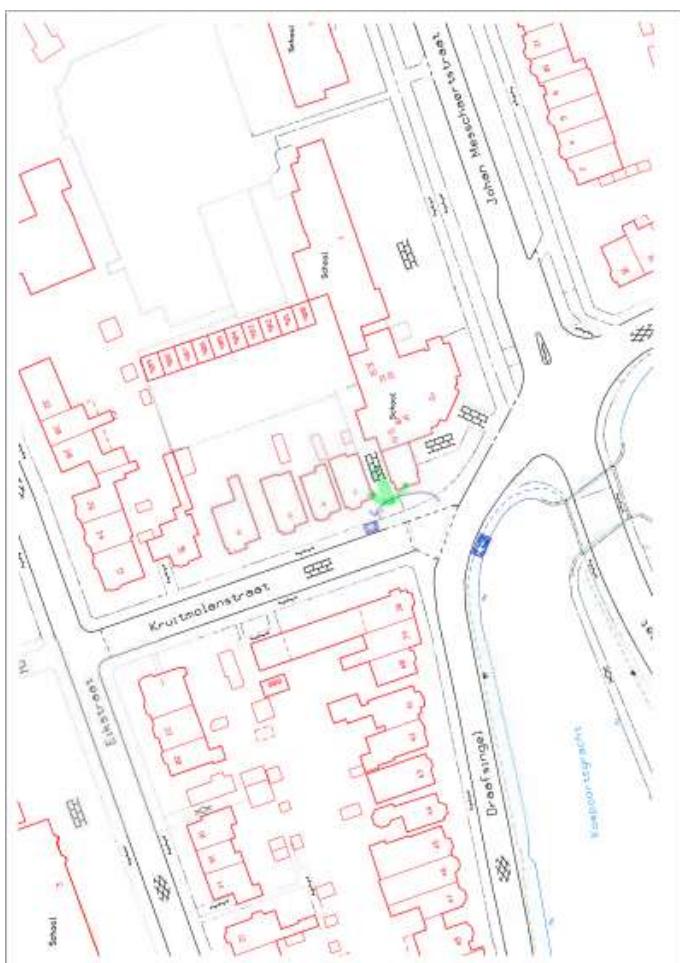
Er zit echter minder overlap in de bijlagen die wegbeheerders bij verkeersbesluiten voegen. In 6 van de 10 besluiten zat een kaart ter verduidelijking van de maatregel(en) als bijlage bij het besluit en in 1 besluit zat er een kaart ter verduidelijk in het besluit zelf. In 3 besluiten was helemaal geen kaart terug te vinden. Er bestaan verder grote verschillen in de typen kaarten (en bijbehorend detailniveau) die wegbeheerders gebruiken om hun verkeersbesluiten te verduidelijken. (Zie hieronder 3 verschillende kaarten van verschillende wegbeheerders):



Figuur 18: Voorbeeld 1: kaart ter verduidelijking van verkeersbesluit



Figuur 19: Voorbeeld 2: kaart ter verduidelijking bij verkeersbesluit



Figuur 20: Voorbeeld 3: kaart ter verduidelijking bij verkeersbesluit

Verder blijkt uit de analyse dat wegbeheerders tegenwoordig specifieke metadata met betrekking tot de locatie meesturen, bestaande uit X-Y coördinaten (rijksdriehoekskoördinaten) en een postcode en huisnummer. Wat opvallend is, is dat wegbeheerders regelmatig metadata van één specifieke locatie meesturen, ook al heeft het besluit betrekking op meerdere straten/wegen. Hierdoor zal men toch nog uit de tekst en/of begeleidende kaarten moeten achterhalen op welke exacte locatie(s) een verkeersbesluit betrekking heeft.

8. Conclusies & Aanbevelingen

Uit bovenstaande resultaten kunnen een aantal conclusies worden getrokken. Dit deel zal deze conclusies punt voor punt behandelen en zal handreikingen bieden om de verkeersbesluiten applicatie te verbeteren.

8.1 Implementatie Verkeersbesluiten applicatie

Het implementatieplan van het project EUV noemt een implementatietraject met een doorlooptijd van 1 jaar, of 6 maanden bij intensieve begeleiding¹². Uit de resultaten van de kwantitatieve analyse blijkt dat na aanpassing van het BABW de eerste 2-3 maanden relatief weinig verkeersbesluiten werden gepubliceerd in de Staatcourant. Na die tijd lag het aantal verkeersbesluiten op "normaal" niveau. Ook maken inmiddels bijna alle wegbeheerders gebruik van de verkeersbesluiten applicatie. Een paar zeer kleine gemeenten hebben nog geen verkeersbesluiten in de Staatscourant gepubliceerd. Het is echter mogelijk dat deze gemeenten nog geen verkeersbesluiten hebben moeten publiceren sinds aanpassing van het BABW, of dat ze gebruik maken van de inlogcodes van een grotere buurgemeente.

8.2 Realisatie doelen

Binnen het project EUV zijn een aantal doelen opgesteld. Hieronder zal per doel worden aangegeven in welke mate de beoogde resultaten zijn behaald.

8.2.1 Verbetering route-informatie

Een doel van de elektronische en centrale ontsluiting van verkeersbesluiten was dat kaartenmakers veranderingen aan de weg sneller op zouden pikken. Hierdoor zouden navigatiesystemen sneller up-to-date zijn, wat de doorstroming van het verkeer ten goede zou komen.

Uit interviews met kaartenmakers blijkt dat dit doel niet (volledig) is behaald. Men maakt wel gebruik van verkeersbesluiten, maar niet op een manier waardoor het productieproces sneller gaat dan voor aanpassing van het BABW. Verkeersbesluiten dienen als een bron om navigatiesystemen actueel te houden, naast een verscheidenheid van andere bronnen. Een groot probleem voor kaartenmakers is dat er veel besluiten worden gepubliceerd, waarvan slechts een deel relevant is voor deze bedrijven. Op dit moment kan men niet optimaal filteren, waardoor er veel tijd verloren gaat (zie ook 8.3 Aanbevelingen).

8.2.2 Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven

Het centraal ontsluiten van verkeersbesluiten zou voordelen opleveren voor burgers en bedrijven, aangezien men niet meer een veelheid aan huis-aan-huisbladen door zou moeten scannen om verkeersbesluiten door te nemen. Burgers kunnen zich abonneren op een attendeerfunctie en kunnen voortaan alle besluiten van één centrale plek halen, wat het bereik ten goede zou komen.

Uit de enquête en de interviews blijkt dat de dienstverlening richting burgers en bedrijven deels is verbeterd. Het vergelijken van het bereik van huis-aan-huisbladen met het bereik van de Staatcourant is lastig, aangezien er alleen cijfers zijn van het bereik van volledige huis-aan-huisbladen, en niet specifiek van de rubriek verkeersbesluiten. Het bereik van de Staatcourant (zoekvragen en abonnees op verkeersbesluiten) ligt lager dan het bereik van huis-aan-huisbladen. Ook gaven wegbeheerders in de enquête aan dat het bereik niet is verbeterd. Het voordeel van de

¹² Zie: Elektronische Uitwisseling Verkeersbesluiten: Plan van Aanpak, Bijlage 3 (pagina 11)

Staatscourant is echter dat lezers middels zoekvragen naar verkeersbesluiten en/of de attenderfunctie ook daadwerkelijk de besluiten lezen. Dit is bij huis-aan-huisbladen veel minder het geval. Ook gaven veel burgers (50% van de respondenten) in 2011 al aan van het internet gebruik te maken om lokale informatie te achterhalen¹³. Dit aantal zal waarschijnlijk alleen maar stijgen wanneer meer lokale informatie langer online beschikbaar is. Het bereik van de Staatscourant is daarmee op dit moment waarschijnlijk kleiner dan het bereik van huis-aan-huisbladen was, maar kan dit met de tijd overstijgen.

