

Hoe kan Gelderland door met Duurzaam Veilig?

Dr. L.T. Aarts

R-2007-11

Hoe kan Gelderland door met Duurzaam Veilig?

Verkenning van het Gelders Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid
2007-2010 met een nadruk op formele educatie

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2007-11
Titel:	Hoe kan Gelderland door met Duurzaam Veilig?
Ondertitel:	Verkenning van het Gelders Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2007-2010 met een nadruk op formele educatie
Auteur(s):	Dr. L.T. Aarts
Projectnummer SWOV:	07.211
Projectcode opdrachtgever:	2007-014020
Opdrachtgever:	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG)
Trefwoord(en):	Safety, policy, regional planning, administration, education, school, priority (gen), evaluation (assessment), sustainable safety, Netherlands.
Projectinhoud:	Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland heeft aan de SWOV gevraagd om de Gelderse verkeersveiligheidsplannen voor 2007-2010 te verkennen op mogelijkheden om hierin de thema's te integreren uit de Duurzaam Veilig-visie zoals deze in 2005 door de SWOV is geactualiseerd. Voor dit verzoek, en met het oog op mogelijke andere beleidsmakers met soortgelijke vragen, ontwikkelde de SWOV een DV-beleidsplanverkenning. Deze verkenning is gebaseerd op inhoudelijke en organisatorische thema's, specifiek uit <i>Door met Duurzaam Veilig</i> en tevens uit algemeen bestuurskundige literatuur.
Aantal pagina's:	56 + 8
Prijs:	€ 12,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2008

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

In 2007 verscheen het *Gelders Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2007-2010*. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) heeft aan de SWOV gevraagd om deze verkeersveiligheidsplannen te verkennen op mogelijkheden om hierin de thema's te integreren uit de Duurzaam Veilig- (DV-)visie zoals deze in 2005 door de SWOV is geactualiseerd in *Door met Duurzaam Veilig*. De vraag van het ROVG spitte zich vooral toe op de vijf thema's die in *Door met Duurzaam Veilig* zijn aangeduid voor formele verkeerseducatie, maar de interesse was breder. Daarnaast wilde het ROVG graag een doorkijk naar mogelijk interessante projecten waarin Gelderland als 'proeftuin' zou kunnen fungeren.

Voor het doel van dit verzoek, en met het oog op mogelijke andere beleidsmakers met soortgelijke vragen, ontwikkelde de SWOV een zogenoemde DV-beleidsplanverkenning. Deze verkenning is gebaseerd op inhoudelijke en organisatorische thema's, specifiek uit *Door met Duurzaam Veilig* en tevens uit algemeen bestuurskundige literatuur. De verkenning bestaat uit grofweg drie delen:

1. Probleemanalyse en visie als basis voor beleid.
2. Inhoudelijke beleidsonderwerpen:
 - Doelstelling
 - Typen beleidsmaatregelen
 - Aansluiting beleidsmaatregelen bij doelen
 - DV-thema's naar typen maatregelen
 - DV-thema's naar speciale onderwerpen
 - DV-principes
3. Organisatorische aspecten:
 - Tijdsindicatie van beleid
 - Financiële onderbouwing
 - Uitvoering en uitvoerbaarheid van beleid
 - Evaluatie van beleid
 - Kwaliteitszorg en doorwerken na faseringsoplossingen
 - Integrale benadering (maatregeltypen, beleidsterreinen, DV-principes)

Op basis van bovenstaande punten zijn de Gelderse plannen en aanvullende documenten verkend. Zo is inzichtelijk gemaakt waar in de beleidsplannen verbeterpunten liggen, en mogelijkheden voor aansluiting bij of inpassing van de verschillende DV-thema's. De nadruk van deze verkenning ligt, gezien het verzoek van het ROVG, op het inhoudelijke gedeelte van de toetsingslijst en daarbij in het bijzonder op educatie, het belangrijkste beleidsterrein van het ROVG. De conclusies en aanbevelingen van het onderzoek zijn hieronder op hoofdlijnen samengevat.

Probleemanalyse en visie

Conclusie

Het ROVG-beleid is vooral gebaseerd op algemene kennis over verkeersveiligheidsproblemen, op lokaler niveau soms ook op specifiekere ongevalanalyses. Zowel de Duurzaam Veilig-visie als de black-spot-aanpak vormen de basis voor maatregelen.

Aanbeveling

Verdere verfijning van beleid is mogelijk op basis van aanvullende analyses.

Doelstellingen en beleid

Conclusie

De doelstelling van het beleid is helder in termen van slachtoffers; er worden diverse typen beleidsmaatregelen ingezet (educatie, handhaving, infrastructuur); er zijn meer typen beleidsmaatregelen mogelijk (bijvoorbeeld ITS-proeven). Per activiteit zijn er doelstellingen geformuleerd in termen van prestatie-indicatoren (zoals percentage wegen of scholen die aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen). Deze worden jaarlijks gemonitord. Nu en dan vindt doorrekening van beleidsalternatieven plaats in relatie tot de slachtofferdoelstelling.

Aanbeveling

De beleidsmaatregelen kunnen worden uitgebreid met proeftuin-projecten op het gebied van ITS. De relatie tussen doelstelling en beleidsmaatregelen zou jaarlijks in beeld gebracht kunnen worden.

Educatieve maatregelen

Conclusie

Het ROVG is erg actief op het gebied van educatie, vooral met projecten voor middelbare scholieren en beginnende bestuurders. Hierbij komen ook al actuele DV-thema's aan bod (de 'menselijke maat'). Projecten voor jongere kinderen worden gestimuleerd via de scholen. Zicht op de inhoud van deze educatieprojecten ontbreekt nog bij het ROVG. Projecten voor de oudere doelgroep zijn vooral gericht op vaardigheden ter bevordering van de mobiliteit en niet op strategische vervoerskeuzen.

Aanbeveling

Meer zicht krijgen en sturing geven op de inhoud van basisschoolprojecten vanuit de vijf formele educatieve DV-thema's. Hierbij is onderwijskundige kennis vereist. Voor ouderen de educatie meer richten op strategische vervoerskeuzen en aantrekkelijke alternatieven bieden.

Handhavingsmaatregelen

Conclusie

Het ROVG overlegt met de politie over regionale handhaving. Het beeld van het handhavingsbeleid is diffuus door de betrokkenheid van verschillende partijen die het handhavingsbeleid mede bepalen.

Aanbeveling

Meer aandacht initiëren voor preventie van overtredingen (gericht op jongeren, alcoholgebruik, en het gebruik van technische hulpmiddelen). Overtredingsgedrag monitoren naar de mate van ernst, en per ernstgraad doelstellingen formuleren. Extra inzetten op zware overtreders.

Infrastructurele maatregelen

Conclusie

Het ROVG stimuleert de aanpak van infrastructurale speerpunten. Vooral verbetering van de inrichting van Zones 30 en 60 valt positief op (geloofwaardiger maken van de snelheidslimiet). Op 50- en 80km/uur-wegen is er vooral aandacht voor de aanleg van essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK).

Aanbeveling

Ook bij de andere wegtypen het beleid meer stimuleren vanuit de verkeersveiligheidsproblemen (bijvoorbeeld vergevingsgezinde berm van 80km/uur-wegen zijn erg belangrijk). Het aanbrengen van EHK benutten voor een discussie over de wijze waarop Gelderland op termijn echt duurzaam veilig kan worden ingericht.

Overige beleidsmaatregeltypen

Conclusie

Op het gebied van voertuigen en technologie is Gelderland niet zo actief. Beleid op deze terreinen is niet zozeer een regionale aangelegenheid, maar er zijn wel proeftuin-activiteiten mogelijk.

Aanbeveling

Proeven met technologische hulpmiddelen overwegen, bijvoorbeeld met informatievoorzienende systemen voor strategische keuzen, of black-boxsystemen tegen regelovertrading.

Organisatorische aspecten

Conclusie

De Gelderse plannen zijn helder over de tijdslijn (tot 2010), de uitvoerders, de financiering en de evaluatie van beleid. De uitvoerbaarheid is minder duidelijk. Gelderland is ook actief op het gebied van kwaliteitszorg en integraliteit, maar nog niet op elk deelterrein.

