

# Meerjarenuitvoeringsplan 2008 - 2011



Verbinden rondom verkeersveiligheid

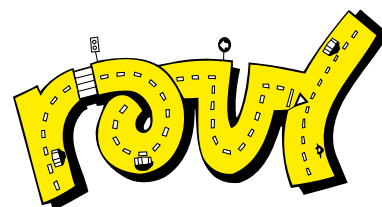


REGIONAAL ORGAAN VERKEERSVEILIGHEID LIMBURG

# Meerjaren- uitvoeringsplan 2008-2011

**Thema:**

Verbinden rondom verkeersveiligheid





# Voorwoord

Het thema van dit nieuwe Meerjarenuivoeringsprogramma voor de jaren 2008 – 2011 is ‘Verbinden rondom Verkeersveiligheid’. Het vormt een verdere verdieping van de lijn die het ROVL al sinds haar oprichting heeft gevolgd: een verbindende factor zijn in het veld van de verkeersveiligheid. Een veld met een grote diversiteit aan actieve mensen en organisaties waarvan ons Bestuursplatform een afspiegeling is. In dat veld is het ROVL een ontmoetingspunt voor denken en doen, beleid en uitvoering, voor educatie, infrastructuur en handhaving. En dat wil het ROVL ook blijven. Het feit dat Provinciale Staten aan het ROVL voor de uitvoering van dit Meerjarenuivoeringsprogramma extra middelen ter beschikking stelt, onderstreept het politiek-maatschappelijk draagvlak en de noodzaak van de activiteiten die de partners van het ROVL in het Bestuursplatform samenbrengt.

Tegelijkertijd constateren we samen met de Minister en o.a. de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, dat de ambities op het gebied van de verkeersveiligheid aangescherpt dienen te worden. Als het gaat om de trendmatige ontwikkeling van de ongevalcijfers en verkeersslachtoffers, zijn we nog steeds op de goede weg. Maar, we constateren dat het handhaven van deze trendmatige ontwikkeling om diverse redenen, inspanning zal vragen. Een inspanning die mogelijk wordt door de extra middelen die het ROVL ter beschikking heeft gekregen en waar tegelijkertijd een goede verbinding met de uitvoeringspraktijk voor nodig is: het gaat om doen!

We hebben veel ontwikkeld de afgelopen jaren. De kennis over “hoe-het-zou-moeten” is veelal beschikbaar. De komende jaren gaat het er vooral om deze kennis te verzilveren in de vorm van effectieve uitvoering. En daar ligt een belangrijke taak voor de partners die het ROVL vormen. In de regio’s zullen co-financieringsgelden beschikbaar moeten komen, netwerken zullen verder verstevigd en waar nodig, opnieuw opgezet moeten worden. Met dit MUP willen we hiervoor en voor nog tal van andere zaken, voor de komende jaren de kaders stellen.

Het ROVL als platform houdt zijn verbindende taak en meer dan dat. In de afgelopen jaren is meer dan eens gebleken dat het ROVL als platform nadrukkelijker naar buiten kan treden en onafhankelijker kan opereren dan zijn samenstellende delen. En dat is een belangrijke kwaliteit als het er in de komende jaren om gaat de bestaande partners -en wie weet welke andere partijen wellicht nog in beeld zullen komen- te verbinden rondom verkeersveiligheid.

Namens het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg,



Noël Lebens,  
Voorzitter



Bart Pastoor,  
Secretaris

# Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samenvatting	5
<b>1. Toekomstverkenning en lessen uit het verleden</b>	<b>7</b>
1.1 Toekomst	7
1.2 Lessen uit het verleden	8
<b>2. Het speelveld voor de komende jaren</b>	<b>13</b>
2.1 “Verbinden” als centraal thema	13
2.2 Visie en missie	14
2.3 Doelstellingen	15
2.4 Programmalijnen	16
<b>3. Terugblik, uitgangspunten en onderzoeksresultaten</b>	<b>21</b>
3.1 Een terugblik op het MUP 2004-2007	21
3.2 Beleidsmatige uitgangspunten en relevante onderzoeksresultaten	24
3.3 Resultaten van de consultaties bij de partners	27
<b>4. Organisatie en middelen</b>	<b>31</b>
4.1 Organisatie	31
4.2 Middelen	31
<b>Bijlagen</b>	
1 Afkortingenlijst en begrippenlijst	
2 Geraadpleegde literatuur	

# Samenvatting

## Thema en doelstelling

Als thema voor het Meerjarenuivoeringsplan is gekozen: 'Verbinden rondom Verkeersveiligheid'. Daarmee geven we aan dat we voortgaan op de weg die de afgelopen periode is ingeslagen. Het ROVL als verbindende en stimulerende factor tussen alle actoren die direct en indirect bij het vergroten van de verkeersveiligheid betrokken zijn. Daarbij blijven we de menselijke beleving, de menselijke maat, als uitgangspunt nemen.

Als doel stelt het ROVL zich het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Dat mag duidelijk zijn. Maar, onze droom is dat de "nuloptie" een leidraad wordt voor verkeersveiligheid. Dat ons streven als samenleving wordt: geen verkeersslachtoffers meer! Zoals dat in Zweden al het geval is.

## Hoofdpijn van het MUP

We constateren dat er de afgelopen jaren grote stappen gezet zijn (onder andere aan de hand van onderzoeksresultaten van het SWOV). Er is veel gedaan en bereikt op het gebied van infrastructuur (aanpassing gevaarlijke punten, ontwikkeling van uniforme wegkenmerken), educatie (permanente verkeerseducatie heeft vorm en inhoud gekregen) en handhaving (de succesvolle inzet van de VHT's en van de Teams Subjectieve Verkeersonveiligheid). En de verschillende partners weten elkaar steeds beter te vinden. Het ROVL is daarbij een gewaardeerde partner zo blijkt uit de evaluatie van het voorgaande MUP. Nu is het zaak daarop voort te bouwen. Door een betere benutting van de kennis en ervaring die beschikbaar zijn.

De bestaande programmalijnen willen we daarom, in iets aangepaste vorm, handhaven:

- educatie en bewustwording;
  - De leerdoelen die binnen de Permanente Verkeerseducatie zijn geformuleerd gaan we verder invullen met behulp van de ontwikkelde Toolkit Permanente Verkeerseducatie;
  - We gaan de regionale educatienetwerken verder ontwikkelen op basis van de bestaande vebo- en vevo netwerken.
- kennismanagement;
  - We gaan de bestaande kennis beter toegankelijk en overdraagbaar maken door de bestaande kennisbanken met elkaar te verbinden.
- samenwerking en bestuurlijk draagvlak;
  - We blijven verkeersveiligheid onder de aandacht brengen via de accountmanagers en gerichte voorlichting aan de politiek.

Tegelijkertijd constateren we dat er ook andere wegen bewandeld moeten worden, willen we daadwerkelijk nog een rigoureuze vooruitgang boeken in de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Vandaar dat we een vierde programmalijn toevoegen:

- innovatie;
  - We gaan zowel op technologisch als sociaal gebied een aantal nieuwe projecten opstarten waarin we verkeersveiligheid vanuit een heel andere invalshoek benaderen.



Met deze opzet sluiten we ons inziens ook goed aan bij de beleidslijnen die landelijk en provinciaal zijn uitgezet in onder andere het Provinciaal Omgevingsplan, het Provinciaal verkeers- en vervoersplan en het Coalitieaccord “Investeren en verbinden” van Gedeputeerde Staten.

#### Middelen

Voor de uitvoering van dit MUP heeft de politiek ook extra middelen ter beschikking gesteld. In totaal beschikt het ROVL de komende jaren over € 1.950.000,= budget op jaarbasis. Dat is een aanzienlijke toename ten opzichte van de voorgaande jaren ( $\pm 40\%$ ).