Opvallend is dat er weinig zoekvragen naar de bulkgegevens van verkeersbesluiten zijn gedaan. Grote afnemers van verkeersbesluiten (bv. kaartenmakers) zijn blijkbaar niet bekend met deze functie of hebben niet de behoefte bulkgegevens van verkeersbesluiten aan te vragen.

Uit de enquête en interviews met wegbeheerders, blijkt dat men het als een voordeel ziet dat burgers tegenwoordig alle besluiten van één centrale plek kunnen halen. Daarnaast ziet men de mogelijkheid om een abonnement te nemen op een attenderfunctie als een zeer groot voordeel. Hierdoor bepalen burgers zelf wat ze willen ontvangen en wat niet. Ook blijkt uit een interview met een gemeente dat de lokale pers zich ook kan abonneren op de attenderfunctie. In deze gemeente schrijft de pers regelmatig een stuk over een bepaald verkeersbesluit, wat het bereik richting burgers vergroot.

Uit de interviews met kaartenmakers blijkt dat de dienstverlening richting bedrijven is verbeterd. Men geeft aan dat de informatie die bij verkeersbesluiten zit tegenwoordig beter en completer is. Met name de geografische informatie is verbeterd ten opzichte van de situatie voor aanpassing van het BABW.

8.2.3 Eenduidigheid verkeersbesluiten

De centrale invoermodule van verkeersbesluiten biedt wegbeheerders hulpmiddelen aan om verkeersbesluiten te standaardiseren. Daarnaast kan men gemakkelijk verkeersbesluiten van een andere wegbeheerder raadplegen om hier lering uit te trekken. Dit zou voor een grote eenduidigheid van verkeersbesluiten moeten zorgen.

Uit de enquête blijkt dat de meeste wegbeheerders (29 van de 36) gebruik maken van een modelbesluit bij het opstellen van verkeersbesluiten. Ook uit de documentanalyse blijkt dat verkeersbesluiten tegenwoordig een duidelijke structuur hebben. Dit is een verbetering ten opzichte van de situatie voor aanpassing van het BABW. Er bestaan echter nog wel grote verschillen in de bijlagen en kaarten die wegbeheerders meesturen met hun verkeersbesluiten. Niet alle wegbeheerders voegen een kaart toe bij hun verkeersbesluiten, en wanneer ze dit doen bestaan er grote verschillen in het soort kaart en het detailniveau hiervan. Wanneer men de eenduidigheid van verkeersbesluiten verder zou willen verbeteren zou men zich op deze externe bijlagen moeten richten.

¹³ Zie Synovate: Huis-aan-huiskrantenonderzoek (2011), pagina 48

8.2.4 Besparing publicatiekosten

In het vooronderzoek had men berekend dat het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant een besparing op publicatiekosten zou bewerkstelligen. Uit de enquête blijkt dat de publicatiekosten voor wegbeheerders inderdaad zijn gedaald. Wegbeheerders gaven aan dat de publicatiekosten zijn gedaald of gelijk zijn gebleven. Geen enkele wegbeheerder gaf aan dat de publicatiekosten zijn gestegen.

Opmerkelijk is echter dat 8 van de 36 wegbeheerders wel aangaf dat de bewerkingskosten voor verkeersbesluiten zijn gestegen. Dit hangt waarschijnlijk samen met het feit dat veel wegbeheerders ook nog in huis-aan-huisbladen publiceren. Hierdoor stellen ze hetzelfde besluit meerdere keren op. Gevolg hiervan is dat 18 van de 36 wegbeheerders aangeven meer tijd kwijt te zijn aan het opstellen van verkeersbesluiten. Enkele wegbeheerders gaven ook aan dit als negatief punt van het publiceren in de Staatscourant te zien. Zo gaf een wegbeheerder aan: *'wij doen het verplicht publiceren in de Staatscourant nu extra aan de publicatie die we sowieso al doen, in onze eigen Stadskrant. Het kost dus extra tijd...'*

De centrale publicatie van verkeersbesluiten heeft voor een besparing op de publicatiekosten gezorgd. Men is echter meer tijd/geld kwijt aan de bewerking van verkeersbesluiten. Een eventuele nieuwe besparing zou zich op dit laatste aspect moeten richten.

8.2.5 Meer hergebruik door wegbeheerders

Het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant zorgt ervoor dat wegbeheerders gemakkelijk verkeersbesluiten geautomatiseerd op de eigen website kunnen plaatsen. De centrale ontsluiting maakt het makkelijker voor wegbeheerders om verkeersbesluiten te hergebruiken, wat het bereik richting burgers en bedrijven ten goede komt.

Uit de enquête blijkt dat veel wegbeheerders (24 van de 36) verkeersbesluiten ook op de eigen website en/of in een lokaal huis-aan-huisblad publiceren, naast de verplichte publicatie in de Staatscourant. Voor aanpassing van het BABW publiceerden wegbeheerders voornamelijk alleen in huis-aan-huisbladen. Het hergebruik van verkeersbesluiten is dan ook toegenomen, wat het bereik van verkeersbesluiten ten goede komt.

Wegbeheerders ervaren dit echter ook als negatief, aangezien men de publicatie in de Staatscourant als extra procedure ziet, bovenop de publicatie(s) in een huis-aan-huisblad en/of op de eigen website (zie ook 8.2.4).

8.2.6 Verbetering juridische aantoonbaarheid

Alle bekendmakingen in de Staatscourant worden opgeslagen door een digitale notaris. Wegbeheerders kunnen hierdoor aantonen dat besluiten bekend zijn gemaakt, wat de juridische aantoonbaarheid van besluiten ten goede komt.

In deze quick-scan is een eerste verkenning gemaakt naar het onderzoeken van een verbetering van de juridische aantoonbaarheid van verkeersbesluiten. Het overgrote deel van de wegbeheerders (26 van de 36) gaf aan dat het aantal bezwaarprocedures sinds aanpassing van het BABW nagenoeg

hetzelfde is gebleven, hoewel wegbeheerders in het vooronderzoek wel aangaven te vrezen voor een groter aantal bezwaarprocedures bij digitale publicatie van verkeersbesluiten¹⁴. Er lijken hiermee geen grote verschuivingen in de juridische aantoonbaarheid van verkeersbesluiten te hebben plaatsgevonden, alhoewel het aantal bezwaarprocedures niet in verband hoeft te staan met de kwaliteit van de juridische aantoonbaarheid van verkeersbesluiten.

Wel gaf een gemeente in een interview aan dat het tegenwoordig makkelijker is om binnen een rechtszaak aan te tonen dat een besluit is gepubliceerd. Men kan niet meer claimen dat men een bepaald besluit niet heeft gezien/gelezen: *'Ook voor zaken bij de rechtbank is dit handig. Iemand kon vroeger zeggen dat hij het besluit niet gezien/gelezen had, omdat de krant niet was bezorgd, of iets dergelijks. Dat excuus is er niet meer omdat alle besluiten voor een ieder zijn in te zien in de Staatscourant'*.

8.2.7 Betere samenwerking betrokken partijen

De centrale publicatie van verkeersbesluiten kan de communicatie tussen belanghebbende partijen verbeteren. Publicatie van verkeersbesluiten in de Staatscourant zou de mogelijkheid bieden om samenwerkingsplatformen op te richten.

Uit de enquête blijkt echter dat de kwaliteit van de samenwerking nagenoeg hetzelfde is gebleven. Wegbeheerders geven aan dat er weinig veranderingen zijn opgetreden in de samenwerkingsvormen tussen wegbeheerders en bedrijven. Wanneer er veranderingen plaats hebben gevonden betreft het vooral het feit dat er tegenwoordig minder contact is tussen de partijen, aangezien bedrijven zelf verkeersbesluiten uit de Staatscourant kunnen halen. Wegbeheerders worden hierdoor minder vaak gevraagd om verkeersbesluiten door te sturen.