Aanbeveling

Het tijdspad van beleid verder uitbreiden (2008-2012; 2020). De uitvoerbaarheid in beeld brengen en evaluaties meer toepassen. Benutting van financieringsbronnen nader bekijken.

Kwaliteitszorg naar meer beleidsterreinen en activiteiten uitbreiden (bijvoorbeeld naar educatie). Maatregeltypen en beleidsterreinen nog meer integraal vormgeven vanuit centraal gestelde thema's (zoals snelheidsproblematiek). DV-principes integraal implementeren.

Tot slot

Al met al is de conclusie dat het Gelderse beleid op een aantal punten al goed aansluit bij verschillende thema's uit *Door met Duurzaam Veilig*. Er is echter ook nog een aantal kansen om de DV-thema's of -werkwijze in het beleid te verwerken. Deze verkenning biedt daar nader zicht op. Het is aan het ROVG om verder uit te werken hoe het samen met zijn verkeersveiligheidspartners de verschillende aanbevelingen wil kiezen of prioriteren. Tevens zijn er enkele onderwerpen die zich lenen voor nadere samenwerking tussen het ROVG (als 'proeftuin') en de SWOV. In een aantal gevallen zijn hiervoor de eerste contacten al gelegd.

Summary

How can the Province of Gelderland further incorporate Sustainable Safety? Exploration of the Gelderland Road Safety Programme 2007-2010 with extra emphasis on formal education

In 2007 the *Gelderland Road Safety Programme 2007-2010* was published. The Regional Road Traffic Safety Authority Gelderland (ROVG) asked SWOV to investigate these road safety plans for possibilities to integrate the Sustainable Safety themes from the advanced vision as published in 2005: *Advancing Sustainable Safety*. The ROVG request specifically focussed on the five themes that were indicated in *Advancing Sustainable Safety* for formal traffic education, but also covered a wider field. Furthermore, the ROVG wanted to see the possibilities for other interesting experimental projects that could be carried out in the Province of Gelderland

In answer to this request, and with similar questions from other policymakers in mind, SWOV developed what is called a 'Sustainable Safety Policy Exploration'. This exploration is based on themes concerning content and organisation, specifically in relation with *Advancing Sustainable Safety* and also with general literature in the field of public administration. The exploration roughly consists of three parts:

1. Problem analysis and vision as a basis for policy.
2. Policy subjects concerning content:
 - Targets;
 - Types of policy measures;
 - How do the policy measures relate to the targets;
 - Sustainable Safety themes by type of measure;
 - Sustainable Safety themes by special topic;
 - Sustainable Safety principles.
3. Organisational aspects:
 - Indication of the time line of the policy;
 - Financial basis;
 - Realization and feasibility of policy;
 - Evaluation of policy;
 - Quality assurance and effectuation after phasing solutions;
 - Integral approach (types of measures, policy fields, Sustainable Safety principles).

The Gelderland plans and supplementary documents were investigated using the above topics. This way, it was made clear where improvements could be made in the policy plans, and possibilities were shown to connect to the various Sustainable Safety themes. In line with ROVG's request, the emphasis of this exploration is on that part of the checklist which deals with content, and more so on education, which is ROVG's main policy field. A general summary of the conclusions and recommendations from this exploration follow below.

Problem analysis and vision

Conclusion

The ROVG policy is mainly based on general knowledge of road safety problems, at a more local level sometimes also on more specific crash analyses. Both the Sustainable Safety vision and the blackspot approach are at the roots of measures to be taken.

Recommendation

Further fine-tuning of policy can be achieved by carrying out supplementary analyses.

Objectives and policy

Conclusion

The policy objective is clear in terms of casualties; different types of policy measures, e.g. education, enforcement and infrastructure, are used; other types of policy measures are possible, for instance tests of Intelligent Transport Systems (ITS). For each activity targets are formulated in terms of performance indicators like the percentage of roads or schools that has to meet certain conditions. These are monitored on a yearly basis. Occasionally a calculation is made of the policy options in relation with the casualty target.

Recommendation

The policy measures can be extended with pilot projects in the field of ITS. The relation between objective and policy measures could be visualized yearly.

Educational measures

Conclusion

ROVG is very active in the field of education, particularly in projects aimed at secondary school pupils and novice drivers. These projects also use some of the present Sustainable Safety themes ('Man as the measure of all things'). Projects aimed at younger children are being stimulated through the schools. ROVG still lacks a thorough knowledge of the content of these educational projects. Projects aimed at the elderly are mainly aimed at skills to improve mobility, and not at strategic choices of transport mode.

Recommendation

Improve knowledge of primary school projects and increase steering their contents using the five formal Sustainable Safety educational themes. This requires knowledge of education. For the elderly, education should focus more on strategic choices of transport mode; authorities should offer attractive alternatives.

Enforcement measures

Conclusion

ROVG discusses regional enforcement with the police. Enforcement policy shows a diffuse picture because so many parties are involved that decide on enforcement policy.

Recommendation

Initiate prevention of violations, aimed at youngsters, alcohol consumption, and the use of technical instruments. Monitor offences by level of severity, and formulate objectives for each level of severity. Put in extra effort for heavy offenders.

Infrastructural measures

Conclusion

ROVG stimulates tackling infrastructural topics. Especially positive are the improvements of the layout of Zones 30 and 60 to make their speed limits more credible. On 50 and 80km/h roads, special attention is paid to the application of essential recognizability characteristics.

Recommendation

Stimulate policymaking from a road safety point of view also for other road types. For example, forgiving road shoulders are very important for 80km/h roads. Use the application of essential recognizability characteristics for starting a discussion about how to eventually achieve a truly sustainably safe infrastructure in the Province of Gelderland.

Other types of policy measures

Conclusion

The Province of Gelderland is not very active concerning vehicles and technology. These fields are not so much a regional responsibility, but there are possibilities for experimental activities.

Recommendation

Consider testing technological support systems, for instance informative systems for strategic choices, or black box systems to prevent offences.

Organisational aspects

Conclusion

The Gelderland plans are clear about the time path until 2010, the contractors, the financing and the policy evaluation. The feasibility is less clear. The Province of Gelderland is also active in quality assurance and integrality, but not yet in each subsection.

Recommendation

Further extension of the time path (2008-2012; 2020). Give a clear picture of the feasibility and carry out more evaluation. Closer investigation of using financial sources.

Extend quality assurance to cover more policy areas and activities, for instance education. Further integration of measure types and policy fields on the basis of central themes like e.g. speed. Integral implementation of Sustainable Safety principles.

Finally

Overall, the conclusion is that the Gelderland policy is in keeping with the different Sustainable Safety themes at several points. However, there still are a number of possibilities to incorporate Sustainable Safety themes or

methods in policy. This exploration offers a clearer perspective. It is up to ROVG to plan how to choose and prioritize the different recommendations, together with its road safety partners. Furthermore, there are some issues which are suitable to be used for further cooperation between ROVG and SWOV. In a number of cases, the first steps have already been taken.