#### Organisatie

Qua organisatie willen we geen veranderingen, hoogstens enkele bijstellingen. Wel willen we voor deze MUP periode de capaciteit van het programmateam uitbreiden zodat we de extra middelen op een effectieve en efficiënte manier kunnen inzetten.

# Toekomstverkenning en lessen uit het verleden

Dit hoofdstuk zien we als een uitnodiging tot gezamenlijk nadenken over verkeersveiligheid in relatie tot brede maatschappelijke ontwikkelingen. Een thema waar het ROVL de komende jaren nadrukkelijk aandacht aan wil besteden. Tegelijkertijd beschikken we inmiddels over een schat aan kennis en ervaring. De concrete lessen die daar te leren zijn, zijn voor ons het vertrekpunt en de belangrijkste daarvan hebben we hier dan ook opgenomen.

## 1.1 Toekomst

Wat als we met het bestaande verkeersveiligheidsbeleid geen adequaat antwoord hebben op de stijgende mobiliteit? Het is voorstelbaar dat bijvoorbeeld op enig moment de economische druk, door verslechtering van de bereikbaarheid, zo oploopt dat –in onze huidige belevingswereld– radicale maatregelen nodig en mogelijk worden. Hoe zou dat dan de verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden? Wat zou het effect kunnen zijn van nieuwe generaties die opgroeien met een heel andere beleving van werk, sociale omgang, virtuele en fysieke wereld? We willen dit thema een plek geven in de activiteiten van het ROVL voor de komende jaren.

Sinds de jaren zeventig daalt het aantal verkeersslachtoffers gestaag ondanks het feit dat de mobiliteit gemeten in afgelegde kilometers per jaar enorm is toegenomen (30 miljard autokilometers rond 1970, 100 miljard autokilometers rond 2000). In het rapport “De Top bedwongen” (SWOV, 2006) heeft de SWOV onderzocht hoe het verloop van het aantal verkeersslachtoffers is en wat belangrijke oorzaken van deze daling zijn. Maatregelen als de autogordel, verbetering van de infrastructuur, snelheidsbeperkingen, betere (rij-) opleidingen, helmplicht et cetera, komen dan naar voren.

*... de heer Van Weerd trekt de deur van zijn woning achter zich dicht. Een lichte zucht kan hij niet onderdrukken. Maandag... Hij vermant zich en steekt zijn sleutelkaart in de sleuf in het portier van zijn auto. De portieren gaan open en de wagen staat op contact. Als zijn veiligheidsgordel vast zit drukt hij op de startknop. De motor begint zachtjes te lopen. Hij toetst met een voorkeuzetoets zijn bestemming in en zet de auto in beweging. Hm. Maandag... Na 10 minuten staat hij voor het doseerlicht bij de autosnelweg. Het geleidingsindicatielampje in de auto gaat aan. Hij bevestigt met een druk op de knop en gaat wat achterover zitten. “Ik zou de ogen nog wel even dicht willen doen...” maar in plaats daarvan gaat de telefoon. Met een knop op zijn stuur neemt hij de oproep aan en het gezicht van zijn vrouw verschijnt glimlachend op zijn voorruit. “En... gaat het een beetje? Denk je er aan om het stoomgoed op te halen straks?” Hij glimlacht en zegt dat ie dat zeker niet zal vergeten. Het gezicht verdwijnt. De auto komt in beweging. Hij draait zich om, om wat papieren te pakken op de achterbank. Zodadelijk telefonisch overleg met een collega. De auto rijdt inmiddels op de snelweg en accelereert tot 100 km/u. Exact de snelheid van het andere verkeer. Hij ziet zijn medeweggebruikers om zich heen en constateert tevreden dat hij niet de enige is voor wie het maandag is. Hij checkt zijn e-mail die inmiddels op zijn voorruit wordt geprojecteerd... mooi systeem. Hij denkt onwillekeurig nog even terug aan het moment waarop het experimentele geleidesysteem op de A79 werd ingevoerd. Hij zag er niets in. En tegelijkertijd was er geen keuze meer. Zijn reistijd (of beter: wachttijd) van zijn woning in Valkenburg tot zijn werk in Maastricht en was opgelopen tot meer dan een uur. Hij kreeg zijn werk gewoon niet meer gedaan. En nu waren het nog geen 20 minuten. Bijna zoals vroeger...*

Het zijn maatregelen op veel verschillende terreinen en samen hebben ze een daling van het aantal verkeersslachtoffers in combinatie met een toenemende mobiliteit. Het bestaand beleid ontwikkelt zich langs de bekende wegen. Het is er op gericht om de trendmatige daling door te zetten. Tegelijkertijd constateert het SWOV dat er meer nodig is. De daling vlakkt af, zeker voor bepaalde categorieën bestuurders en de mobiliteit zal tot in 2020 blijven toenemen. Hoewel verdere verbetering van onder andere de infrastructuur nodig is, lijkt dat alleen zeker niet voldoende.

*Van Dinten (2007) laat zien dat jonge mensen op dit moment al op een heel andere manier leren, dat ze ook op heel andere manier met elkaar omgaan. Deels is dat van alle tijden, zegt hij maar wat wezenlijk anders is, is hun oriëntatie op beeld in plaats van schrift en de veelheid van mogelijkheden om met elkaar contact te onderhouden en de wijze waarop zij daarmee omgaan. Een mobieltje, MSN, computergames... zijn verschijnselen die de generatie die nu aan het werk is, heeft zien komen. Zij weten nog hoe het was zonder. Voor de nieuwe generaties zijn het gegevenheden die het startpunt vormen voor nieuwe ontwikkelingen. Stel je voor dat de virtuele organisatie die jaren geleden al voorspeld werd, in de komende decennia werkelijk vorm krijgt. Dat economische samenwerking (een organisatie) er heel anders uit ziet. Dat het fysiek bij elkaar in een gebouw zijn nog maar een klein deel van de werktijd vraagt. Dat de noodzaak tot fysieke verplaatsing (mobiliteit) voor een deel van de beroepsbevolking sterk afneemt? Dat de nieuwe generaties zo gewend zijn aan een wereld die fysiek én virtueel/elektronisch is dat zij geen harde scheidslijn meer ervaren.*

In het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP, 2007) wordt erkend dat elk slachtoffer er een teveel is. Een land als Zweden hanteert de “nullijn” al sinds langere tijd als maatstaf en nu wordt dit ook in het PVVP als een ideale situatie onderkend. In het PVVP wordt geschetst hoe een verschuiving in het soort mobiliteit (modal-shift) gewenst is om naar deze “nullijn” toe te groeien. Gedragsbeïnvloeding is daarbij een wezenlijke factor. Op die manier wordt getracht de druk op het wegennet te verlichten. Het beïnvloeden van de mobiliteitskeuze is primair. Daarna wordt gekeken naar de mogelijkheden om het bestaande wegennet beter te benutten en pas als laatste is het uitbreiden (bouwen) van het wegennet een optie. Dat alledrie deze noties tegelijkertijd aan de orde zijn gezien de omvang van het mobiliteitsthema mag duidelijk zijn. Het geeft echter een duidelijke keuze aan.

Sommige ontwikkelingen die al gaande zijn op dit moment zullen doorzetten. Andere zullen verdwijnen, nieuwe zullen zich aandienen. Dat is een gegeven van elk moment. We verwachten dat diverse ontwikkelingen op het gebied van de technologie en in de samenleving, elkaar gaan versterken en als ROVL willen we graag investeren in het nadenken hierover maar ook in het mogelijk maken waar dat kan.

## **1.2 Lessen uit het verleden**

Uit de ervaringen van de afgelopen jaren zijn een aantal concrete lessen te leren. Die lessen willen we in de komende periode in de praktijk brengen. In deze paragraaf hebben we de belangrijkste punten benoemd. In hoofdstuk 3 hebben we aangegeven hoe we tot deze punten zijn gekomen.