Ook uit de interviews met wegbeheerders en kaartenmakers blijkt dat er tegenwoordig niet veel contact is over verkeersbesluiten. Wegbeheerders gaven aan weinig tot geen contact te hebben met kaartenmakers, terwijl kaartenmakers aangaven nog steeds in contact te staan met wegbeheerders. Wegbeheerders gaven in interviews aan dat een vermindering van het contact geen grote tijdsbesparing met zich meebrengt. Vaak ging het slechts om een aantal uur per jaar.

De inhoud van het contact is echter wel anders. Waar kaartenmakers vroeger wegbeheerders vroegen naar informatie omtrent verkeersbesluiten vragen ze nu voornamelijk naar andere aanpassingen aan de weg waar geen verkeersbesluiten voor nodig zijn. Ook vraagt men af en toe informatie na wanneer er het een en ander niet duidelijk is.

Een interessante case is de situatie van een Regionale Ambulance Voorzieningen (RAV). Deze RAV gaf in een interview aan dat men wegbeheerders nadrukkelijk vraagt om verkeersbesluiten door te sturen naar het navigatiebedrijf. Dit bedrijf haalt verkeersbesluiten niet zelf uit de Staatscourant, aangezien men van mening is dat er zeer veel informatie in de Staatscourant staat waar niet makkelijk uit gefilterd kan worden wat voor het bedrijf van belang is en wat niet. De RAV vraagt daarom wegbeheerders om besluiten direct door te sturen. Wanneer dit niet gebeurt volgt een herinnering.

¹⁴ Verkeersbesluiten in de Praktijk: Verkennend Onderzoek (13-10-2010)

Er lijken geen structurele veranderingen in de samenwerking tussen betrokken partijen te hebben plaatsgevonden na aanpassing van het BABW. De enige verandering is dat de inhoud van het contact tussen wegbeheerders en kaartenmakers tegenwoordig anders is. Een eventuele vermindering van het contact tussen wegbeheerders en kaartenmakers zorgt niet voor hele grote tijdsbesparingen bij wegbeheerders. Men kan daarom niet stellen dat de samenwerking tussen betrokken partijen structureel beter is sinds aanpassing van het BABW.

8.2.8 Samenvatting realisatie doelen

Hieronder volgt per vooropgesteld doel (onderzoeksvraag) een korte beschrijving van de mate waarin realisatie heeft plaatsgevonden.

Hoofdvraag: In hoeverre zijn de genoemde baten van het project EUV gerealiseerd?

Een aantal doelen zijn behaald, namelijk het eenduidiger maken van verkeersbesluiten, een besparing op publicatiekosten en een groter hergebruik van verkeersbesluiten. Er zijn op de behaalde doelen echter nog enkele verbeteringen mogelijk.

Het verbeteren van de dienstverlening richting burgers en bedrijven is deels behaald. Er is tegenwoordig meer informatie beschikbaar, en men kan alle informatie van één centraal punt raadplegen. Er zijn echter nog vraagtekens bij het bereik van verkeersbesluiten middels de Staatscourant.

De centrale publicatie van verkeersbesluiten heeft niet voor snellere updates van navigatiesystemen en een betere samenwerking tussen betrokken partijen gezorgd. Met name rond de snellere updates van navigatiesystemen zijn er een aantal verbeteringen door te voeren die ervoor zouden kunnen zorgen dat dit doel alsnog behaald wordt (zie 8.3 Aanbevelingen)

Deelvraag 1: Sluiten kaartenupdates sneller en beter op verkeersbesluiten aan na aanpassing van het BABW dan voor de aanpassing van het BABW?

Nee. Verkeersbesluiten dienen als één van de vele bronnen voor kaartenmakers om hun kaarten te actualiseren. Men maakt wel gebruik van de Staatscourant, maar dit kan efficiënter en sneller (zie 8.3 Aanbevelingen voor meer informatie).

Deelvraag 2: Is het bereik van publicaties van verkeersbesluiten groter na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW? (zowel bij burgers als bedrijven)

Deels. Het vergelijken van het bereik van huis-aan-huisbladen met de Staatscourant is lastig en voor interpretatie vatbaar. Tot dusver lijkt het bereik van huis-aan-huisbladen groter dan dat van de Staatscourant. De Staatscourant heeft echter wel de potentie om dit bereik te overstijgen.

De dienstverlening richting burgers en bedrijven lijkt wel verbeterd sinds aanpassing van het BABW. Burgers kunnen zich abonneren op een attendeerfunctie, waardoor ze zelf kunnen bepalen wat ze willen lezen en wat niet. Voor bedrijven is de informatie die bij verkeersbesluiten zit completer en van hogere kwaliteit.

Deelvraag 3: Zijn verkeersbesluiten eenduidiger geworden na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW? M.a.w. maakt men vaker gebruik van een gestandaardiseerde werkwijze bij het publiceren van verkeersbesluiten?

Ja. Verkeersbesluiten hebben tegenwoordig een duidelijke structuur, en veel wegbeheerders gebruiken een modelbesluit. Er zit echter nog een verbetering in het gebruik van externe bijlagen en kaarten. Hier zitten grote verschillen tussen wegbeheerders.

Deelvraag 4: Zijn de publicatiekosten van wegbeheerders lager (met name dankzij lagere advertentiekosten) na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW?

Ja. Wegbeheerders geven aan dat de publicatiekosten zijn gedaald of gelijk zijn gebleven. Geen enkele wegbeheerder gaf middels de enquête aan dat de publicatiekosten zijn gestegen. De bewerkingskosten en bewerkingsstijd zijn echter wel gestegen. Dit hangt samen met het feit dat wegbeheerders op meerdere platformen publiceren en hier een aparte advertentie voor opstellen.

Deelvraag 5: Worden er meer publicaties van verkeersbesluiten hergebruikt na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW?

Ja. Men publiceert tegenwoordig veelal ook op de eigen website en/of in een lokaal huis-aan-huisblad, naast de verplichte publicatie in de Staatscourant. Wegbeheerders ervaren dit echter ook als negatief. Sommige wegbeheerders zien de publicatie in de Staatscourant als onnodige extra procedurele stap, naast de publicatie op de eigen website en/of in een huis-aan-huisblad.

Deelvraag 6: Is de samenwerking tussen betrokken partijen (wegbeheerders, kaartenmakers, professionele weggebruikers, hulpdiensten, de NDW, etc.) bij verkeersbesluiten beter na aanpassing van het BABW dan voor aanpassing van het BABW?

Nee. De samenwerking tussen wegbeheerders en kaartenmakers is veelal hetzelfde gebleven. Er is tegenwoordig minder contact tussen wegbeheerders en kaartenmakers over verkeersbesluiten. Men staat nog wel in contact met elkaar over andere zaken omtrent het wegverkeer. Dit ervaren wegbeheerders niet als (zeer) positief (ook niet als negatief). Het verminderde contact zorgt niet voor grote tijdsbesparingen bij wegbeheerders.

8.3 Aanbevelingen

De verkeersbesluiten applicatie kan beter worden benut wanneer er een aantal knelpunten worden aangepakt. Deze knelpunten hebben betrekking op zowel het gebruik van de applicatie door wegbeheerders, als door bedrijven en burgers. Hieronder zullen de aanbevelingen met betrekking tot het aanpakken van knelpunten één voor één worden besproken.

Onder iedere aanbeveling is in een grijs kader een nadere toelichting of een vervolgactie opgenomen. Deze informatie is na afronding van het rapport toegevoegd.

8.3.1 Aanbevelingen voor het gebruik door wegbeheerders

Een belangrijk probleem voor wegbeheerders is dat het onduidelijk is waar de bijlagen bij een verkeersbesluit staan. Meerdere gemeenten hebben aangegeven hier problemen mee te hebben (gehad) en/of vragen en klachten van burgers te hebben gehad. Het probleem is dat bijlagen alleen op zoek.officielebekendmakingen.nl staan en niet op officielebekendmakingen.nl. Dit is onduidelijk voor wegbeheerders. Als oplossing hiervoor zou middels een waarschuwingstekst duidelijk gemaakt moeten worden dat de bijlagen alleen beschikbaar zijn op zoek.officielebekendmakingen.nl. Deze waarschuwingstekst moet in de verkeersbesluiten applicatie zichtbaar zijn wanneer wegbeheerders

een bijlage toevoegen aan een verkeersbesluit, en op officielebekendmakingen.nl, zodat burgers duidelijk te zien krijgen dat de bijlagen beschikbaar zijn op zoek.officielebekendmakingen.nl.