Inhoud

1.	Inleiding	13
2.	Methodologische achtergronden	14
2.1.	Totstandkoming van de DV-beleidsplanverkenning en afwegingen daarbij	14
2.2.	Inhoud van de DV-beleidsplanverkenning	14
2.2.1.	Probleemanalyse en visie als basis voor beleid	15
2.2.2.	Inhoudelijke thema's van het beleid	15
2.2.3.	Organisatorische aspecten	15
2.3.	De Gelderse DV-verkenning	16
3.	Probleemanalyse en visie als basis voor beleid	17
3.1.	Regionale analyses	17
3.2.	Lokale analyses	18
3.2.1.	Analyses van gemeentelijke plannen	18
3.2.2.	Analyse van politiebeleidsstukken	18
3.3.	De visie die ten grondslag ligt aan het Gelderse verkeersveiligheidsbeleid	18
3.4.	Conclusies en aanbevelingen over probleemanalyse en visie als basis voor het beleid	19
4.	De inhoud van het beleid	21
4.1.	Naar maatregeltype	21
4.1.1.	Educatie	22
4.1.2.	Handhaving	30
4.1.3.	Infrastructuur	32
4.1.4.	Voertuigbeleid en intelligente transportsystemen	34
4.2.	Naar speciale onderwerpen	34
4.2.1.	Snelheid	34
4.2.2.	Alcohol en drugs	35
4.2.3.	Jongeren	36
4.2.4.	Fietsers en voetgangers	37
4.2.5.	Gemotoriseerde tweewielers	38
4.2.6.	Goederenvervoer	39
4.3.	Naar DV-principes	40
4.3.1.	Functionaliteit	40
4.3.2.	Homogeniteit	40
4.3.3.	Herkenbaarheid	40
4.3.4.	Fysieke en sociale vergevingsgezindheid	41
4.3.5.	Statusonderkenning	41
4.4.	Conclusies en aanbevelingen over het inhoudelijke beleid	41
5.	Organisatorische aspecten	45
5.1.	Kwaliteitszorg en faseringsoplossingen	45
5.2.	Integrale benadering	47
5.3.	Conclusies en aanbevelingen over organisatorische aspecten	47
6.	Conclusies en aanbevelingen	49
	Literatuur	54

Bijlage A	Maatregeltypelijst	57
	Infrastructuur	57
	Voertuigen	58
	Intelligente Transport Systemen (ITS)	58
	Educatie	59
	Regelgeving en handhaving	59
Bijlage B	Speciale-onderwerpenlijst	60
	Snelheid	60
	Alcohol en drugs	61
	Jongeren	61
	Fietsers en voetgangers	62
	Gemotoriseerde tweewielers	62
	Goederenvervoer	63
Bijlage C	Principelijst	64

1. Inleiding

In 2006 heeft het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) het Gelderse verkeersveiligheidsbeleid tegen het licht gehouden. Inmiddels is deze evaluatie afgerond met het nieuwe *Gelders Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2007-2010* (GMV 2007-2010; ROVG, 2007a) en het *Werkplan 2007* (ROVG, 2007b) als resultaat. Het ROVG vraagt zich af hoe de huidige plannen passen binnen de geactualiseerde Duurzaam Veilig-visie zoals verwoord in *Door met Duurzaam Veilig* (Wegman & Aarts, 2005), en is geïnteresseerd in nog meer aanknopingspunten voor beleid uit deze visie. Een van de ROVG-plannen uit het GMV 2007-2010 is dan ook een nadere verkenning van het geactualiseerde DV-gedachtegoed voor de Gelderse situatie.

Het ROVG heeft de SWOV gevraagd of het mogelijk is de verkenning uit te voeren. Doel van deze verkenning is om, op basis van de lijnen die zijn uitgezet in het GMV 2007-2010, het ROVG te adviseren over een mogelijke aanscherping van het verkeersveiligheidsbeleid volgens het geactualiseerde DV-gedachtegoed. Daarbij is het ROVG vooral geïnteresseerd in de uitwerking van de vijf thema's van formele educatie voor de Gelderse situatie, te weten:

1. Vergroten van probleembesef
2. Strategische overwegingen faciliteren
3. Moedwillige overtredingen tegengaan
4. Voorkomen van ongewenst/onjuist gewoontegedrag
5. Beginners voldoende toerusten

Duurzaam Veilig is echter een integrale aanpak en het ROVG heeft gevraagd ook hier aandacht aan te besteden in de verkenning. Daarnaast heeft het ROVG aangegeven geïnteresseerd te zijn in mogelijk op te starten 'proeftuinprojecten' tussen de SWOV en Gelderland om concepten uit *Door met Duurzaam Veilig* in de praktijk uit te werken en uit te testen.

In dit rapport wordt allereerst stilgestaan bij de gehanteerde methode en de achtergronden daarvan (*Hoofdstuk 2*). In de hoofdstukken daarna (*Hoofdstuk 3 t/m 5*) wordt ingegaan op de resultaten van de verschillende onderdelen van de DV-verkenning. In *Hoofdstuk 6* ten slotte, worden de conclusies en aanbevelingen op een rij gezet.

2. Methodologische achtergronden

Allereerst is een instrument ontwikkeld om de ROVG-beleidsplannen te kunnen verkennen en te zoeken naar mogelijkheden om DV-thema's in te passen. Dit verkenningsinstrument is in de SWOV breed besproken en op basis daarvan aangepast. Het instrument is ontwikkeld naar aanleiding van het verzoek van het ROVG, maar is zodanig van opzet dat het ook voor andere beleidsmakers te gebruiken is.

In dit hoofdstuk wordt besproken welke afwegingen er zijn gemaakt bij de totstandkoming van de DV-beleidsplanverkenning (§ 2.1), wat de huidige DV-beleidsplanverkenning inhoudt (§ 2.2) en hoe te werk is gegaan bij de verkenning van de ROVG beleidsplannen (§ 2.3).

2.1. Totstandkoming van de DV-beleidsplanverkenning en afwegingen daarbij

Bij het beoordelen van beleidsplannen gebruikt de SWOV de onderstaande toetsingslijst (persoonlijke communicatie Bax) op basis van een aantal toonaangevende bestuurskundige bronnen (Abma & in 't Veld, 2001; Crabbé et al., 2006; Van de Graaf & Hoppe, 1992; Hoogerwerf, 1993):

1. Wordt er een probleemschets en probleemanalyse gegeven?
2. Wordt het doel van het beleid duidelijk beschreven?
3. Welke (soorten) beleidsinstrumenten worden ingezet?
4. Wordt er gekeken of de beleidsinstrumenten bijdragen tot het doel van het beleid?
5. Wordt beschreven over welke tijdsperiode het beleid zich uitstrekt?
6. Wordt aangegeven hoeveel geld het beleid zal kosten en wie het zal betalen?
7. Wordt er iets gezegd over de uitvoering of de uitvoerbaarheid van het beleid?
8. Wordt er aangegeven of en hoe het beleid wordt geëvalueerd?

Deze bestuurskundige toetsingslijst biedt een algemeen kader om beleidsplannen te beoordelen, en is daarom ook als basis genomen voor de DV-beleidsplanverkenning. Omdat de vraag van het ROVG was om de mogelijkheden te verkennen voor aansluiting bij inhoudelijke thema's uit *Door met Duurzaam Veilig*, is aan deze bestuurskundige lijst een aantal inhoudelijke onderwerpen toegevoegd die de kern van de geactualiseerde DV-visie bevatten (zie volgende paragraaf). De uitkomsten van de verkenning zijn kwalitatief van aard, op maat gesneden en geven aan waar kansen liggen om DV-thema's en -aanpak in het beleid te implementeren of verder uit te werken.

2.2. Inhoud van de DV-beleidsplanverkenning

De DV-beleidsplanverkenning zoals we die voor Gelderland hebben toegepast, bestaat uit drie delen. In de toekomst kan deze inhoud wellicht nog worden aangevuld of verfijnd op basis van de opgedane ervaringen. De drie onderdelen worden hieronder toegelicht en vormen tevens de indeling van de komende drie hoofdstukken met resultaten van de verkenning.

2.2.1. *Probleemanalyse en visie als basis voor beleid*

Ten eerste wordt er gekeken op welke wijze en in welke mate voorgenomen beleid is gebaseerd op een probleemanalyse (zie Hoofdstuk 2 van *Door met Duurzaam Veilig*), hetzij gebaseerd op algemene, landelijke kennis over verkeersveiligheidsproblemen die nog veel vóórkomen, hetzij gebaseerd op regionale analyses. In het laatste geval kan rekening gehouden worden met problemen en aspecten die specifiek zijn voor een regio, of met regionaal beleid waardoor bepaalde landelijke problemen in de betreffende regio minder of juist meer voorkomen. Op basis van de probleemanalyse kunnen de beleidsplannen beter worden afgestemd op de belangrijkste problemen in de regio en kunnen prioriteiten worden gesteld in het te voeren beleid. Dit gedeelte sluit aan bij het eerste punt uit de bestuurskundige toetsingslijst.

Inhoudelijk kan vervolgens op verschillende manieren, vanuit verschillende visies, beleid worden gevormd: curatief of preventief, met één type maatregel of met een integraal pakket aan maatregelen, zelfs integraal met andere beleidsterreinen, enzovoort.