### Regionale gesprekspartners

Maatwerk is alleen te leveren in nauw contact met degene waar het om gaat, de burger, lokale overheden et cetera. Tegelijkertijd zien we dat verkeersstromen (ondanks de relatief korte afstanden die in Limburg afgelegd worden) de gemeentegrenzen overstijgen. Zo zie je dat m.n. middelbare scholen veel meer een regionale functie krijgen. Daarbij komt nog dat de besturen van scholen al lang de gemeentegrenzen overschrijden. Wie is dan elkaars gesprekspartner? Een verdere versterking van de regionale samenwerking is daarom ons inziens wenselijk.

### Netwerken verstevigen

De noodzaak om in de regio tot betere samenwerking te komen versterkt de roep om organisatie in de regio. Voor een groot deel ligt de ontwikkeling van regionale samenwerking buiten het bereik van het ROVL. Het ROVL kan wel een bijdrage leveren aan een effectievere organisatie door de netwerken die zij opgebouwd heeft en onderhoudt, verder te verstevigen en waar nodig, toegankelijk te maken voor bijvoorbeeld andere beleidsvelden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de educatienetwerken rondom scholen.

### Schaalvergroting versus de menselijke maat

Op vele terreinen in de samenleving constateren we dat de schaalvergroting verder doorzet. Op andere vlakken zien we echter ook een tegenbeweging op gang komen (grote financiële organisaties die opgesplitst worden bijvoorbeeld). Voor onze belangrijkste partners scholen en gemeenten, is schaalvergroting echter nog steeds een belangrijke beweging. Als ROVL zullen we een verbinding moeten maken tussen aan de ene kant de grotere schaal van bijvoorbeeld scholengemeenschappen en het gevraagde maatwerk en gerichte ondersteuning, aan de andere kant.

### Verbinding met andere beleidsvelden

Kijkend naar de huidige ontwikkelingen zie je aan de beleidskant dat disciplines steeds meer in elkaar overlopen omdat het vinden van antwoorden op de vragen die zich in de samenleving voordoen, dat nodig maken. Het belang van de technologie bij het verder terugdringen van het aantal slachtoffers neemt toe. En ook de mogelijkheden die dat biedt om de benutting van het wegennet verder te vergroten. En op die manier een veilige bereikbaarheid, wat vanuit economisch perspectief noodzakelijk is. In de komende periode zullen we grootschaliger dan tot nog toe, gecombineerde projecten opstarten waarin verschillende belangen tot hun recht komen.

*Wow. Zijn wagen trekt op als een raket, zo voelt het althans. Het is een prachtige dag en ze hebben een hoop lol. Heel wat anders dan in de rij naar je bestemming.. Maar goed, sinds de opening van deze openluchtbaan kun je je tenminste weer eens uitleven. Geleidesysteem uit, navigatie uit, de hele elektro mikmak uit en gewoon op het gas. Zelfs zijn vrouw vond het prachtig om eindelijk weer eens gewoon auto te kunnen rijden. Idioot eigenlijk dat dit zo gaat. Hij merkt wel dat zijn rijvaardigheden hier weer aangesproken worden. Zonder alle elektro moet je de wagen toch echt weer zelf op de weg houden. Wel gaaf die elektromotor voor het accelereren. Dat ding gaat echt hard. Als de wagen overschakelt op benzine merk je dat goed in zijn trekkracht. Zijn vrouw zit met haar wagen voor hem en doet haar uiterste best om hem niet langs te laten. "Zal me toch niet gebeuren..."*



Verkeersveiligheid kan een aanleiding vormen om vanuit verschillende beleidsterreinen (binnen, en vanuit verschillende partners buiten de provinciale overheid) tot gezamenlijke projecten te komen. Omdat er een gezamenlijk belang is. Eerste aanzetten daartoe zijn er al (project Smakterheide, Venray) maar eigenlijk nog met een hoge mate van toevalligheid. Daar zal de komende jaren gericht aan gewerkt worden bijvoorbeeld in de combinatie economie (bereikbaarheid/ benutting), milieu, leefbaarheid, technologie (veiligheid/ benutting) en verkeersveiligheid (gedrag).

### Samenstelling/ positionering Bestuursplatform

Bij de start van de nieuwe MUP periode zullen we samen met de partners nagaan of de huidige samenstelling van het Bestuursplatform nog klopt met de route die we voor ons zien en de ambities die we daarin hebben. Zo is het goed voorstelbaar dat een denktank als TNO een plek krijgt.

### Educatiebasis in stand houden en uitbreiden naar 0-25 jarigen

Uit de onderzoeken van het SWOV en onze eigen speerpunten analyse komt naar voren dat de jonge bestuurders een belangrijke doelgroep zijn voor het ROVL.

De gedachte is daarom om de gerichte inspanningen die we nu doen naar basis- en voortgezet onderwijs, verder te verstevigen in het MBO en het hoger onderwijs en bijvoorbeeld via rijkschoolhouders de combinatie met ontwikkelingen als de RIS te zoeken. De basis (Leerdoelen en Toolkit Permanente Verkeerseducatie) ligt er. Het idee is om voor de doelgroep 0-25 jarigen een breed samenhangend programma op te zetten.

### Doelgroep benadering

Naast de doelgroep 0-25 jarigen zijn er ook andere specifieke doelgroepen en thema's. Senioren vormen zo'n doelgroep net als motorrijders en fietsers. Die doelgroepen zullen ook in het nieuwe MUP gericht aandacht krijgen. We willen dat vormgeven door jaarlijks aan een of twee specifieke groepen extra aandacht te besteden.

### Afstemming met provinciale programma's

Provincie breed zijn er een aantal programmalijnen uitgezet voor de komende jaren. De activiteiten van het ROVL hebben belangrijke inhoudelijke raakvlakken met die programma's. In het begin van deze MUP-periode is het daarom van belang om aandacht te besteden aan de afstemming. Dat gebeurt al vanuit de voorgaande MUP-periode. Per programmalijn zal bekeken worden of het nodig is om dat te intensiveren.

### Agenda

In de komende MUP-periode zal verkeersveiligheid nadrukkelijk op de agenda moeten blijven. Al lange tijd kennen we een trendmatige daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dat leidt bij sommige partijen tot de vraag of we nog wel zo intensief met verkeersveiligheid bezig moeten zijn. Vanuit het ROVL zal daarom aandacht besteed worden aan de noodzaak om –gezien de verwachte mobiliteitsontwikkeling tot 2020- “aan de bal te blijven”. De meest recente gegevens laten ook zien dat die aandacht nodig is. Het aantal doden in het Limburgse verkeer lijkt dit jaar significant hoger uit te komen dan in 2006 en 2005.



# 2 Het speelveld voor de komende jaren

## 2.1 “Verbinden” als centraal thema

Kijkend naar de ontwikkelingen van de afgelopen jaren en de lijn die onder meer in het coalitieakkoord is uitgezet kiezen we voor dit nieuwe MUP voor het centrale thema “Verbinden rondom verkeersveiligheid”. Dat thema loopt als een rode draad door de huidige activiteiten en is wat ons betreft ook de rode draad voor nieuwe activiteiten.

Het ROVL speelt een rol bij het:

- verbinden van mensen/organisaties;
- verbinden van kennis;
- verbinden van initiatieven in projecten en door middel van middelen.

We doen dat door:

- het mogelijk maken van verbindingen;  
Door mensen op de hoogte te brengen van elkaars bestaan en zo nodig met elkaar in contact te brengen.
- het zichtbaar maken van:
  - gemeenschappelijkheid bij verschillende partijen die een knelpunt ervaren;
  - de mogelijkheden om zelf een bijdrage te leveren;
  - de waarde van de eigen bijdrage.
- het ondersteunen van het totstandkomen van verbindingen;
  - door als onafhankelijke partij processen te ondersteunen;
  - door inhoudelijke ondersteuning te bieden;
  - door financiële ondersteuning te bieden (educatie, projectsubsidie, regionale gelden).