Aanbeveling 1:

Er is behoefte aan duidelijkheid omtrent de vindbaarheid van bijlagen bij verkeersbesluiten. Om duidelijkheid te verschaffen over de bijlagen **zou er in de verkeersbesluiten applicatie een waarschuwingstekst toegevoegd moeten worden wanneer een wegbeheerder een bijlage toevoegt. Ook op officielebekendmakingen.nl zou bij elk verkeersbesluit een waarschuwingstekst toegevoegd moeten worden**, zodat burgers geattendeerd worden op het feit dat de bijlagen alleen te zien zijn op zoek.officielebekendmakingen.nl.

Follow-up

In de eerstvolgende onderhoudsrelease voor verkeersbesluiten wordt in de invoerapplicatie en tekst opgenomen met verduidelijking mbt de vindbaarheid en de juridische waarde van de bijlagen. Deze release wordt in de zomer van 2015 verwacht.

Voor de korte termijn wordt er in de VB gebruikershandleiding opgenomen dat de externe bijlagen alleen op zoek.officielebekendmakingen.nl worden gepubliceerd.

Daarnaast wordt in het derde kwartaal van 2015 worden de websites www.officielebekendmakingen.nl en zoek.officielebekendmakingen.nl herzien. In die herzieningslag wordt de verwijzing naar de bijlagen verduidelijkt.

Wegbeheerders zien graag dat de verkeersbesluiten applicatie meer als een tekstverwerker werkt. Een veel gehoord probleem is het feit dat men geen volledige tekst uit Microsoft Word kan kopiëren en plakken in het besluit. Men is echter wel positief over de importeerfunctie van wordbestanden. Wederom is het handig om een waarschuwingstekst te plaatsen waarin duidelijk staat dat kopiëren en plakken vanuit word niet mogelijk is, maar dat men wel wordbestanden kan importeren. Hier moet ook een duidelijke link staan naar een handleiding voor de importeerfunctie. Dit neemt wellicht (deels) het probleem dat men niet kan knippen en plakken vanuit word weg.

Aanbeveling 2:

Er is behoefte aan duidelijkheid omtrent het kopiëren en plakken van tekst uit Microsoft Word. Dit kan alleen per alinea. Het is echter wel mogelijk om wordbestanden te importeren. **Wederom zou er een waarschuwingstekst moeten verschijnen waarin de wegbeheerder duidelijk wordt gewezen op het feit dat men geen volledige tekst, maar slechts één alinea, vanuit Microsoft Word kan kopiëren en plakken.** Hier zou een link moeten staan naar een handleiding voor de importeerfunctie waarmee wordbestanden kunnen worden geïmporteerd.

Follow-up

De gebruikers van het verkeersbesluitensysteem zullen door middel van een extra nieuwsbrief worden gewezen op het gebruik van de Word import. Er is namelijk recentelijk een wijziging doorgevoerd in de Word import, die het eenvoudiger moet maken om de besluiten in het systeem te plaatsen. Een waarschuwing die detecteert of een gebruiker alleen een alinea knipt en plakt of de hele tekst is nu niet eenvoudig in het systeem te realiseren.

Daarnaast is er een duidelijke instructie te vinden in de gebruikershandleiding die specifiek is opgesteld voor het werken met de editor. Deze handleiding is te vinden op:

<http://koop.overheid.nl/producten/verkeersbesluiten-applicatie/documentatie>.

Daarnaast is er een kort instructiefilmpje beschikbaar waarin de functionaliteit van de nieuwe Word import nader wordt toegelicht:

<https://www.youtube.com/watch?v=IBtaF8J5yaI>

Vanuit een interview met een gemeente kwam naar voren dat het onduidelijk is hoe men bij een verkeersbesluit meerdere typen besluiten, meerdere weggebruikers, meerdere vereisten, etc. aan kan vinken om dit mee te sturen in de metadata. Om het gebruik van de applicatie te simplificeren is het daarom handig om een tekst te laten verschijnen wanneer een wegbeheerder een type verkeersbesluit, weggebruik, vereiste, etc. invult.

Aanbeveling 3:

Het is voor wegbeheerders niet duidelijk hoe ze bij een besluit meerdere typen besluiten, meerdere weggebruikers, meerdere vereiste, etc. aan kunnen vinken. **Wanneer men deze metadata velden invult zou er een bericht moeten verschijnen waarin wordt gevraagd of men meerdere opties aan wilt vinken.** Hier zou ook moeten staan hoe dit in zijn werking gaat.

Follow-up

Indien het mogelijk is om meerdere waarden in een metadataveld te plaatsen, dan kan dat eenvoudig worden gedaan door te klikken op extra waarde toevoegen. Dit staat ook beschreven in de VB-gebruikershandleiding.

Aan deze functionaliteit zal in een nieuwsbrief nader aandacht worden besteed.

8.3.2 Aanbevelingen voor het gebruik door kaartenmakers

Zoals in dit rapport is aangegeven maken kaartenmakers gebruik van de Staatscourant, maar kan dit efficiënter en sneller wanneer een aantal knelpunten worden aangepakt. Het aanpakken van deze knelpunten komt uiteindelijk de eindgebruiker ten goede, zoals RAV Brabant MWN aangaf: *'Ik zou er een voorstander van zijn als het proces wel volledig centraal loopt, en het liefst nog meer geautomatiseerd dan nu. Het zou mijn voorkeur hebben als alle relevante besluiten automatisch naar het navigatiebedrijf worden gestuurd, zodat ze dit direct door kunnen voeren in ons systeem.*

Het grootste probleem voor kaartenmakers is het feit dat men niet op efficiënte wijze kan filteren in alle verkeersbesluiten. Men moet daarom grote hoeveelheden verkeersbesluiten doornemen, waarvan er veel niet relevant zijn voor deze bedrijven. Er zal daarom een verandering in het filterproces doorgevoerd moeten worden. De beste optie hiervoor lijkt het toevoegen van verkeersborden en de plaatsing, verwijdering en/of verplaatsing hiervan aan de metadata. Het toevoegen van deze metadata kan op verschillende manieren. Wegbeheerders kunnen voor elk besluit op een simpele wijze aanvinken welke verkeersborden er geplaatst, verwijderd en/of verplaatst gaan worden. In de zoekfunctie kunnen bedrijven vervolgens op verkeersborden zoeken, waarbij ze aan kunnen geven of ze willen zoeken op plaatsing, verwijdering en/of verplaatsing. Een andere manier is om de applicatie zelf de verkeersborden uit de volledige tekst van een besluit te laten filteren. Op deze manier hoeven wegbeheerders geen extra tijd te investeren in het opstellen van verkeersbesluiten.

Aanbeveling 4a:

Het is voor kaartenmakers lastig om op een relevante manier te filteren in alle verkeersbesluiten. **Door bij elk besluit in de metadata toe te voegen op welke verkeersborden het besluit betrekking heeft, en of dit per verkeersbord gaat om een plaatsing, verwijdering en/of verplaatsing kan dit probleem opgelost worden.** Bedrijven kunnen vervolgens zoekacties uitvoeren op specifieke verkeersborden en kunnen aangeven of ze willen zoeken naar de plaatsing, verwijdering en/of verplaatsing van deze borden.