2.2.2. *Inhoudelijke thema's van het beleid*

Ten tweede worden de beleidsplannen algemeen inhoudelijk verkend op typen beleidsinstrumenten en hoe deze aansluiten op de geformuleerde doelen: punten 2 t/m 4 van de bestuurskundige toetsingslijst. Omdat de vraag van het ROVG was om te kijken naar aanknopingspunten voor DV-thema's, is de verkenning vanuit deze visie uitgevoerd. Daarbij zijn de verschillende inhoudelijke doorsnijdingen van het *Door met Duurzaam Veilig*-boek aangehouden: ten eerste naar maatregeltype: infrastructuur, voertuigen, intelligente transportsystemen, educatie, en regelgeving en handhaving (*Bijlage A*). Ten tweede naar de speciale onderwerpen die het boek onderscheidt: snelheid, alcohol, jongeren, fietsers en voetgangers, gemotoriseerde tweewielers, en goederenvervoer (*Bijlage B*). Ten derde kijken we ook in hoeverre er beleid gevoerd wordt op de vijf actuele DV-principes (*Bijlage C*).

Beleid kan op verschillende manieren en vanuit verschillende visies worden vormgegeven. Duurzaam Veilig-beleid kenmerkt zich door uitwerkingen die zijn gebaseerd op 'de menselijke maat' (fysiek en psychologisch). Daarom is in de verkenning ook globaal gekeken in hoeverre het ROVG-beleid volgens kennis over het menselijk functioneren is vormgegeven.

2.2.3. *Organisatorische aspecten*

Ten derde wordt gekeken naar een aantal organisatorische aspecten van het verkeersveiligheidsbeleid. Hiervoor zijn de punten 5 t/m 8 uit de bestuurskundige toetsingslijst genomen en aangevuld met een tweetal belangrijke organisatorische thema's uit *Door met Duurzaam Veilig*:

- Wat wordt er gedaan aan kwaliteitsbewaking en hoe wordt er omgegaan met faseringsoplossingen: blijft men bij sobere oplossingen of laat men ruimte om verder door te werken naar een ideaal eindbeeld?
- Streeft men naar integraliteit van beleidsterreinen, maatregeltypen en Duurzaam Veilig-principes, en zo ja hoe doet men dat?

2.3. De Gelderse DV-verkenning

Het door het ROVG opgestelde *GMV 2007-2010* (ROVG, 2007a) is als uitgangspunt genomen, met nadere informatie uit het *Werkplan 2007* (ROVG, 2007b). Voor verdere achtergrondgegevens heeft het ROVG nog een aantal aanvullende analyses van de Gelderse onveiligheid aangeleverd (ROVG, 2006a; 2007c; ongepubliceerde analyse Walma), alsmede een aantal monitoringsrapporten met prestatie-indicatoren (bijvoorbeeld ROVG, 2006b; 2007d) en de regionale rapportage over de Tweede fase Duurzaam Veilig (Diepens & Okkema, 2002). Tevens is er mondeling overleg geweest met het ROVG (met Gerard Kern en Henk Walma).

Uiteraard heeft het *GMV 2007-2010* zijn basis en inbedding in de provinciale verkeers- en vervoersplannen van de provincie (Provincie Gelderland, 2004) en de regionale nota mobiliteit van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (2006). Deze zijn daarom ook globaal bekeken, ter oriëntatie op de Gelderse situatie en op de Gelderse visie op verkeersveiligheidsbeleid.

Andere partijen die het verkeersveiligheidsbeleid mede vormgeven zijn gemeenten en politie (Gelderland heeft geen wegbeherend waterschap). Ook hiervoor heeft het ROVG materiaal aangereikt dat globaal is bekeken: een drietal gemeentelijke plannen (Nijkerk: BVA Verkeersadviezen, 2005; Winterswijk: Grontmij, 2005; Bronckhorst: Legters et al., 2007) alsmede analyses voor de Gelderse politieregio's (ROVG, 2007e) en een nadere analyse voor een van de politiedistricten (Noord-West Veluwe: ROVG, 2006c).

Omdat de interesse van Gelderland vooral inhoudelijk van aard is hebben we in de verkenning vooral aandacht besteed aan de aansluiting die bestaat – of nog gezocht kan worden – bij DV-thema's. We hebben bijvoorbeeld niet uitgebreid gekeken naar financiële inbedding of uitvoerbaarheid van de plannen. Wel wordt een indicatie gegeven van de mate waarin deze aspecten in het *GMV 2007-2010* zijn meegenomen.

Bij de verkenning is eerst gekeken wat er aan beleid te vinden was in de plannen, monitoringsrapporten en aanvullend materiaal. Vervolgens is verkend in hoeverre dit beleid voldoet aan de bestuurskundige toetsinglijst, aansluit bij DV-thema's of daarvoor aanknopingspunten biedt.

3. Probleemanalyse en visie als basis voor beleid

In het *GMV 2007-2010* wordt, op basis van een eerdere procesanalyse, geconcludeerd dat het beleid voor de komende jaren op hoofdlijnen op de ingezette koers voort kan gaan. Omdat in het *GMV 2007-2010* en het *Werkplan 2007* geen probleemanalyses voorkwamen, is op basis van aanvullende informatie gekeken naar de analyses waarop het beleid is gebaseerd. We onderscheiden hierbij regionale analyses (provincie, stads-regio; § 3.1) en analyses op een lokaler niveau (gemeente, politiedistrict; § 3.2). Daarna bespreekt het hoofdstuk de visie waaraan het Gelderse beleid ten grondslag ligt (§ 3.3). Het hoofdstuk sluit af (§ 3.4) met conclusies en aanbevelingen over de een probleemanalyse als basis voor beleid.

3.1. Regionale analyses

Volgens het *Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2* (PVVP-2; Provincie Gelderland, 2004) kenmerkt de Gelderse verkeersonveiligheid zich door de volgende punten:

- meer verkeersdoden per inwoner dan het landelijk gemiddelde;
- meeste slachtoffers op provinciale 50- en 80km/uur-wegen;
- ongevallenbeeld wordt steeds diffuser (steeds minder black spots, zowel op provinciale als gemeentelijke wegen);
- onervarenheid van jonge weggebruikers (fietsende schooljeugd, automobilisten, gemotoriseerde tweewielers);
- belangrijkste risicogedragingen: te hard, met alcohol of zonder gordel rijden.

Omdat Gelderland zo veel mogelijk verkeersveiligheidsbeleid wil voeren daar waar de effecten het grootste zijn, worden in de verschillende Gelderse deelregio's aandelen van verschillende typen ongevallen onderzocht en worden hun geregistreerde oorzaken zo goed mogelijk in beeld gebracht (zie bijvoorbeeld Huisman & Hellings, 2005). Deze oorzaken vormen verdere basis voor maatregelen.

Wat uit de bovengenoemde stukken nog niet duidelijk naar voren komt is wat de veiligheidskwaliteit is van de inrichting van de infrastructuur, welke conflicttypen per wegtype veel voorkomen, wat het aandeel is van bepaalde doelgroepen in Gelderland (relatief veel ouderen of juist jongeren), wat de mobiliteits-, risico-, slachtoffer- en ongevallencijfers zijn, uitgesplitst naar zaken zoals vervoerswijze (en die van de eventueel tegenpartij), locatie, tijdstip, leeftijd en geslacht.

Overigens zijn (op het aantal verkeersdoden per inwoner na) de genoemde kenmerken niet uniek voor Gelderland, maar komen ze overeen met het landelijke beeld van problemen op het gebied van verkeersveiligheid (zie bijvoorbeeld SWOV, 2007). Dit zou ook voor de onderliggende problematiek en aandelen doelgroepen kunnen gelden.

In de analyses van Gelderse black spots (bijvoorbeeld ROVG, 2006a) is wel gedetailleerder gekeken naar conflicten en inrichting als oorzaak van ongevallen. Hierop is het regionale black-spotbeleid gebaseerd.