## 2.2 Visie en missie

De visie en missie van het ROVL zijn in essentie niet anders geworden. Het ROVL als samenwerkingsverband levert een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid in de provincie Limburg door:

- Partijen in netwerken met elkaar te verbinden zodat zij gezamenlijk –elk vanuit zijn eigen competentie- kunnen werken aan verbetering van de verkeersveiligheid;
- Inhoudelijke en procesmatige kennis en ondersteuning te bieden waar de netwerkpartners behoefte aan hebben;
- Een herkenbaar “gezicht” en ontmoetingspunt te zijn voor onze netwerkpartners. We kiezen voor het faciliteren en ondersteunen van partners en daarmee niet voor profilering naar het grote publiek.

De toevoegingen ten opzichte van de vorige MUP-periode zien we vooral op de volgende drie inhoudelijke terreinen:

- effectiever gebruik maken van wat er is;
- verkeersbeleving in een bredere context;
- de invloed van technologie en economie.

### Effectiever gebruik maken van wat er is

We mogen stellen dat de grote beleidslijnen zijn uitgezet. Die zijn uitgezet in onder andere de Nota Ruimte, Pieken in de Delta, Nota Mobiliteit, het Provinciaal Ontwikkelingsplan Limburg, Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Duurzaam Veilig, het Coalitieakkoord “Investeren en verbinden”. Zij bieden een prima houvast voor de uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid.

Verder constateren we dat er –qua uitvoering- grote stappen op het terrein van verkeersveiligheid gezet zijn. Er ligt een goede leidraad voor de Permanente Verkeerseducatie en een bijbehorend instrumentarium. Duurzaam Veilig is als richtlijn en leidraad door iedereen geaccepteerd. De rotondes liggen op de meeste kruispunten die vanwege hun ongevallen berucht waren. Het categoriseren van wegen is vrijwel overal doorgevoerd. De 30 km wijk is een bekend fenomeen. De verkeershandhaving richt zich –na hotspots en -trajecten- inmiddels ook op de subjectief ervaren onveiligheid.

Voor de komende jaren zien we dan ook vooral winst in het effectiever gebruik maken van wat er al is en in het verzamelen en ontsluiten van de kennis die in de uitvoeringspraktijk opgedaan wordt.

### Verkeersbeleving in bredere context plaatsen

Het ROVL blijft zich sterk maken voor het vanuit de menselijke beleving, integraal benaderen van verkeersveiligheid. Educatie, infrastructuur en handhaving zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het werken vanuit de menselijke maat, vanuit de beleving van de weggebruiker,

wegbeheerder of onderwijsgeevenden, is ons inziens wezenlijk om tot effectieve maatregelenpakketten te komen. Daarbij gaat het de komende jaren vooral om het effectief gebruik maken van wat er is en om een verdere verbetering van de afstemming van infrastructuur, educatie en handhaving, om “maatwerk”.

De beleving van de gebruiker is voor het leveren van “maatwerk” ons inziens cruciaal. Acties, infrastructurele maatregelen, handhaving en zo voort, die te ver af staan van die beleving, waarmee de weggebruiker zich niet geholpen voelt, slaan de plank mis. Niet dat maatregelen niet in eerste instantie enig ongemak zouden mogen veroorzaken. Het moeten veranderen van bestaande patronen doet dat vaak. Echter, we erkennen dat ook dat een proces is. Het afdwingen van, vanuit verkeersveiligheidsoptiek, gewenst gedrag wordt lastiger naarmate de alternatieven in de beleving van de gebruiker ingewikkelder worden, niet gezien worden, inefficiënt zijn. Het haal- en brenggedrag bij scholen laat dit bijvoorbeeld keer op keer zien. Het vroeger van huis gaan om te voet naar school te kunnen, een veelgehoorde suggestie in de discussies rondom dit thema, leidt tot verstoring van patronen op een heel ander vlak.

Inzicht krijgen in de effecten die bredere maatschappelijke ontwikkelingen op de verkeersveiligheid hebben, is een van de punten die voor het komende MUP als verdieping van de factor “gedragsbeïnvloeding” op het programma staan. Dat betekent dat projecten een bredere scope kunnen krijgen dan tot nog toe –denk ook aan alcoholgebruik, stressfactoren et cetera.

#### **Technologie en economie kunnen wellicht het speelveld (op)nieuw definiëren**

In het eerste hoofdstuk hebben we al aangestipt dat technologische en economische ontwikkelingen het speelveld voor verkeersveiligheid volledig opnieuw kunnen definiëren. Op dit moment is het effect van deze ontwikkelingen langzaam zichtbaar aan het worden maar nog allerminst voorspelbaar. In onze optiek is het belangrijk om de ontwikkelingen op dit terrein te volgen en tegelijkertijd steeds na te gaan of er op projectniveau combinaties te maken zijn met de bestaande kennis en ervaring die tot concrete resultaten leiden.

### **2.3 Doelstellingen**

We willen de meest verkeersveilige provincie van Nederland worden. We hebben de landelijke doelstellingen voor 2010 al gehaald. En onze ambitie gaat verder: de meest verkeersveilige regio van Europa worden. In kwantitatieve termen stellen we ons ten doel:

*Het aantal ziekenhuisgewonden is kleiner dan 450  
en het aantal doden minder dan 50 in 2011.*

Bij de realisatie hiervan gaat het om de volgende punten:

### Educatie en bewustwording

- Als bijzondere doelgroepen onderkennen we: fietsers en bromfietsers, ouderen en jonge automobilisten (jonger dan 24). Dat zijn de groepen die uit onze eigen Speerpuntenanalyse (bevestigd door landelijke cijfers) als specifieke risicogroepen naar voren komen. Voor hen zijn er in 2011 specifieke maatregelen genomen;
- Er zijn een viertal open werkconferenties georganiseerd rondom het thema “Innovatie in verkeersveiligheid”.

### Bestuurlijk draagvlak

- Verkeersveiligheid staat ook in 2011 nog op de lokale, regionale en provinciale agenda;
- Er is een structurele afstemming tot stand gebracht tussen verkeersveiligheid en andere relevante beleidsterreinen zowel lokaal, regionaal als provinciaal.

### Samenwerking

- Regionale netwerken en regionale ondersteuning staan stevig;
- Voor de interne organisatie streven we naar een tijdelijke uitbreiding van de beschikbare capaciteit om de extra middelen die Provinciale Staten ter beschikking gesteld heeft, op een effectieve manier in te kunnen zetten.

### Kennismanagement

- Toegankelijkheid (met name digitaal) van beschikbare kennis en bestaande netwerken is verder verbeterd via eenduidige verwijzing (portal site);
- Het monitoring-instrumentarium is doorontwikkeld zodat we beter in staat zijn om effecten van maatregelen te bekijken en te beoordelen;
- Kennis inzake gedragsbeïnvloeding is toegankelijk gemaakt voor andere beleidsterreinen. Bijvoorbeeld in het kader van “beïnvloeden, benutten, bouwen” dat zal in 2011 vorm gekregen moeten hebben in diverse gezamenlijke projecten;
- Er is een expliciete verbinding gemaakt tussen kennis over verkeersgedrag en infrastructuur. Op dit moment zien we bijvoorbeeld dat in de teams subjectieve verkeershandhaving er op dit terrein kennis ontstaat vanuit de praktijk.

### Innovatie

- Er zijn op sociaal en/of technologische gebied minimaal vier innovatieprojecten van de grond gekomen tot 2011 waarmee we concrete aanknopingspunten vinden bij de bredere maatschappelijke ontwikkelingen.