Of

Aanbeveling 4b:

Om wegbeheerders niet met extra werk op te zadelen **zou de applicatie zelf uit de volledige tekst van een verkeersbesluit alle verkeersborden kunnen filteren.** Na het opstellen van een besluit kan de applicatie de wegbeheerder een overzicht geven van alle verkeersborden in de tekst. De wegbeheerder kan vervolgens aangeven of dit klopt of niet en mogelijk de lijst aanpassen of compleet maken. Vervolgens worden alle verkeersborden uit het besluit toegevoegd aan de metadata zodat kaartenmakers kunnen filteren op deze informatie.

Follow-up

Om dit mogelijk te maken wordt er een bordentool ontwikkeld, waarmee een wegbeheerder bij het invoeren van metadata een lijst met alle borden uit het RVV te zien krijgt. Vervolgens kan de wegbeheerder de betreffende borden selecteren, bij het opslaan worden de id's van de borden opgenomen in een extra metadataveld. Daarnaast wordt er onderzocht of het mogelijk is om de selectie van de borden af te leiden uit de tekst. De wegbeheerder ontvangt dan bij het openen van de bordentool een suggestie van de borden die in het besluit zijn genoemd.

De afnemers van verkeersbesluiten kunnen vervolgens via de API selecties maken op basis van de aanwezige borden in het besluit. De realisatie van deze functionaliteit wordt ingepland door KOOP en eind 2015 gerealiseerd.

Voor kaartenmakers is het zeer handig om van een verkeersbesluit de geplande fysieke uitvoeringsdatum te weten. Hiermee kan men een verkeersbesluit in het systeem zetten en hoeft men de wijziging alleen nog maar te activeren wanneer deze ingaat. Daarnaast heeft men baat bij het weten van de daadwerkelijke fysieke uitvoeringsdatum. Hiervoor zou een wegbeheerder echter terug in het systeem moeten om achteraf aan te geven dat een verkeersbesluit daadwerkelijk is uitgevoerd. Een extra complicatie hierbij is dat de uitvoering vaak de verantwoordelijkheid van een andere instantie is, waardoor men lastig zicht heeft op de exacte uitvoeringsdatum. Een eerste stap zou zijn om de geplande fysieke uitvoeringsdatum mee te nemen in de metadata, waardoor kaartenmakers makkelijker over deze informatie beschikken.

Ook zijn kaartenmakers vaak geïnteresseerd in de vraag of een besluit nog ter inzage ligt, of onherroepelijk (bezwaartermijn verlopen) is, aangezien ze met name geïnteresseerd zijn in besluiten waar niets meer aan gaat veranderen. Om deze informatie beschikbaar te stellen zouden wegbeheerders een notificatie kunnen krijgen wanneer de bezwaartermijn van een eerder gepubliceerd besluit is verlopen. Deze notificatie vraagt aan de wegbeheerder of het besluit inmiddels onherroepelijk is of dat de bezwaarprocedure nog loopt. Deze informatie kan vervolgens toegevoegd worden aan de metadata zodat kaartenmakers dit kunnen gebruiken als filter.

Aanbeveling 5:

Kaartenmakers hebben baat bij het weten van de geplande fysieke uitvoeringsdatum van verkeersbesluiten. Ze kunnen de wijzigingen daarmee opnemen in hun systeem en hoeven deze alleen maar te activeren wanneer deze daadwerkelijk is ingegaan. **Wegbeheerders zouden daarom de geplande fysieke uitvoeringsdatum mee moeten sturen als metadata bij hun verkeersbesluiten.** Dit kan gerealiseerd worden middels een wettelijke verplichting, of een verplichting binnen de applicatie (applicatie sluit niet af voordat dit veld is ingevuld).

Follow-up

De werkelijke fysieke uitvoeringsdatum is voor kaartenmakers belangrijker dan het moment dat een nieuw verkeersbesluit wordt genomen en de geplande uitvoeringsdatum. De applicatie van de Staatscourant biedt de mogelijkheid om ook de uitvoeringsdatum in te voeren, maar dat gebeurt niet omdat de uitvoeringsverantwoordelijkheid apart is georganiseerd bij wegbeheerders en feitelijk wordt gedelegeerd aan operationele werkbedrijven en aannemers die voor hen werken. Om te zorgen dat zij de exacte uitvoeringsdatum gaan doorgeven is voorgesteld om dat wettelijk te verplichten in het BABW. De kans dat dit het gewenste effect heeft is klein, gezien de moeite die het gaat kosten om dit in te voeren in de uitvoeringsorganisaties. Het stimuleren via communicatie van best-practices lijkt kansrijker (o.a. met nieuwsbrief en op site van VNG). Andere opties zijn het sturen van een reminder zoals bij aanbeveling 6 i.c.m. een voortgangsindicatie zoals bij aanbeveling 10.

Aanbeveling 6:

Kaartenmakers willen graag weten of een besluit onherroepelijk is of nog aangepast kan worden. **Wegbeheerders zouden daarom een notificatie moeten krijgen wanneer de bezwaartermijn van een gepubliceerd besluit is verlopen. Middels deze notificatie wordt aan de wegbeheerder gevraagd of het besluit inmiddels onherroepelijk is of niet.** Deze informatie wordt vervolgens toegevoegd aan de metadata zodat kaartenmakers dit als filter kunnen gebruiken.

Follow-up

Het is mogelijk om een melding in het systeem te bouwen, die na 6 weken de wegbeheerder vraagt of het besluit onherroepelijk is. Een dergelijke wijziging zal in een breder kader worden opgepakt gezien de behoorlijke impact op de applicatie. Daarnaast gaven de wegbeheerders aan dat ze eigenlijk niet over deze informatie beschikken (zie ook de omschrijving bij aanbeveling 5). Een nader onderzoek naar de processen bij de wegbeheerders wordt aangeraden, voordat er uitgaven worden gedaan om deze functionaliteit in te bouwen in het systeem. Een dergelijk vervolgonderzoek zou door IenM of één van de koepelorganisaties opgepakt kunnen worden. Daarbij kan worden onderzocht of een alternatieve oplossing mogelijk is. Bijvoorbeeld door de contactgegevens van de verantwoordelijk ambtenaar toe te voegen aan het besluit. Er kan dan direct door de afnemer van de informatie contact worden opgenomen met de ambtenaar over de betreffende publicatie.

Uit interviews met kaartenmakers blijkt dat het voor de bedrijfsvoering van deze bedrijven handig kan zijn om een gemeente en provincie aan de Rijksdriehoekskoördinaten in de metadata toe te voegen. Men zou vervolgens moeten kunnen filteren op alle verkeersbesluiten die binnen een bepaalde gemeente of binnen een bepaalde provincie. Dit betreft alle verkeersbesluiten van alle wegbeheerders die binnen een bepaalde gemeente of provincie vallen. Momenteel is het alleen mogelijk om te filteren op alle verkeersbesluiten van een bepaalde wegbeheerder.

Aanbeveling 7:

Voor kaartenmakers kan het waardevol zijn om verkeersbesluiten te kunnen filteren op de gemeente(s) en/of provincie(s) waarop een besluit betrekking heeft. **De Rijksdriehoekskoördinaten bij verkeersbesluiten zouden daarom automatisch geconverteerd moeten worden naar een gemeente en provincie.** Vervolgens zouden bedrijven verkeersbesluiten moeten kunnen filteren op de gemeente(s) en/of provincie(s) waarop een besluit betrekking heeft, waardoor men in één overzicht alle verkeersbesluiten van alle wegbeheerders binnen een bepaalde gemeente of provincie ziet.

Follow-up

In de klankbordgroep van het project hebben de afnemers van verkeersbesluiten aangegeven prima in staat te zijn om op basis van een xy-coördinaat te bepalen waar op de kaart het besluit wordt genomen. Op die manier kunnen ze vrij makkelijk bepalen in welke gemeente of provincie het besluit is genomen. Tijdens de afsluitende bijeenkomst lieten de kaartenmakers weten dat dit inderdaad tot de mogelijkheden behoort. Er kan dan ook worden geconcludeerd dat door het vergroten van de bewustwording van de mogelijkheden aan de kant van de afnemers, er veel slimmer van de applicatie gebruik gemaakt kan worden. Er worden dan ook in het systeem voor deze specifieke aanbeveling geen verdere maatregelen genomen.