3.2. Lokale analyses

3.2.1. *Analyses van gemeentelijke plannen*

Gemeenten zijn op lokaal niveau de belangrijke beleidsinvullers. Het ROVG stimuleert de regionale speerpunten in de gemeentelijke plannen (zie ook *Hoofdstuk 5*). Deze plannen worden doorgaans niet door gemeentelijke beleidsmedewerkers opgesteld, maar door adviesbureaus.

Analyse van een paar willekeurige gemeentelijke plannen (BVA Verkeersadviezen, 2005; Grontmij, 2005; Legters et al., 2007) leert dat deze plannen een beeld schetsen van de lokale knelpunten. Overigens worden deze in de plannen niet altijd met cijfermateriaal ondersteund.

3.2.2. *Analyse van politiebeleidsstukken*

Analyses waarop de politie haar beleid baseert zijn afkomstig van verschillende bronnen (Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie – BVOM, regionale politie en ROVG). Deze zijn niet allemaal tot in detail bestudeerd. Het BVOM levert vooral inzicht in overtredingsgedrag en registreert ook handavingsinspanningen en aantal bekeurde voertuigen. De analyses van de politieregio's (ROVG, 2006c; 2007e) worden als basis genomen om per twee jaar de verdeling van de handavingsinspanningen te herzien. Deze analyses zijn vooral gebaseerd op ongevallen en hun (vermoedelijke) overtredingsoorzaak. Er wordt echter geen rekening gehouden met bijvoorbeeld menselijke fouten als oorzaak, of met registratieproblemen. Ook wordt niet gecorrigeerd voor de areaalgrootte van de politieregio's of voor het aantal voertuigkilometers dat daar wordt gereden; deze hebben een belangrijke invloed op het aantal ongevallen.

3.3. De visie die ten grondslag ligt aan het Gelderse verkeersveiligheidsbeleid

Volgens het ROVG is het beleid van het *GMV 2007-2010* vooral gebaseerd op algemeen (landelijke) kennis over verkeersveiligheidsproblemen en het daarop gebaseerde landelijke, proactieve Duurzaam Veilig-beleid (*Nota Mobiliteit*; zie ROVG, 2003, waarvan het *GMV 2007-2010* een actualisering is). Een integrale aanpak en samenwerking staan hoog in het vaandel. De provinciale speerpunten en visies zijn ook in gemeentelijke plannen terug te vinden. De gemeentelijke plannen die zijn bekeken beschrijven vooral hoe ruimtelijke ordening, netwerkvisie en verkeersproblemen op elkaar ingrijpen. Vanuit de netwerkgedachte wordt daarbij vaak over de eigen lokale en regionale grenzen, of zelfs over de landsgrenzen heen gekeken. Aanvullend beleid op het gebied van educatie en handhaving wordt niet of nauwelijks vanuit een visie of probleemstelling gevoerd. Van de bekeken stukken is er maar één gemeente die een duidelijke visie tentoonspreidt als het gaat om de aanpak van snelheidsproblemen (erftoegangswegen): ten eerste wil men de inrichting van deze wegen verbeteren, en in tweede instantie de politie inzetten voor handhaving. Ook wil men handhaving inzetten in de overbruggingsperiode totdat deze verbetering van de inrichting kan plaatsvinden. Daarnaast worden wijkbewoners geïnformeerd over gewenst gedrag op deze locaties.

Het algemene Gelderse beleid wordt in het PVVP-2 in de volgende beleidslijnen samengevat:

- Voorkómen: verkeersveiligheid als criterium bij ruimtelijke plannen, doelgroepenbeleid bij verkeerseducatie, en handhaving op trajecten met hoge onveiligheid;
- Benutten: regionale concretisering van Duurzaam Veilig fase 2 en toepassen van verschillende richtlijnen waaronder die voor essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK) om tot duurzaam veilige infrastructuur te komen. Daarbij wordt zowel een locatiegebonden als trajectaanpak nagestreefd;
- Bouwen: alle nieuwe infrastructuur duurzaam veilig aanleggen. Onder 'duurzaam veilig' wordt hier verstaan: conform de richtlijnen uit het *Handboek Wegontwerp* en de *Richtlijn essentiële herkenbaarheidskenmerken*.

Het Gelderse Duurzaam Veilig-beleid wordt, op met name een aantal educatieprojecten na, voornamelijk geconcretiseerd op basis van landelijke afspraken daarover. In het verleden is regelmatig door gerekend hoe verschillende proactieve maatregelpakketten de verkeersveiligheidsdoelstellingen dichterbij brengen (zie bijvoorbeeld Diepens & Okkema, 2002; Wittink & Schoon, 1999). Deze doorrekeningen vertrokken met name vanuit de door de provincie gestelde eis van integraal beleid op het gebied van verkeersveiligheidsmaatregelen.

Naast het proactieve Duurzaam Veilig-beleid wordt echter ook 'curatief' (black-spot)beleid gevoerd. Dit beleid wordt mede gevoerd om de aandacht voor verkeersveiligheid hoog op de politieke agenda te houden. In de provincie heerst de opvatting dat verkeersveiligheidsbeleid beter te 'verkopen' is aan de hand van concrete locaties waar voor het gevoel veel ongevallen gebeuren, dan aan de hand van generieke onveiligheid. Het ROVG is zich ervan bewust dat gevaarlijke locaties een afnemend probleem vormen waar steeds minder winst valt te behalen. Omdat de ongevallenregistratie steeds beperkter wordt (met name voor de lichtere typen ongevallen), is besloten om het black-spotcriterium naar beneden bij te stellen om toch nog 'voldoende' locaties te kunnen vinden.

Het handhavingsbeleid van de politie wordt beïnvloed door uiteenlopende informatie (zowel overtredingspercentages, ongevallen, als meer subjectieve factoren) en op verschillende visies: zowel de visie van het BVOM als die van de regio zijn basis van het totale beleid. Hierdoor is het totaalbeeld van de rol en de visie van de politie als handhavend orgaan wat diffuus.

3.4. **Conclusies en aanbevelingen over probleemanalyse en visie als basis voor het beleid**

Op basis van het onderzochte materiaal concluderen we dat het uitgezette beleid in met name het *GMV 2007-2010* (dat centraal staat in deze verkenning) vooral gebaseerd is op algemene beleidslijnen en, op lokaler niveau, op wat specifiekere analyses. Hierbij staan zowel het landelijke, preventieve Duurzaam Veilig-beleid centraal, alsmede curatief black-spot-beleid. Omdat het handhavingsbeleid van de politie op verschillende bronnen is gebaseerd, is het beeld van de beleidsbasis wat diffuus.

De indruk bestaat dat er in het algemeen ruimte is voor verbetering in de gehanteerde probleemanalyses als basis voor beleid. Daarbij moet gedacht worden aan het volgende:

- analyses van de inrichtingskwaliteit van wegen in relatie tot wat veilig is;

- veel voorkomende conflicttypen per wegtype;
- aandeel van bepaalde doelgroepen in Gelderland (relatief veel ouderen of juist jongeren);
- analyses van mobiliteits- risico-, overtredings-, slachtoffer-, en ongevalgegevens uitgesplitst naar vervoerswijze (en die van de eventuele tegenpartij), locatie, tijdstip, leeftijd en geslacht.

Dergelijke probleemanalyses kunnen, naast de reeds gehanteerde aanpak, extra informatie verschaffen om het Gelders verkeersveiligheidsbeleid fijn te slijpen of te prioriteren.