## 2.4 Programmalijnen

Als we de bovengenoemde doelstellingen beknopt uitwerken in programmalijnen dan ziet dat er als volgt uit:

### Educatie en bewustwording

De Toolkit permanente verkeerseducatie is de afgelopen vier jaar doorontwikkeld. Het vormt nu een solide basis om de Leerdoelen PvE, ook concreet in te vullen. Educatieprogramma's (voor alle leeftijdsgroepen) zullen dan ook met de Toolkit en de Leerdoelen als basis, uitgevoerd en waar nodig, verder ontwikkeld worden. Zodoende is de samenhang in de programma's gewaarborgd. De aandacht gaat daarbij naar de hele groep 0-100 jarigen. Daarnaast is er -op basis van de actualiteit en de reeds genoemde lessen uit onderzoek- ruimte om voor speciale doelgroepen, programma's te ontwikkelen/ vernieuwen.

Over vier jaar zijn inhoud, financiën en organisatie van de programma's zodanig op elkaar afgestemd dat in elke gemeente en/of regio een verkeerseducatienetwerk is opgebouwd waarbinnen zelfstandig op maat gesneden programma's en projecten worden uitgevoerd.

### Kennismanagement

Er is inmiddels op het gebied van Educatie, Handhaving, Infrastructuur, gedragsbeïnvloeding et cetera veel kennis voorhanden. Die kennis heeft grotendeels de vorm van rapportages, databanken, projectomschrijvingen, evaluaties et cetera. Voor de komende vier jaar is het structureren, toegankelijk maken en overdragen van deze kennis een van de programmalijnen. Het verder ontwikkelen waar nodig blijft een aandachtspunt maar wat er reeds is toegankelijk en daarmee, beter bruikbaar maken, staat voorop.



Over vier jaar zijn (de reeds bestaande) kennisbanken (o.a. SWOV, KPVV, Toolkit, VIA Stat Online) met elkaar verbonden en is de inhoud zodanig gestructureerd en toegankelijk gemaakt dat de lokale/ regionale netwerken hier hun informatie zelfstandig kunnen halen.

#### Samenwerking en bestuurlijk draagvlak

De positie van de regio's zal door de ondersteuning van de regionale coördinatoren en de inzet van regionaal besteedbare gelden, verder vorm krijgen. De lijn is uitgezet. De komende vier jaar moet dit de kans krijgen zich verder te ontwikkelen.

Over vier jaar is voor iedereen in Limburg -die daar belangstelling voor heeft- inzichtelijk wie zich waar met welk onderwerp bezighoudt als het gaat om verkeersveiligheid en aanverwante onderwerpen. En wie met elkaar in verbinding staan via formele netwerken, minder formele netwerken (internet fora o.a.). Verder is de co-financieringsproblematiek in de regio's opgelost en staat verkeersveiligheid stevig op de politieke agenda.

#### Innovatie

Innovatie zien we als een brede vernieuwende beweging. Innovatie op technologisch gebied biedt kansen om beleidsterreinen met elkaar te verbinden rondom het thema (verkeers)-veiligheid. Innovatie op sociaal gebied gaat onder andere over het in wijken en kernen komen tot nieuwe aanpakken waarin burgers en publieke instellingen elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid hun bijdrage leveren en ook in staat gesteld worden om die verantwoordelijkheid in te vullen.

Ook zien we in de komende vier jaar op gezette tijden de ROVL-partners samen met anderen, nadenken over de brede ontwikkelingen die gaande zijn en de mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Over vier jaar zal het ROVL zowel op technologisch gebied als op sociaal gebied diverse projecten geëntameerd hebben. Verder zullen er een aantal open werkconferenties plaats hebben gevonden waarin een breed samengestelde groep mensen met uiteenlopende achtergronden, hun inzichten en hun kennis trachten te bundelen. Met als doel zicht te krijgen op de bredere ontwikkelingen in de samenleving en hun impact op verkeersveiligheid.

#### Programmalijnen en "verbinden"

In het onderstaande schema hebben we met enkele voorbeelden aangegeven hoe de bestaande activiteiten en de zaken die zijn benoemd in de programmalijnen, te plaatsen zijn rondom het thema "Verbinden".

Verbinden op knelpunt	Verbinden op gezamenlijkheid	Verbinden op verscheidenheid	Verbinden op inhoud
Verkeersarrangementen	Verkeerseducatie 0-100 (Toolkit PVE, Stimuleringsregeling verkeereducatie, netwerken)	Regionale netwerken (bijvoorbeeld Regionale Mobiliteitsoverleggen)	Themadagen (nieuwe ontwikkelingen, netwerken onderhouden)
Ombudsfunctie	Verkeersouders op scholen	Innovatieprojecten rondom verkeersveiligheid	Databanken (instrumenten, evaluaties, effectmetingen)
	Toekomstverkenning verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid binnen provinciale programma's	Advies (toepassen van kennis, verwijzen naar)
		Verkeersveiligheid op de agenda houden	Publicaties (signaleren, presenteren)

#### Verbinden op knelpunten

Het ROVL heeft een aantal activiteiten waarbij knelpunten in de verkeersveiligheid zoals die door een gemeente of door burgers beleefd wordt, de ingang zijn om gezamenlijk met de betrokken partijen, op zoek te gaan naar een oplossing.

#### Verbinden op gezamenlijkheid

Waar partijen een gezamenlijk doel gevonden hebben of er naar op zoek zijn, biedt het ROVL instrumenten en ondersteuning.

#### Verbinden op verscheidenheid

Met de inbreng vanuit verschillende belangen en perspectieven wil het ROVL verkeersveiligheid verweven in andere beleidsterreinen

#### Verbinden op inhoud

Daar waar het gaat om inhoudelijke kennis over verkeersveiligheid biedt het ROVL de instrumenten en het platform om deze kennis te verdiepen en uit te wisselen.



# 3 Terugblik, uitgangspunten en onderzoeksresultaten

## 3.1 Een terugblik op het MUP 2004-2007

Een uitgebreide evaluatie van het MUP 2004-2007 is in een apart document beschikbaar (Playtime, 2007). In het onderstaande de meest relevante punten.

### Doelstelling

De kwantitatieve doelstelling is gehaald en de langere termijn doelstelling blijft gehandhaafd (zie 2.3). De daling van de ongevalcijfers zet gestaag door. Er zijn weliswaar wisselingen per jaar maar er lijkt voornamelijk geen sprake van een trendbreuk. Echter, de meest recente cijfers zijn verontrustend. In 2007 zijn tot begin november 58 dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren. In 2006 waren dat er 43 op hetzelfde moment. Dat maakt de noodzaak om alert en actief te blijven groot.

### Werken met de programmalijnen regio, kennis, instrumenten, monitoring

Het werken met de programmalijnen was een duidelijke kapstok ook voor externe partners. Het heeft duidelijk gemaakt hoe het ROVL haar ambitie concreet invult.

Enkele aandachtspunten:

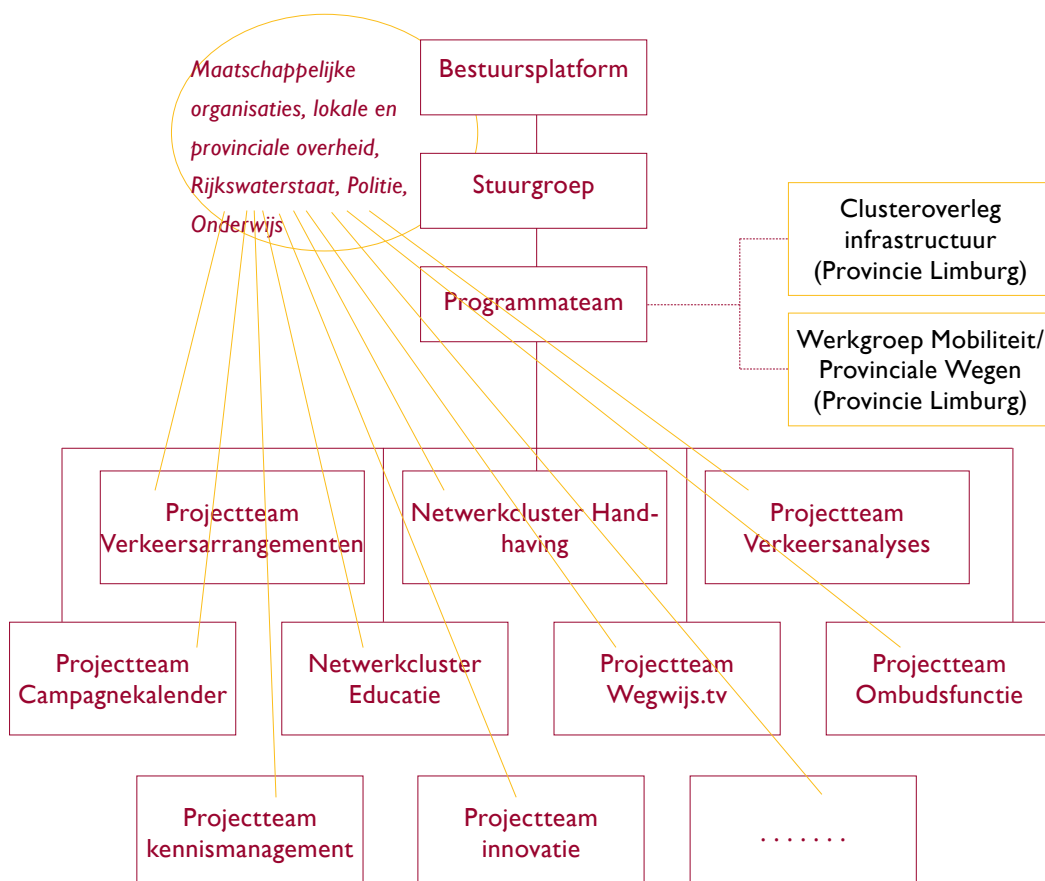
- De regionale samenwerking verloopt met horten en stoten. Sinds 2006 werkt het ROVL met regionale programma's en daaraan gekoppelde middelen. Dat is wennen. In de praktijk blijkt het verkrijgen van regionale cofinanciering niet eenvoudig. Daarbij is de uitvoeringscapaciteit (de beschikbaarheid van een regionale coördinatie met name) erg uiteenlopend. Beide zaken vragen in de komende periode aandacht.
- De kennislijn zal zich meer bezig moeten houden met structureren en toegankelijk maken van kennis dan verder uitbreiden. De basis is stevig en voldoende.
- De instrumenten zijn er. Er is van tijd-tot-tijd vernieuwing nodig op projectniveau (Jungle Verkeer i.p.v. Kiek-Oet). Ook projecten blijken een levenscyclus te kennen zodat vernieuwing en ontwikkeling nodig blijft. Hierbij blijft het ROVL de rol van aanjager spelen. Dat blijkt in de praktijk ook te werken.
- De monitoring komt langzaam op stoom. De meetbaarheid van effecten van individuele acties blijkt echter lastig. Lineaire verbanden zijn moeilijk aan te tonen. Toch zijn de resultaten bemoedigend. Het lopende promotie-onderzoek dat de UM verricht (2009 klaar) en het SWOV/ EVELO onderzoek (Twisk et al, 2006) geven aanleiding tot enig optimisme.

Er zijn veel kanttekeningen te plaatsen bij de methodologische onderbouwing maar feit is dat er een start is waarop we verder kunnen bouwen. Daarbij ons realiserend dat de beperkingen blijven.

- Verkeerseducatie op scholen blijkt een basisvoorziening. Het is geen activiteit die eenmaal gerealiseerd zonder meer zelfstandig voortduurt. In die zin zou de bestaande VEBO/VEVO-regeling herzien moeten worden. Daarbij zou ook rekening gehouden moeten worden met de toenemende schaalgrootte in onderwijs (veel scholen en locaties onder één bestuur).

### Werkorganisatie

In het onderstaande schema is de werkorganisatie weergegeven zoals die sedert het vorige MUP functioneert. Zoals bekend is indertijd de werkorganisatie aangepast. Voor de details verwijzen wij naar het MUP 2004-2007.



De werkorganisatie functioneert goed. Of het met de structuur zoals die tot 2004 was ook zo geweest zou zijn is niet na te gaan. Feit is dat de ROVL-partners aangeven dat zij vinden dat de structuur helder is en slagvaardig. Enkele punten worden nader genoemd.

#### Bestuursplatform en stuurgroep

De Stuurgroep die in eerste instantie alleen voor een overgangperiode voorzien was, is blijven bestaan. Het bleek toch efficiënter om beslissingen over lopende zaken in een kleinere gremium te kunnen nemen.

#### Clusters/ projectteams

De vorming van meer projectmatige samenwerkingsverbanden werkt goed. Enkele punten die opvallen:

- De verbetering van de afstemming met de handhavende instanties in het netwerkcluster handhaving blijkt te werken;
- De logistieke organisatie rondom de Campagnekalender is verbeterd maar nog niet optimaal;
- Het netwerkcluster educatie gaat nu vooral om het voortgezet onderwijs. Voor het basisonderwijs is er geen apart cluster maar wordt alles op projectbasis georganiseerd.

#### Netwerk

Het in 2004 ingevoerde accountmanagement en het uitrollen van de verkeersarrangementen levert goede resultaten. De bestuurders en ambtenaren kennen het ROVL beter en weten het te vinden. Tegelijkertijd ervaren zij in de verkeersarrangementen hoe samenwerking tussen verschillende partijen constructief vorm kan krijgen.

Verder is gericht aandacht besteed aan het informeren van politici en bestuurders. Dat is gebeurd door persoonlijke gesprekken, door het organiseren van bestuurlijke themadagen en door gerichte folderacties bijvoorbeeld rondom de verkiezingen. Daardoor is het ROVL een bekend(ere) partner geworden.

#### Werken met ambassadeurs

De ambassadeurs worden pas in 2008 actief. De verwachting is dat een en ander vooral in het basisonderwijs vruchten gaat afwerpen doordat contacten met schoolbesturen beter worden.

#### Bieden van ondersteuning aan de regio's

De ondersteuning van de regio's blijft belangrijk. Dat blijkt een zaak van lange adem te zijn. Daarbij worden regionale ontwikkelingen vaak gestuurd door factoren waar het ROVL weinig of geen invloed op heeft. Binnen de regio's staan gemeenten nog vaak voor hun eigen belang en is de gezamenlijkheid niet direct zichtbaar. Ook constateren we dat uitvoeringscapaciteit in de regio noodzakelijk is maar niet altijd voorhanden. Dat is ook in de verschillende regio's

zichtbaar. Plannen en geld zonder organisatorische capaciteit leveren weinig rendement op. Voor het komende MUP blijft dit een aandachtspunt.

De doorzettende schaalvergroting lijkt wel een positief effect op het samenwerkingsvermogen te hebben. Voor de komende jaren zetten we in op verdere regionalisering ook van de nieuwe regeling voor de verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs. Daarin zouden schoolbesturen meer dan tot nog toe, betrokken moeten worden.

#### Capaciteit programmateam

De kwantitatieve capaciteit van het programmateam is de laatste jaren door deeltijdwerk gedaald. Tegelijkertijd is ons budget verdubbeld. Om de extra middelen die beschikbaar zijn gesteld door Provinciale Staten zo effectief mogelijk in te kunnen zetten is een (tijdelijke) uitbreiding van de basiscapaciteit wenselijk. Op die manier zal ook het aandeel van het uitbestede werk kunnen dalen.

### 3.2 Beleidsmatige uitgangspunten en relevante onderzoeksresultaten

In deze paragraaf zijn de, voor dit MUP, belangrijkste issues van beleid en onderzoek kort op een rij gezet.

#### Provinciaal beleid

Verkeersveiligheid en het ROVL hebben expliciet een plaats gekregen in het beleid voor de komende jaren (PVVP, 2007). De rol van het ROVL staat niet meer ter discussie. Wel blijft de platformconstructie -met een eigen aansturing en financiering "langs" de provinciale organisatie- zorgen voor gespreksstof in de interne organisatie. Goede communicatie en helderheid over de intenties, mandateringen en acties is hier noodzakelijk.