Als laatste is het voor kaartenmakers handig om notificaties te ontvangen wanneer er besluiten worden gepubliceerd die aan een aantal criteria voldoen. Het komt daarom van pas om een attenderfunctie voor bedrijven te creëren. Deze attenderfunctie zal uitgebreider moeten zijn dan de attenderfunctie voor burgers. Een bedrijf zou aan moeten kunnen geven welke verkeersborden (en verplaatsing, verwijdering of plaatsing hiervan) voor zou moeten komen voordat ze een notificatie ontvangen. Ook zou men aan moeten kunnen geven of men alleen definitieve besluiten wilt ontvangen of alle besluiten. Ook zou men een geografische afbakening (op basis van gemeente en/of provincie) door moeten kunnen geven.

Aanbeveling 8:

Om de bedrijfsprocessen bij kaartenmakers te optimaliseren is het handig als ze een notificatie ontvangen wanneer er een verkeersbesluit is gepubliceerd dat aan bepaalde criteria voldoet. Dit zorgt ervoor dat bedrijven niet meer constant alle verkeersbesluiten bij hoeven te houden. Bovendien verlaagt dit de kans op fouten en eventueel gemiste verkeersbesluiten. **Er zou daarom een attenderfunctie voor bedrijven moet worden gecreëerd, waarbij men als criteria voor notificatie bovengenoemde nieuwe filteropties (zie aanbeveling 4, 6 en 7) door kan geven.**

Follow-up

Net als bij aanbeveling 7 is door de diverse afnemers van verkeersbesluiten aangegeven dat ze prima uit de voeten zouden kunnen met een API. Via deze API kunnen afnemers een geautomatiseerde zoekvraag stellen, daarbij kunnen alle beschikbare metadata voor worden gebruikt. Op die manier is het dus mogelijk om eigen filteringen aan te brengen. Aangezien de interesse van de diverse partijen vrij ver uit elkaar ligt, lijkt het niet zinvol om een extra attenderingsfunctie voor specifiek bedrijven te maken.

De documentatie voor de API is te vinden in de handleiding Uitvragen Officiële Publicaties op: <http://koop.overheid.nl/producten/verkeersbesluiten-applicatie/documentatie>.

8.3.3 Overige aanbevelingen

Om de voorafgestelde doelen beter te behalen kunnen er nog een aantal aanpassingen worden gedaan. Zo zou men het bereik van verkeersbesluiten wellicht kunnen vergroten door lokale kranten te attenderen op het feit dat men zich kan abonneren op verkeersbesluiten. Uit ervaringen van de gemeente Arnhem blijkt dat dit een positief effect heeft op het bereik richting burgers. Bovendien kost dit de wegbeheerder geen tijd of geld, wat een eventuele besparing op publicatie- en bewerkingskosten ten goede komt. De vraag is echter of deze communicatie richting de lokale pers vanuit de wegbeheerder of vanuit een hogere instantie opgezet moet worden.

Aanbeveling 9:

Wegbeheerders zetten regelmatig vraagtekens bij het bereik van verkeersbesluiten in de Staatscourant. De lokale pers vormt een platform waarmee (gratis) veel burgers bereikt kunnen worden. **Communiceer daarom richting de lokale pers en maak duidelijk dat men zich kan abonneren op verkeersbesluiten.** Dit komt het bereik richting burgers ten goede en kan ook een besparing op publicatie- en bewerkingskosten bewerkstelligen.

Follow-up

De wegbeheerders die besluiten te stoppen met publiceren in een huis-aan-huisblad wordt aangeraden de lokale pers hierover te informeren. Dit is een actie voor de wegbeheerders zelf.

Verkeersbesluiten zijn eenduidiger geworden sinds aanpassing van het BABW. Er is een grotere overlap in structuur en ook de informatievoorziening van verkeersbesluiten is beter sinds de verplichte publicatie in de Staatscourant. Wanneer men meer eenduidigheid van verkeersbesluiten zou willen nastreven zou men zich moeten concentreren op eenduidigheid van bijgevoegde kaarten. Er zijn grote verschillen in type kaarten, met bijbehorend detailniveau, die wegbeheerders bij verkeersbesluiten voegen.

Een eerste stap in het verbeteren van het kaartmateriaal is het vergroten van de frequentie waarmee wegbeheerders kaartmateriaal meesturen met hun verkeersbesluiten. Momenteel voegen niet alle wegbeheerders constant kaartmateriaal bij hun verkeersbesluiten. Wegbeheerders zouden daarom moeten worden aangespoord om dit wel te doen. Hiertoe zou men een notificatiesysteem aan de applicatie toe kunnen voegen waarbij wegbeheerders worden geattendeerd op het feit dat ze (nog) geen bijlagen hebben toegevoegd.

Aanbeveling 10:

Wegbeheerders voegen niet altijd kaartmateriaal bij hun verkeersbesluiten, hoewel deze informatie waardevol kan zijn voor kaartenmakers. **Er zou daarom een notificatiesysteem in de applicatie moeten zitten. Deze notificatie toont wegbeheerders hoeveel informatie er in hun verkeersbesluit zit (middels een percentage van de velden die zijn ingevuld) en geeft aan welke informatie er mist.**

Follow-up

Op dit moment wordt voor een andere invoerapplicatie van KOOP een nieuwe interface gerealiseerd waarbij volgens een vast stappenplan een besluit wordt ingevoerd. Deze methodiek/techniek lijkt ook toepasbaar bij verkeersbesluiten. De aanleveraar/wegbeheerder wordt dan bij ieder besluit geassisteerd bij het opvoeren van alle informatie door middel van een invoerwizard. In deze wizard kan vervolgens meer aandacht worden besteed aan (bijvoorbeeld) het opvoeren van bijlagen.

Voor een betere samenwerking tussen wegbeheerders en kaartenmakers is het van belang dat een communicatieplatform wordt opgezet. Middels dit communicatieplatform kunnen beide partijen aangeven waar de wensen liggen met betrekking tot verkeersbesluiten. Daarnaast zorgt communicatie tussen beide partijen voor meer begrip voor elkaar. Wegbeheerders kunnen aangeven welke data ze wel/niet aan kunnen leveren, terwijl kaartenmakers aan kunnen geven waar knelpunten en wensen met betrekking tot verkeersbesluiten liggen. Het opzetten van een gebruikersoverleg waar vertegenwoordigers van kaartenmakers en wegbeheerders samenkomen kan daarom de samenwerking tussen beide partijen bevorderen.

Aanbeveling 11:

Om de samenwerking tussen wegbeheerders en kaartenmakers te verbeteren moeten beide partijen van elkaar weten wat de wensen en mogelijkheden zijn om de verkeersbesluiten applicatie aan te passen. **Om dit te bewerkstelligen zou er met enige regelmaat een gebruikersoverleg plaats moeten vinden waarbij vertegenwoordigers van kaartenmakers en wegbeheerders aangeven op welke vlakken er verbeteringen van de applicatie mogelijk en wenselijk zijn.**

Follow-up

Er wordt afgesproken dat er 1x per jaar (eind januari) een gebruikersoverleg wordt georganiseerd bij KOOP. Deze bijeenkomst wordt door KOOP en IenM samen georganiseerd. Het voorstel is dat de koepelorganisaties (VNG, IPO en UvW) een aantal van hun leden vragen om bij dit overleg aan te sluiten om de wegbeheerders te vertegenwoordigen. Als afvaardiging van de afnemers worden zoveel mogelijk bekende partijen benaderd.