4. De inhoud van het beleid

In de bestuurskundige toetsingslijst worden drie onderwerpen genoemd (punten 2 t/m 4) die relevant zijn als het gaat om de inhoud van het beleid:

- *Beschrijving van het doel van het beleid*
Bestudering van het *GMV 2007-2010*, het *Werkplan 2007* en de monitoringsrapporten leert dat deze in het teken staan van de regionale doelstelling van verkeersslachtoffers in 2010. Ook worden ze gekoppeld aan afgeleide doelstellingen (prestatie-indicatoren) zoals overtredingspercentages (snelheid, alcohol en dergelijke) of percentages scholen, infrastructuur en dergelijke, die aan veiligheid gerelateerde voorwaarden voldoen.
- *De beleidsinstrumenten die worden ingezet*
De beleidsinstrumenten die vanuit het *GMV 2007-2010* worden ingezet betreffen: educatie, handhaving en infrastructuur. Binnen educatie wordt vervolgens een aantal doelgroepen onderscheiden, gekoppeld aan hun dominante vervoerswijze. Binnen de verschillende beleidsinstrumenten wordt jaarlijks een aantal concrete activiteiten gedefinieerd.
- *Bijdrage van de beleidsinstrumenten aan het doel van het beleid.*
Voor zover het activiteiten betreft die al lopen en waarmee minimaal een jaar ervaring is opgedaan, worden deeldoelstellingen geformuleerd voor 2010. Deze doelstellingen zijn geformuleerd in termen van prestatie-indicatoren (zie hierboven) en deze worden jaarlijks gemonitord. Nu en dan wordt het beleid doorgerekend om in te schatten in hoeverre het beleid de slachtofferdoelstelling haalbaar maakt (zie bijvoorbeeld Diepens & Okkema, 2002; Wittink & Schoon, 1999). Van niet al het (Gelderse) verkeersveiligheidsbeleid is echter (in detail) bekend wat het oplevert in termen van slachtofferbesparing.

Behalve aan de hand van de bestuurskundige toetsingslijst, is de inhoud van het beleidsplan ook nog verkend aan de hand van DV-thema's zoals die te vinden zijn in de *Bijlagen A t/m C*. Dit hoofdstuk gaat hier uitgebreider op in. Per onderwerp wordt eerst beschreven wat er is aan plannen (*GMV 2007-2010*) en huidige activiteiten (*Werkplan 2007*), de progressie die daarin al is gemaakt (voor zover bekend uit de monitoringsrapporten 2005 en 2006) en welke zaken nog ontbreken of aanknopingspunten bieden voor DV-thema's. De plannen zijn verkend naar maatregeltype (§ 4.1), naar speciaal onderwerp (§ 4.2) en naar DV-principes (§ 4.3). Het hoofdstuk sluit af met conclusies (§ 4.4) over de inhoud van het beleid.

4.1. Naar maatregeltype

Het *GMV 2007-2010* zet in op drie maatregeltypen: educatie, handhaving en infrastructuur. Per maatregeltype wordt eerst ingegaan op datgene dat het ROVG van plan is te doen, wat er daadwerkelijk gebeurt op dit gebied en wat de effecten hiervan zijn op de verkeersveiligheid of op prestatie-indicatoren. Vervolgens wordt per maatregeltype ingegaan op aanknopings-

punten voor het gedachtegoed uit *Door met Duurzaam Veilig*, zoals dat te vinden is in de lijsten in *Bijlage A*.

4.1.1. *Educatie*

Educatie is de het belangrijkste beleidsterrein van het ROVG, en daarom is hier in de DV-verkenning het meest uitgebreid naar gekeken, met name naar de formele educatie. De aanpak die bij educatie wordt gekozen is die van de leeftijdsdoelgroepen, gekoppeld aan de verschillende verkeersrollen die voor deze groepen kenmerkend zijn, en aan de competenties van de verschillende leeftijdsgroepen. Deze aanpak is geconcretiseerd in de Permanente Verkeerseducatie (PVE, Vissers et al. 2005). Er zijn inmiddels diverse educatieprojecten op de markt die door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer in een PVE-toolkit (zie <http://pvetoolkit.kpvv.nl>) worden verzameld. Naast een korte beschrijving van het project worden ze op deze internetpagina tevens gescoord op de 'Goals for Driver Education'- (GDE-)matrix (Siegrist, 1999), een in Europa algemeen gebruikt systeem om te scoren aan welke competenties een educatieproject aandacht besteedt. Op deze wijze kan inzicht verkregen worden in de compleetheid (in aanleren van competenties) van het lespakket..

Naast educatieprojecten wordt er algemene publieksvoorlichting verzorgd en zijn er projecten voor bepaalde doelgroepen, meestal met thema's op het gebied van handhaving. Met name alcoholgebruik is een belangrijk thema met projecten als bijvoorbeeld 'Fris rijdt', 'Wat kan ik voor u inschenken', het sportkantineproject, de BOB-campagne, en Team Alertacties zoals BobZone in discotheken.

De Gelderse plannen, criteria en monitoring van educatieprojecten verschillen per doelgroep. De volgende doelgroepen worden hierbij onderscheiden: jonge kinderen (0-4 jaar), basisschoolkinderen (4-12 jaar), middelbare schoolkinderen (12-16 jaar), beginnende bestuurders (vanaf 16 jaar), rijbewijsbezitters en ouderen (vanaf 65 jaar).

Kinderen van 0 tot 4 jaar

Voor jonge kinderen is in 2007 het project JONGleren als pilot uitgevoerd. De komende jaren is het plan dit project breder te gaan uitrollen. Er zijn nog geen doelstellingen geformuleerd en er zijn uiteraard ook nog geen monitoringsresultaten.

Basisschoolkinderen

Het ROVG hanteert voor de lespakketten voor basisscholen de eisen dat:

- er een doorlopende leerlijn in zit (dat wil zeggen dat alle leeftijdsgroepen verkeersonderricht krijgen);
- praktijkervaring een onderdeel vormt (dit wordt vaak ook opgelost door aanvullende pakketten zoals 'Streetwise', 'praktisch verkeerseexamen' en 'Van 8 naar 1');
- dat ouders erbij betrokken worden.

Inmiddels zijn er vier lespakketten die aan deze eisen voldoen: 'Afgesproken!', 'Klaar... over', 'Wijzer door het Verkeer' en 'Wegwijs'. Via het VerkeersEducatieLoket Gelderland is over deze programma's meer informatie te vinden en scholen kunnen via het loket hiervoor subsidie verkrijgen. De genoemde lespakketten voldoen volgens de PVE-toolkit aan

alle eisen van de GDE-matrix. De omvang van de lespakketten binnen een schooljaar verschilt overigens van pakket tot pakket. Het ROVG stuurt niet specifiek op de inhoud van de schoolpakketten en hier liggen mogelijk juist kansen voor de toekomst.

De doelstelling voor educatie aan de basisschooldoelgroep is dat in 2010 50% van de Gelderse scholen een lespakket hanteert dat aan de gestelde criteria voldoet. De meest recente monitoring (ROVG, 2007c) laat zien dat er progressie zit in het aantal scholen dat hieraan voldoet, maar dat het uitbreidingstempo omhoog moet wil de doelstelling gehaald worden.

Het ROVG stimuleert via Veilig Verkeer Nederland (VVN) de inzet van verkeersouders, die met name de verkeersveiligheid op en rond de school in de gaten houden. Ook stimuleert VVN verkeers(veiligheids)projecten op basisscholen.

De doelstelling is dat in 2010 80% van de Gelderse basisscholen een verkeersouder heeft, en 40% van de scholen verkeers(veiligheids)projecten uitvoert. Ruim de helft van de scholen heeft reeds een verkeersouder, maar de jaarlijkse groei is niet zodanig dat de doelstelling voor 2010 haalbaar lijkt. VVN gaat hier nu extra op sturen. De doelstelling voor het percentage scholen met verkeers(veiligheids)projecten is voor ruim de helft gerealiseerd, maar omdat er nog maar één monitoringsjaar beschikbaar is, is het nog onduidelijk hoe de progressie is.

Het is onbekend wat het effect is van de genoemde educatieactiviteiten op verkeersgedrag en verkeersveiligheid. Geen van de projecten was bijvoorbeeld onderdeel van het EVEO-project ('Effecten van Verkeers-educatie Onderzoek'; Twisk et al., 2007).

Middelbareschoolkinderen

Voor het middelbaar onderwijs is PVE nog wat minder goed uitgewerkt dan voor het basisonderwijs, maar het ROVG stimuleert de projectondersteuning van middelbare scholen via bureau SOM onderwijs- en milieuprojecten. Dit bureau werkt tevens geregeld mee aan een nieuwsbrief over het belang van verkeerseducatie op de middelbare school. Daarnaast worden er projecten georganiseerd met Team Alert (leeftijdsgroepaanpak) en worden thema-onderwerpen zoals alcoholgebruik geagendeerd ('Onder invloed op weg') in samenwerking met Iriszorg en Tactus. Voor dit laatste zijn bovendien nieuwe ontwikkelingen gaande die erop neerkomen dat de gevaren van alcoholgebruik in een breder verband dan alleen dat van verkeersveiligheid op de agenda gezet worden.