Er zijn in het PVVP ook combinatiemogelijkheden met items van de Versnellingsagenda benoemd. Voor verkeersveiligheid kun je dan denken aan bijvoorbeeld de doorontwikkeling van geleidesystemen. Verkeersveiligheid zou aanleiding of “drager” kunnen zijn van dit soort projecten. Daarmee zouden ook andere samenwerkingsverbanden tot stand kunnen komen. Denk aan TNO als partner. Of de automobiellindustrie.

De inzet van de expertise en het netwerk m.b.t. gedragsbeïnvloeding van ROVL wordt gevraagd als het gaat om het concreet invullen van de “modal shift”. Om mensen van het ene naar het andere vervoermiddel te krijgen is ook een integrale benadering gewenst maar de vraag is hoe die op een effectieve manier vorm te geven. Wellicht kan de ervaring van het ROVL aan het vinden van die vorm en de voors en tegens van deze benadering, bijdragen.

### Onderzoekresultaten

De top bedwongen (SWOV, 2006)

Er is een dalende tendens van het aantal ongevallen sinds jaren de jaren zeventig. Er blijken echter wel op een aantal punten significante afwijkingen te zijn van deze algemene lijn. Daarbij gaat het vooral om:

- Jonge bestuurders;
- Senioren;
- 80km wegen;
- Enkelvoudige auto-ongevallen;
- Gemotoriseerde tweewielers.

Deze groepen zullen in de komende MUP-periode extra aandacht krijgen. Bijvoorbeeld door een of twee groepen jaarlijks nadrukkelijk in de kijker te plaatsen.

Wanneer is verkeerseducatie effectief? (Twisk et al, 2006)

In dit rapport is getracht een effectmeting te doen van de educatie-inspanningen. Het bleek methodologisch geen eenvoudige opgave om hier uitspraken over te doen. Het rapport stelt dat in algemene zin verkeerseducatie effectief is. Dat is statistisch aantoonbaar. Daarbij worden een aantal aanbevelingen gedaan die de door het ROVL ingezette lijn bevestigen. De aanbevelingen komen er op neer dat doelgroepen “op maat” benaderd moeten worden wil educatie effectief zijn en dat er samenhang in de educatieve maatregelen zichtbaar moet zijn. Met het “Doelendocument Permanente Verkeerseducatie” en de bijbehoren “Toolbox Permanente verkeerseducatie” is zowel een inhoudelijk kader als een uitvoeringsinstrumentarium beschikbaar dat aan deze aanbevelingen tegemoet komt.

Speerpuntenanalyse (ROVL, 2007)

Uit de analyse van de Limburgse ongevallencijfers komt naar voren dat op het niveau van de doelgroepen, Limburg de landelijke ontwikkelingen volgt. Doelgroepen die er ook in Limburg qua ongevalcijfers negatief uitspringen zijn:

- Fietsers/ bromfietzers;
- Ouderen;
- Jonge automobilisten.

Dit beeld bevestigt de bevindingen van de SWOV.

### Coalitieakkoord

In 2007 hebben de verkiezingen voor de Provinciale Staten van Limburg plaatsgevonden. Het Coalitieakkoord “Investeren en Verbinden”, dat naar aanleiding hiervan tot stand is gekomen biedt een aantal aanknopingspunten voor dit MUP. Sterker nog, de activiteiten van het ROVL sluiten heel goed aan. Het gaat dan specifiek om de volgende punten.

#### *Investeren in steden en dorpen/ Leefbaarheid*

Het programma Duurzaam Veilig is gericht op verdere infrastructurele verbetering van de verkeersveiligheid. Inrichting die aangepast is aan de functie van de weg draagt bij aan een verbetering van de leefbaarheid door o.a. aangepaste snelheden van het verkeer, een goede oversteekbaarheid, beperking van geluids- en milieuoverlast, scheiding van fiets en auto. Het ondersteunen van verdere doorvoering van Duurzaam Veilig is een van de ROVL-activiteiten die in deze nieuwe MUP-periode extra aandacht zal krijgen.

Door haar Ombudsfunctie en de Verkeersarrangementen draagt het ROVL bij aan lokale en integrale oplossingen waarin de verschillende partijen zoals burgers, politie, scholen, gemeente, met elkaar tot acceptabele oplossingen komen. Voorbeelden zijn een veilige autoluwe schoolomgeving, veilige fietsinfrastructuur, veilige school-thuisroutes.

#### *Investeren in mensen/ Menselijke maat*

Met doelgroepspecifieke programma's en projecten levert het ROVL een bijdrage aan verkeersveiligheid vanuit de menselijke beleving. De permanente verkeerseducatie is als duurzame levenslange leerlijn van 0-100 daarbij een belangrijkste kapstok. Projecten als Traffic Informers zijn erop gericht om duidelijk te maken wat de eigen verantwoordelijkheid is van de weggebruiker bij het waarborgen van zijn eigen veiligheid.



### *Bereikbaar Limburg*

Het ROVL levert met haar Ombudsfunctie een bijdrage aan de verdere verbetering van de wegcategorysering. Dat doet zij in nauwe samenwerking met de andere afdelingen binnen de Provincie en de andere wegbeheerders. Duurzaam Veilig is ook hier de kapstok. Door heldere keuzes te maken over de functies van wegen kan de inrichting en daarmee de capaciteit en de veiligheid van het wegennet verbeterd worden (ook in het kader van "benutting"). In de praktijk blijkt dat niet altijd eenvoudig. Samenwerking van de verschillende wegbeheerders is daarom nodig om kennis beschikbaar te stellen (bijvoorbeeld over Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van wegen).

### *Innoveren in Limburg*

Met het PVVP is verkeersveiligheid nadrukkelijk als beleidsveld op de agenda gezet. Technologie zal naar onze verwachting een belangrijk rol spelen bij de verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Wellicht dat vanuit het ROVL en de Provincie Limburg rondom verkeersveiligheid specifieke innovatieprojecten gestart kunnen worden samen met industriële partijen in de regio. Denk daarbij aan geleidesystemen voor individuele voertuigen (benutting in combinatie met veiligheid), doorontwikkeling van navigatiesystemen in combinatie met de wegcategorysering (veilige verdeling van verkeersintensiteit), de veiligheid van vrachtverkeer (signalering van risicosituaties).

### *Nieuwe ontwikkelingen op de beleidsagenda.*

De laatste jaren constateren we dat milieu en leefbaarheid als beleidsthema weer sterk in opkomst zijn. Duurzame verkeersveiligheid past prima in deze trend. Daarmee blijft verkeersveiligheid ons inziens een item voor de komende jaren.

## **3.3 Resultaten van de consultaties bij de partners**

### **Opzet consultatieronde**

In diverse bijeenkomsten (individueel en groepsgewijs) is met de samenwerkingspartners van het ROVL gekeken naar de samenwerkingsrelatie en de ontwikkelingen voor de komende jaren. Ten behoeve van de evaluatie van het vorige MUP zijn er ook nog een aantal individuele gesprekken gevoerd door een externe partij (Playtime, de heer B. Swanevleugel) Wat zijn hun ideeën en waar staan zij zelf in de komende periode voor? Dat heeft belangrijke inzichten opgeleverd.

### **Hoofdpunten**

- De positie van de vrijwilligersorganisaties verandert. Ook door budgettaire druk. M.n. VVN schuift meer naar de opdrachtnemer rol. Daarmee hebben ze in het Bestuursplatform 2 petten (belangenbehartiger en opdrachtnemer) op. Dat vereist zorgvuldigheid van beide kanten.