Bijlage 1: Wetsartikelen

Wegenverkeerswet¹⁵:

Artikel 18

- **1.** Verkeersbesluiten worden genomen:
 - **a.** voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van het Rijk door Onze Minister;
 - **b.** voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten;
 - **c.** voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een waterschap door het algemeen bestuur of, krachtens besluit van het algemeen bestuur, door het dagelijks bestuur;
 - **d.** voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.
- **2.** Indien het beheer over een weg wordt overgedragen, blijven de verkeersbesluiten die de oorspronkelijke wegbeheerder ten aanzien van het verkeer op die weg heeft vastgesteld, van kracht totdat zij zijn vervangen.
- **3.** Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent de eisen waaraan verkeersbesluiten dienen te voldoen alsmede omtrent de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten.

Artikel 15

- **1.** De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.
- **2.** Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer¹⁶:

Artikel 12

De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

- **a.** de volgende borden:
 - I de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van [bijlage 1, behorende bij het RVV 1990](#), uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de

¹⁵ <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/>

¹⁶ <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004826/>

borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid;

- **II** bord L3 van [bijlage 1, behorende bij het RVV 1990](#), voor zover het een bushalte betreft;
- **b**.de volgende verkeerstekens op het wegdek:
 - **I**.doorgetrokken strepen;
 - **II**.de aanduiding van fietsstroken;
 - **III**.de aanduiding van busstroken en busbanen;
 - **IV**.voetgangersoversteekplaatsen;
 - **V**.gele doorgetrokken strepen;
 - **VI**.gele onderbroken strepen;
 - **VII**.haaietanden.

Artikel 37

In afwijking van artikel 35 geschieden de tijdelijke plaatsing en de tijdelijke maatregel krachtens een verkeersbesluit indien de omstandigheden die tot de tijdelijke plaatsing of tot de tijdelijke maatregel leiden van langere duur zijn dan vier maanden dan wel zich regelmatig voordoen.

Bijlage 2: Vragenlijst enquête

Vraag 1: Namens welke organisatie vult u deze enquête in?

Vraag 2: Gebruikt uw organisatie een modelbesluit voor het publiceren van verkeersbesluiten?

A: Ja, een landelijk modelbesluit (Volgens de richtlijnen van de Staatscourant)

B: Ja, een eigen modelbesluit

C: Nee

D: Weet ik niet/geen antwoord

Vraag 3: Hoeveel tijd neemt het publiceren van een verkeersbesluit in beslag binnen uw organisatie (de totale tijd die het kost om een verkeersbesluit te publiceren, nadat het besluit genomen is)?

A: <1 uur

B: 1-3 uur

C: 3-5 uur

D: >5 uur

E: weet niet/geen antwoord

Vraag 4: Publiceert uw organisatie verkeersbesluiten ook op de eigen website en/of een huis-aan-huisblad, naast de officiële publicatie?

A: Ja, op de eigen website

B: Ja, in een huis-aan-huisblad

C: Ja, op de eigen website en in een huis-aan-huisblad

D: Nee

E: Weet niet/geen antwoord

Vraag 5: Publiceert uw organisatie naast verkeersbesluiten ook overige mededelingen aan het wegverkeer (bijvoorbeeld om kortstondige wegwerkzaamheden kenbaar te maken) in de Staatscourant?

A: Ja

B: Nee, dit publiceren wij op een ander platform

C: Nee

D: Weet niet/geen antwoord

Vraag 6: Verkeersbesluiten worden sinds 01-01-2013 in de Staatscourant gepubliceerd. Heeft uw organisatie sinds deze datum de samenwerking met belanghebbende partijen (kaartenmakers, hulpdiensten, vervoersbedrijven, taxibedrijven, etc.) anders georganiseerd? Wat is er wel/niet veranderd in deze samenwerking?

Vraag 7: Stuurt uw organisatie gepubliceerde verkeersbesluiten door naar kaartenmakers? Waarom wel/waarom niet?

Vraag 8: Stuurt uw organisatie gepubliceerde verkeersbesluiten door naar professionele weggebruikers (taxibedrijven, vervoersbedrijven, etc.)? Waarom wel/waarom niet?

Vraag 9: Stuurt uw organisatie gepubliceerde verkeersbesluiten door naar hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie)? Waarom wel/waarom niet?

Vraag 10:

Welke ingangsdatum (of data) voert uw organisatie in bij het publiceren van een verkeersbesluit in de Staatscourant?

A: De datum waarop het besluit wettelijk in werking treedt

B: Zowel de datum waarop het besluit wettelijk in werking treedt als de datum waarop het besluit fysiek wordt uitgevoerd (de datum waarop het bord wordt neergezet, de strepen op de weg aangebracht, etc.)

C: weet ik niet/geen antwoord

Vraag 11: Sinds mijn organisatie verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceert zijn de publicatiekosten:

A: Gedaald

B: Gelijk gebleven

C: Gestegen

D: Weet ik niet/geen antwoord

Vraag 12: Sinds mijn organisatie verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceert zijn de bewerkingskosten (kosten voor het opstellen/bewerken van verkeersbesluiten voor publicatie):

A: Gedaald

B: Gelijk gebleven

C: Gestegen

D: Weet ik niet/geen antwoord

Vraag 13: Sinds mijn organisatie verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceert denk ik dat het aantal vragen van burgers/bedrijven over verkeersbesluiten:

Sterk is gedaald

1

2

Hetzelfde is gebleven

3

4

Sterk is gestegen

5

Vraag 14: Sinds mijn organisatie verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceert denk ik dat het bereik (aantal burgers/bedrijven die verkeersbesluiten zien/lezen) van verkeersbesluiten:

Sterk is verbeterd		Hetzelfde is gebleven		Sterk is verslechterd
1	2	3	4	5

Vraag 15: Sinds mijn organisatie verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceert denk ik dat de samenwerking tussen partijen betrokken bij verkeersbesluiten (wegbeheerders, kaartenmakers, bedrijven, hulpdiensten, etc.):

Sterk is verbeterd		Hetzelfde is gebleven		Sterk is verslechterd
1	2	3	4	5

Vraag 16: Sinds mijn organisatie verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceert denk ik dat de tijd die het duurt om een verkeersbesluit te publiceren (de totale tijd die het kost om een verkeersbesluit te publiceren, nadat het besluit genomen is):

Sterk is toegenomen		Hetzelfde is gebleven		Sterk is afgenomen
1	2	3	4	

Vraag 17: Sinds mijn organisatie verkeersbesluiten via de Staatscourant publiceert denk ik dat het aantal bezwaarprocedures:

Sterk is toegenomen		Hetzelfde is gebleven		Sterk is afgenomen
1	2	3	4	5

Vraag 18: Wat is over het algemeen uw ervaring met het digitaal publiceren van verkeersbesluiten via de verkeersbesluiten applicatie?

Zeer positief		Neutraal		Zeer negatief
1	2	3	4	5

Vraag 19: Wat zijn voor u de belangrijkste positieve ervaringen met het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant via de verkeersbesluiten applicatie?

Vraag 20: Wat zijn voor u de belangrijkste negatieve ervaringen/verbeterpunten met het publiceren van verkeersbesluiten in de Staatscourant via de verkeersbesluiten applicatie?

Doelen:	Vragen die dit doel meten
Verbetering route-informatie (deelvraag 1)	Zal worden gemeten via casestudies
Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven (deelvraag 2)	Vraag 13, vraag 14
Meer eenduidigheid verkeersbesluiten (deelvraag 3)	Vraag 2
Besparing publicatiekosten (deelvraag 4)	Vraag 11, vraag 12 (besparing bewerkingskosten)
Meer hergebruik door wegbeheerders (deelvraag 5)	Vraag 4
Verbetering juridische aantoonbaarheid*	Vraag 17 heeft deels betrekking op dit onderwerp
Betere samenwerking tussen betrokken partijen (deelvraag 6)	Vraag 6, vraag 7, vraag 8, vraag 9, vraag 15

Tabel 7: Relatie tussen enquêtevragen en deelvragen

*Dit betreft een verkenning, geen uitvoerige analyse

Bijlage 3: Vragenlijst interviews

De afgenomen interviews waren semigestructureerd. Vooraf zijn een aantal kernvragen en onderwerpen opgesteld, maar afhankelijk van het verloop van het gesprek zijn er verschillende vervolgvragen gesteld. Een indicatie van de onderwerpen en vragen treft u hieronder.