De 2010-doelstelling van middelbare scholen die gebruikmaken van projectondersteuning is gesteld op 50%. Men is in Gelderland al behoorlijk op weg naar deze doelstelling, al is het afgelopen jaar de progressie klein geweest. Voor het themaonderwerp alcoholgebruik is de doelstelling geformuleerd dat in 2010 75% van de scholen beschikt over het pakket en 40% het ook daadwerkelijk gebruikt. Beide doelstellingen zijn al bijna gehaald.

De effecten van deze projecten op gedrag en verkeersveiligheid zijn niet bekend omdat ze nog niet geëvalueerd zijn.

Beginnende bestuurders

Voor de doelgroep beginnende bestuurders (bromfiets, auto, motor) wordt er gewerkt aan het opzetten van inhoudelijke programma's waarbij het ROVG zelf betrokken is en die de beginners beter kunnen toerusten. Bij de verschillende projecten wordt gewerkt met professionele projectleiders.

Voor bromfietzers wordt een cursus met praktijkoefening geboden. De doelstelling voor 2010 is dat de helft van de kandidaten die slagen voor het theoretische bromfietsexamen de cursus volgt. Deze doelstelling is echter al een aantal jaren overtroffen. In 2008 zal het landelijk bromfietsexamen waarschijnlijk met een praktijkgedeelte worden uitgebreid, waarna de Gelderse cursus weinig meer toevoegt. Tot die tijd biedt het ROVG de cursus nog aan.

Voor beginnende automobilisten is er de mogelijkheid om de Rijopleiding in Stappen (RIS) te volgen. Daarnaast wordt er voor automobilisten die ½ tot 1 jaar in het bezit zijn van hun rijbewijs een terugkomdag georganiseerd. Deze laatste is gericht op bewustwording van risico's: de dag bevat groepsdiscussie, rijvaardigheidsanalyse, en een baanoefening met evaluaties door leeftijdsgenoten.

De 2010-doelstelling voor RIS (jaarlijks 6000 geslaagde kandidaten) is nog verre van verwezenlijkt. Deze rijopleiding wordt landelijk gepromoot en niet speciaal in Gelderland. De verwachting van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is wel dat de vraag naar RIS zal aantrekken door de nieuwe verzwaarde rijexameneisen, met daarin onderwerpen als gevaarherkenning, zelfstandig rijden en Het Nieuwe Rijden.

De terugkomdagen voor beginners heeft als doelstelling dat in 2010 jaarlijks 1500 Gelderse jonge automobilisten een dergelijke dag bijwoont. Na het eerste jaar van uitvoering blijkt ruim een derde van deze doelstelling gehaald. De progressie is nog onduidelijk.

Van de RIS is bekend dat het op zich een didactisch betere methode is dan de traditionele rijopleiding. De meerwaarde voor de verkeersveiligheid is echter lastig aan te tonen, ook vanwege het feit dat mensen zich er vrijwillig voor aanmelden en er daardoor sprake kan zijn van zelfselectie (zie SWOV, 2006).

De terugkomdag is gebaseerd op onderzoek naar een tweede fase in de rijopleiding (zie bijvoorbeeld De Crean et al. 2005). Bovendien is het Gelderse project geëvalueerd (Vissers, 2007) op basis van zelfgerapporteerde attitudes en gedrag. De dag had niet tot gevolg dat de rijstijl of verkeersattitude veranderde. Wel was er enige positieve verandering in risicoperceptie en gedragsintentie. De praktijkrit bleek bij de meesten de indruk te wekken dat men geleerd had een noodstop te maken, terwijl het juist de bedoeling was de groep van risico's bewust te maken. Op basis hiervan zijn aanbevelingen gedaan voor inhoudelijke verbeteringen van de terugkomdag. Deze aanbevelingen zijn voor het vervolg verwerkt. Een dergelijke aanpak ziet er veelbelovend uit.

Rijbewijsbezitters

Voor de doelgroep 'rijbewijsbezitters' blijkt het lastig om een educatief programma in het kader van PVE te ontwikkelen. Vooral nog wordt daarom vooral ingezet op een educatief programma en algemene voorlichting voor het tegengaan van (excessieve) overtredingen in samenwerking met het Openbaar Ministerie. De voorheen gehouden Regionale Motorvaardigheids-trainingen (RMT) worden door gebrek aan belangstelling gestopt. Wel wordt er door de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging een gevaarherkenningstraining voor motorrijders ontwikkeld. Via VVN wordt de verkeersveiligheid bij het beroepsvervoer gestimuleerd (de Actie Veilig Rijden) en wil Gelderland een proef met de Safety Scan gaan houden.

De 2010-doelstelling dat jaarlijks 3600 deelnemers bij 125 bedrijven in Gelderland deelnemen aan de verkeersveiligheidsacties van VVN is het afgelopen jaar voor meer dan de helft gehaald. De komende jaren moet de progressie blijken.

Er is geen onderzoek gedaan waaruit effecten van deze projecten op gedrag en verkeersveiligheid zijn af te leiden.

Ouderen

Voor de doelgroep 65-plus worden diverse cursussen georganiseerd door VVN: seniorenritten (beter bekend als BROEM), fiets- en scootmobielcursussen en voorlichtingsbijeenkomsten. Deze zijn erop gericht ouderen mobiel te houden.

Voor de seniorenritten is de doelstelling voor 2010 dat jaarlijks 3000 (of een zesde deel van de 'nieuwe') Gelderse ouderen een dergelijke cursus volgen (hierbij wordt ervan uitgegaan dat er jaarlijks ongeveer 18.000 65-plussers bijkomen in Gelderland). Op dit moment is ruim de helft van de doelstelling gerealiseerd. De progressie is niet heel erg groot en een enkel jaar laat zelfs een heel laag aantal deelnemers zien. VVN gaat zich inspannen voor een hoger deelnamequotum. De 2010-doelstelling voor scootmobielcursussen is gesteld op jaarlijks 500 deelnemers. De doelstelling is het afgelopen jaar voor ruim de helft gehaald door een uitbreiding van de activiteiten in Gelderland. De jaren daarvoor was de progressie minimaal. De fietscursussen gaan pas volgend jaar gemonitord worden.

Er is geen evaluatieonderzoek uitgevoerd en dus is niet bekend wat de genoemde activiteiten voor effect hebben op gedrag en verkeersveiligheid.

4.1.1.1. Informele educatie

In *Door met Duurzaam Veilig* is geconstateerd dat met name informele educatie belangrijk is voor het opdoen van ervaring. De rol van ouders en begeleiders is daarbij onontbeerlijk; zij kunnen helpen bij het ontwikkelen van zelfinzicht, wat wel en niet te doen, leren hoe veilig aan het verkeer deel te nemen, en de juiste attitudes in het verkeer te kweken. Met name met deze laatste onderwerpen is het belangrijk zo vroeg mogelijk te beginnen.

De verschillende projecten die het ROVG voor de verschillende doelgroepen promoot bieden diverse mogelijkheden om de informele educatie nog meer te verankeren:

- Voor de jongsten is er het project JONGleren waarin een belangrijke rol voor de ouders is weggelegd. Het gaat hier echter nog om een pilot-project dat bovendien maar een week duurt. Een dergelijk project zou meer verankerd kunnen worden door met name ouders frequenter op hun belangrijke rol te attenderen, bijvoorbeeld door hier in ouderavonden of nieuwsbrieven regelmatig op te wijzen.
- Bij de basisschoolpakketten wordt door het ROVG al de eis gesteld dat ouders erbij betrokken worden. Daarnaast zijn er verkeersouders (op locatie). Ook hier kan via nieuwsbrieven en ouderavonden aandacht gevraagd blijven worden voor de belangrijke rol van de opvoeders. Overigens kan hierbij ook gedacht worden aan de begeleiders bij buitenschoolse activiteiten, zoals het vervoer van en naar sport- en hobbyclubs.
- Bij de middelbare scholieren en beginnende bestuurders ligt het meer voor de hand om in te zetten op de invloed die leeftijdgenoten kunnen hebben. Het ROVG maakt al gebruik van Team Alert en op de

praktijkdagen voor beginnende automobilisten worden leeftijdgenoten betrokken in de beoordeling van het rijgedrag (Vissers, 2007). Bij met name de bromfiets zou vooral ook aandacht kunnen worden besteed aan het voorkómen dat men op dit gevaarlijke vervoermiddel stapt. Hierbij kunnen ouders en andere opvoeders natuurlijk ook een sturende rol krijgen; de bewustwording hiervan zou door het ROVG gestimuleerd kunnen worden door middel van voorlichting.