- Is de samenstelling van het Bestuursplatform nog up-to-date? Zo blijkt een Fietzersbond een partner die het idee heeft niet meer in beeld te zijn. Gezien mobiliteitsbeleid wel van belang.
- Het Openbaar Ministerie heeft eigen ontwikkeling. Het is belangrijk om daar op te anticiperen zodat ze “aan boord blijven”. Er komen andere prioriteiten. Het is van belang te zorgen dat verkeersveiligheid op de agenda blijft binnen het Openbaar Ministerie.
- ANWB en ROVL zien zich beiden als een “servicepunt” voor verkeersveiligheid. Opletten dat je elkaar niet voor de voeten gaat lopen.
- De positie van de korpsbeheerder bij de Politie lijkt belangrijker te worden. Hoe gaan we daar de komende jaren mee om? En kunnen we daar wat mee? Zijn we een gesprekspartner?
- De Verkeerscoördinator Onderwijs op de scholen in het basisonderwijs nadrukkelijker positioneren en ondersteunen.
- Het ROVL positioneren ten opzichte van schoolbesturen (in het kader van de doorzettende schaalvergroting) dat gebeurt nu erg weinig.
- Let op dat er niet teveel “ondersteuners” op de stoep van de scholen staan. Er komt al veel op hen af. Het ROVL kan –vanuit zijn provinciebrede rol- een coördinerende rol vervullen als het om verkeer gaat.
- Het verstevigen van regionale netwerken door gericht middelen toe te wijzen en mee te helpen om ook in de regio menskracht vrij te maken voor de uitvoering van het beleid. Afspraken kunnen dan ook nagekomen worden. Duidelijk maken wie de spelers zijn (toegankelijkheid van netwerken, formele en informele).



- Infrastructuur blijft een belangrijke factor bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Denk o.a. aan het scheiden van verschillende verkeersstromen zoals fietsers en auto's. Dat mag niet ondersneeuwen.
- Houd verkeersveiligheid op de agenda bij de politici. Dat is een belangrijke rol van het ROVL. Accountmanagement is daarbij een goed instrument.
- Bewustwording is een belangrijke taak voor het ROVL. Dat geldt over de hele linie van wegbeheerders, weggebruikers en onderwijs.
- Wees een vraagbaak en wegwijzer! Als er een probleem gesignaleerd wordt kun je enorm helpen door de verbinding te maken met anderen. Waar speelt dat nog meer? Wie zijn daar bij betrokken?

In dit hoofdstuk hebben we aangegeven op basis van welke signalen en ontwikkelingen we tot de strategische lijn en de doelstellingen zijn gekomen voor de komende vier jaar. Niet al deze punten zult u direct in de voorgaande hoofdstukken terugvinden. Het gaat wat ons betreft om het beeld dat ontstaat. De verdere uitwerking zal in de jaarplannen plaatsvinden.



# 4 Organisatie en middelen

## 4.1 Organisatie

In de organisatiestructuur van het ROVL zal de komende jaren geen verandering aangebracht worden. Wel is er vanuit gegaan dat er voor deze MUP-periode extra capaciteit (2,0 fte) ter beschikking komt van het Programmateam. In totaal beschikt het ROVL dan over 5,8 fte aan structurele capaciteit voor de uitvoering van dit MUP.

## 4.2 Middelen

Voor de komende jaren ziet de inkomsten kant van de ROVL-begroting er als volgt uit. De bedragen zijn uitgedrukt in € x 1.000

Herkomst	2008	2009	2010	2011
Brede doel uitkering	900	900	900	900
Provinciale staten (gedragsbeïnvloeding)	600	600	600	600
Provinciale Staten (regionale projecten)	450	450	450	450
	1.950	1.950	1.950	1.950



## Bijlage I Geraadpleegde literatuur

- Door met Duurzaam Veilig, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2005;
- De Top bedwongen, Stg. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2006;
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Provincie Limburg, 2007;
- Strategie voor Dynamische programmering, Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2004-2007; Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg, 2003;
- Jaarverslagen 2004-2007, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg;
- Wanneer is educatie effectief?, Twisk e.a. 2006;
- Provinciaal Omgevingsplan Limburg, Provincie Limburg, 2005;
- Coalitieakkoord Provinciale Staten van de Provincie Limburg, 2007;
- Van Dinten, W. Met gevoel voor realiteit... over het herkennen van betekenis bij organiseren. 3e druk, Eburon (2007) en [www.sezen.nl](http://www.sezen.nl);
- Evaluatie Meerjarenuitvoeringsprogramma 2004-2007 ROVL, Playtime (2007).

## Bijlage 2 Begrippen- en afkortingenlijst

- **Jungle Verkeer**

Een theaterprogramma voor het basisonderwijs rondom verkeersveiligheid.

- **KVVP Kennisplatform Verkeer en Vervoer**

Een landelijke verzamelpunt voor kennis op dit gebied. Beschikken ook over databanken waar het ROVL en haar partners gebruik van maken.

- **LVL Limburgs Verkeersveiligheidslabel.**

In navolging van Brabant en andere Provincies heeft Limburg ook het Veiligheidslabel geïntroduceerd in het onderwijs. Basisscholen die aan bepaalde criteria voldoen (en blijven voldoen) kunnen een certificaat krijgen dat hun inspanningen op het gebied van verkeerseducatie tot uitdrukking krijgt. 2-3 jaarlijks wordt via een audit nagegaan of een school nog recht heeft op het certificaat. Er wordt gewerkt aan een versie voor het Voortgezet Onderwijs.

- **Monitoring**

Door onderzoek wordt door onder andere het ROVL, gekeken wat de effecten van de inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid zijn. Daarnaast komt er via de SRG en de ondersteuning van de scholen, ook veel informatie binnen over het resultaat van de activiteiten op verkeersveiligheidsgebied.

- **PVE Permanente verkeerseducatie.**

Uitgangspunt voor verkeerseducatie is dat het nooit ophoudt. Ook al liggen er zwaartepunten bij bepaalde leeftijden. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in een nota waarin voor elke leeftijdsgroep is uitgewerkt wat de leerdoelen voor die betreffende groep zijn en hoe die bereikt kunnen worden. Om dat in de praktijk te kunnen ondersteunen is de Toolkit PVE ontwikkeld waarin allerlei instrumenten en projecten zijn opgenomen die getoetst zijn aan de leerdoelen.

- **PVVP Provinciaal Verkeers- en vervoersplan.**

Het document waarin het mobiliteitsbeleid voor de Provincie Limburg voor de komende jaren is uitgewerkt en vastgesteld. Het PVVP vloeit voort uit de landelijke Nota Mobiliteit. Op basis van het PVVP worden de regionale en gemeentelijke verklees- en vervoersplannen uitgewerkt.

- **RMO Regionaal Mobiliteitsoverleg.**

Een periodiek overleg zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau waarin de gemeenteverstijgende zaken voor een bepaalde regio aan de orde komen. Elk RMO heeft ook een ambtelijke coördinator. Er zijn zeven RMO's in Limburg.

- **SRG Stimuleringsregeling verkeerseducatie.**

In Limburg is in de meesten gemeenten een convenant afgesloten tussen gemeente en scholen. Daarin zijn afspraken gemaakt over de manier waarop aan de verbetering van de verkeersveiligheid wordt gewerkt. Dat gebeurt onder andere door structureel overleg met alle betrokken partijen (lokaal netwerk noemen we dat) af te spreken (school, gemeente, politie onder andere).

- **SWOV Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.**

Een landelijke onderzoeksorganisatie op het gebied van verkeersveiligheid.

- **VIA Stat Online**

Een computerprogramma waarmee gemeenten steeds de actuele verkeersgegevens kunnen opvragen voor (delen van) hun gebied. Het ROVL heeft met gemeenten en VIA (de ontwikkelaar) een gezamenlijk contract afgesloten zodat alle gemeenten in Limburg dit ter beschikking hebben.

- **VVN Veilig Verkeer Nederland**





REGIONAAL ORGAAN VERKEERSVEILIGHEID LIMBURG

Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht | telefoon 043 - 389 77 66 | [www.rovl.nl](http://www.rovl.nl)