Vragen aan afnemers verkeersbesluiten:

Vraag 1: Verbetering route-informatie

- Maakt u gebruik van de digitale Staatscourant om verkeersbesluiten bij te houden/terug te zoeken?
- Maakt u gebruik van de digitale Staatscourant om overige mededelingen aan het verkeer bij te houden/terug te zoeken?
- Zo ja, heeft het digitaal en centraal publiceren van verkeersbesluiten een positief effect gehad op de kwaliteit en volledigheid van uw product (met andere woorden, kunt u dankzij de digitale publicatie van verkeersbesluiten uw kaarten sneller er beter updaten)?
- Zo nee, waarom niet? Welke andere methoden gebruikt u om uw navigatiesystemen te optimaliseren?

Vraag 2: Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven

- Bent u van mening dat publicaties van verkeersbesluiten van hogere kwaliteit zijn sinds de verplichte publicatie in de digitale Staatscourant?
- Bent u van mening dat van mening dat wegbeheerders voldoende informatie meesturen met de bekendmakingen van hun verkeersbesluiten (geografische informatie, wanneer het verkeersbesluit fysiek ingaat, etc.)?
- Zo ja, ziet u nog andere verbeterpunten?
- Zo nee, wat voor soort informatie mist u?
- Bent u van mening dat wegbeheerders een duidelijk en gestructureerd format gebruiken bij het publiceren van hun verkeersbesluiten?

Vraag 3: Samenwerking

- Hoe verloopt de samenwerking tussen wegbeheerders en afnemers van verkeersbesluiten, zoals uw bedrijf?
- Is deze samenwerking verbeterd sinds de verplichte publicatie van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant?
- Zijn er samenwerkingsplatforms opgericht?
- Waar ziet u verbeterpunten voor de samenwerking tussen wegbeheerders en afnemers van verkeersbesluiten?

Vraag 4: Ervaringen

- Bent u van mening dat het verplicht digitaal publiceren van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant een positief effect heeft gehad op de kwaliteit en volledigheid van verkeersbesluiten?
- Bent u van mening dat het verplicht digitaal publiceren van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant een positief effect heeft gehad op uw dienstverlening aan uw klanten? (snellere kaartenupdates, meer volledige kaartenupdates, etc.)?
- Wat zijn u w belangrijkste positieve en negatieve ervaringen met het werken met digitaal gepubliceerde verkeersbesluiten?
- Waar ziet u verbeterpunten?

Vragen aan wegbeheerders:

Vraag 1: Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven

- Bent u van mening dat publicaties van verkeersbesluiten van hogere kwaliteit zijn sinds de verplichte publicatie in de digitale Staatscourant?
- Wat voor soort gegevens stuurt uw organisatie mee met het publiceren van verkeersbesluiten (geografische informatie, tijdsaanduiding, etc.)?
- Bent u van mening dat er meer informatie ontsloten kan worden?
- Zo ja, wat voor informatie?
- Gebruikt uw organisatie een standaard format bij de publicatie van verkeersbesluiten?
- Zo ja, wat voor standaard format (eigen format of handvest van de verkeersbesluiten applicatie)?
- Gebruikte uw organisatie al een standaard format voordat verkeersbesluiten verplicht in de digitale Staatscourant gepubliceerd moesten worden?
- Bent u van mening dat alle informatie omtrent verkeerbesluiten op dit moment voldoende ontsloten wordt?
- Zo nee, welke informatie kan naar uw mening nog ontsloten worden?

Vraag 2: Hergebruik

- Maakt uw organisatie gebruik van automatisch hergebruik van publicaties van verkeersbesluiten? Met andere woorden, publiceert uw organisatie verkeersbesluiten ook op een andere platform dan de digitale Staatscourant, zoals uw eigen website?
- Zo nee, waarom niet?
- Maakt uw organisatie gebruik van automatisch hergebruik van overige mededelingen aan het verkeer? Met andere woorden, publiceert uw organisatie verkeersbesluiten ook op een andere platform dan de digitale Staatscourant, zoals uw eigen website?
- Zo nee, waarom niet?

Vraag 3: Samenwerking

- Hoe verloopt de samenwerking tussen wegbeheerders, zoals uw organisatie, en afnemers van verkeersbesluiten?
- Is deze samenwerking verbeterd sinds de verplichte publicatie van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant?
- Zijn er samenwerkingsplatforms opgericht?
- Waar ziet u verbeterpunten voor de samenwerking tussen wegbeheerders en afnemers van verkeersbesluiten?

Vraag 4: Ervaringen

- Bent u van mening dat het verplicht digitaal publiceren van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant een positief effect heeft gehad op de kwaliteit en volledigheid van verkeersbesluiten?
- Bent u van mening dat het verplicht digitaal publiceren van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant een positief effect heeft gehad op uw dienstverlening aan burgers en bedrijven? (snellere kaartenupdates, meer volledige kaartenupdates, etc.)?
- Wat zijn u w belangrijkste positieve en negatieve ervaringen met het werken met digitaal gepubliceerde verkeersbesluiten?
- Waar ziet u verbeterpunten?

Vragen aan professionele weggebruikers (hulpdiensten):

Vraag 1: Verbetering dienstverlening aan burgers en bedrijven

- Haalt u informatie uit verkeersbesluiten om uw route-informatie actueel te houden?
- Zo nee, op welke manier zorgt u ervoor dat uw route-informatie actueel is?
- Haalt u informatie uit overige mededelingen aan het wegverkeer om uw route-informatie actueel te houden?
- Hoe komt u aan deze informatie? (Haalt u die zelf uit de digitale Staatscourant? Krijgt u die via een kaartenmaker? Stuurt de wegbeheerder deze informatie rechtstreeks naar u toe?)
- Waar haalde u uw route-informatie vandaan voor verplichte publicatie van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant?
- Is de huidige manier beter? Slechter? En waarom?
- Kost het inwinnen van informatie omtrent verkeersbesluiten tijd/geld? En zo ja, kost dit tegenwoordig meer/minder tijd/geld dan voor verplichte digitale publicatie van verkeersbesluiten?
- Bent u van mening dat van mening dat wegbeheerders voldoende informatie meesturen met de bekendmakingen van hun verkeersbesluiten (geografische informatie, wanneer het verkeersbesluit fysiek ingaat, etc.)?
- Zo ja, ziet u nog andere verbeterpunten?
- Zo nee, wat voor soort informatie mist u?

- Bent u van mening dat wegbeheerders een duidelijk en gestructureerd format gebruiken bij het publiceren van hun verkeersbesluiten?

Vraag 2: Samenwerking

- Hoe verloopt de samenwerking tussen wegbeheerders en afnemers van verkeersbesluiten, zoals uw organisatie?
- Is deze samenwerking verbeterd sinds de verplichte publicatie van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant?
- Zijn er samenwerkingsplatforms opgericht?
- Waar ziet u verbeterpunten voor de samenwerking tussen wegbeheerders en afnemers van verkeersbesluiten?

Vraag 3: Ervaringen

- Bent u van mening dat het verplicht digitaal publiceren van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant een positief effect heeft gehad op de kwaliteit en volledigheid van verkeersbesluiten?
- Bent u van mening dat het verplicht digitaal publiceren van verkeersbesluiten in de digitale Staatscourant een positief effect heeft gehad op uw dienstverlening (route-informatie sneller up-to-date, kortere aanrijdtijden, etc.)?
- Wat zijn u w belangrijkste positieve en negatieve ervaringen met het werken met digitaal gepubliceerde verkeersbesluiten?
- Waar ziet u verbeterpunten?