4.1.1.2. Thema 1 van formele educatie: vergroten van probleembesef

Het eerst binnen *Door met Duurzaam Veilig* aangeduide thema voor formele educatie is het werken aan probleembesef van verkeersonveiligheid en het vergroten van draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen die niet altijd even populair zijn. Tevens zou via voorlichting (langs de weg) nadere informatie gegeven kunnen worden over de redenen van handhaving. Allemaal met het oog op meer begrip van de weggebruiker voor het getroffen beleid en zijn eigen gedragingen in het verkeer.

Uit de lesprogramma's die het ROVG promoot voor het basisonderwijs is niet altijd duidelijk op te maken of het verhogen van probleembesef een onderwerp is. De indruk bestaat dat, als het aanwezig is, dit met name in de hoogste groep van de basisschool aan bod komt. Om dit beter vast te kunnen stellen zouden de lespakketten inhoudelijk bekeken moeten worden en zou het ROVG kunnen overwegen ook tot criteria ten aanzien van de inhoud van de lespakketten over te gaan. De inhoudelijke beoordeling is een taak die een onderwijsdeskundige op zich zou kunnen nemen, en niet een verkeersveiligheidsdeskundige. Belangrijk is en blijft dat de leerstof aansluit bij de competenties van de betreffende leeftijdsgroep (menselijke maat). Een aantal onderwerpen en boodschappen die spelen op het gebied van verkeersveiligheid (bijvoorbeeld hoe om te gaan met vrachtverkeer) zijn doorgaans nog te complex voor jonge kinderen. In dat geval hebben de ouders en begeleiders nog een belangrijke (opvoedende en begeleidende) rol.

Inhoudelijk zicht op educatie en sturing op wat wordt aangeboden bestaat wel voor de doelgroep beginnende gemotoriseerde bestuurders. We constateren hierbij dan ook dat men duidelijk bezig is in dergelijke cursussen de wetenschappelijke kennis over het verhogen van probleembesef te implementeren. Deze inhoudelijke sturing is een mooi voorbeeld van hoe het ROVG DV-thema's (beter) in het beleid kan verankeren.

Pogingen om educatiepakketten meer te baseren op wetenschappelijke kennis op het gebied van verkeersveiligheid worden ook gedaan in een pakket voor het voortgezet onderwijs (onderwerp alcohol). De ontwikkeling van dit pakket staat nog in de kinderschoenen. Het feit dat dit pakket nog in ontwikkeling is, biedt kansen om ook de gevaren van combinatiegebruik van alcohol en drugs in het pakket op te nemen.

Het is niet duidelijk in hoeverre er wordt gewerkt aan het verhogen van het probleembesef bij ouderen. Zo is het bijvoorbeeld onbekend in hoeverre ouderen in de cursussen gewezen worden op hun beperkingen en hoe daar veilig mee om te gaan. De insteek lijkt nu vooral te zijn om ouderen mobiel te houden, maar dit is niet per se veilig. Bij afnemende competenties is het de vraag of deze door middel van cursussen gecompenseerd kunnen worden. De veiligheid van ouderen zou bijvoorbeeld vooral gebaat zijn bij het afweten van verschillende vervoerskeuzen (zie volgende paragraaf).

Het verhogen van draagvlak voor maatregelen is, voor zover kon worden nagegaan, geen expliciet onderwerp in de lespakketten. Er zijn echter wel pakketten, zoals de praktische pakketten Streetwise en de VVN-projecten voor beginnende middelbare scholieren, die aanknopingspunten bieden om draagvlakverhoging mee te nemen door aandacht te besteden aan het 'waarom' achter bepaalde maatregelen. Streetwise besteedt al aandacht aan gordels, en wellicht zou een maatregel als snelheidsremmers daaraan kunnen worden toegevoegd.

Ook draagvlakverhoging voor handhaving, met name door achtergrondinformatie te verschaffen daar waar de regels afwijken van wat mensen geloofwaardig vinden of gewend zijn, is geen expliciet onderwerp in de educatie in Gelderland. Beknopte, heldere voorlichting langs de weg is in dergelijke gevallen aan te bevelen.

4.1.1.3. Thema 2 van formele educatie: strategische veiligheidsoverwegingen

Een tweede thema van duurzaam veilige formele educatie is het vergroten van inzicht in strategische verkeersveiligheidsoverwegingen. Het gaat daarbij zowel over voertuigkeuze en routekeuze, als over de eigen taakbekwaamheid in relatie tot de omstandigheden.

Het blijkt dat in het Gelderse project voor de allerjongsten strategische keuzen inderdaad onderwerp zijn. Vermoedelijk wordt hier wel gedoeld op de ouders, aangezien deze kinderen nog wel erg jong zijn om zelf inzicht te hebben in wat gevaarlijk voor ze is. Het gaat er hierbij ook om dat ouders ervoor zorg dragen dat hun kind op een veilige wijze aan het verkeer deelneemt (door zelf mee te rijden bijvoorbeeld) en niet op gevaarlijke plekken gaat spelen (door daarvoor alternatieven te bieden).

In de door Gelderland gepromote lespakketten voor het basisonderwijs zijn strategische keuzen niet heel sterk aanwezig (op te maken uit bijvoorbeeld de leerdoelen onder nummer IV; zie PVE-website). Volgens de PVE-toolkit scoort leerdoel IV in de GDE-matrix 'matig aanwezig' en is dit leerdoel in de praktijkprogramma's zelfs niet aanwezig.

In het voorgezet onderwijs zijn lesprogramma's nog in ontwikkeling. Dit biedt kansen om strategische vervoerskeuzen op de kaart te zetten. Een van onderwerpen is bijvoorbeeld de keuze tussen de (relatief gevaarlijke) bromfiets en geduld uitoefenen en dan de (veiliger) auto. Het ROVG zou zich ook in dergelijke strategische discussies kunnen mengen en veilige vervoerskeuzen kunnen stimuleren.

Ook bij ouderen behoeft strategische vervoerskeuze aandacht. Met name met de afnemende competenties en de wens mobiel te blijven is het zaak dat met name ouderen zich niet alleen bewust zijn van hun kunnen (taakbekwaamheid), maar ook hoe daarmee veilig om te gaan. Daarbij past natuurlijk wel dat veilige alternatieven worden geboden, zoals het ov.

Taakbekwaamheid blijkt met name onderwerp te zijn in de aanvullende programma's voor beginnende bestuurders (auto en bromfiets), bijvoorbeeld in een discussie over alcohol en wat dit doet met je rijvaardigheid. Het aantal onderwerpen dat betrekking heeft op taakbekwaamheid zou verder kunnen worden uitgebreid, en ook bij de andere doelgroepen in lespakketten op de agenda kunnen worden gezet.

4.1.1.4. Thema 3 van formele educatie: aanpak van moedwillige overtreeders

Een derde formeel educatiethema is het tegengaan van moedwillige overtredingen door al jong te leren dat regelovertreding niet getolereerd wordt en door het goede voorbeeld te geven. Tevens wordt aanbevolen om uit te leggen wat de relatie is tussen regelovertreding en onveiligheid, omdat dit vaak niet uit de directe beleving blijkt. Regelnaleving kan daarnaast worden benadrukt als het aansluit bij de sociaal geaccepteerde norm (zoals bij alcohol het geval is; bij snelheid ligt dat vooralsnog anders).

In lespakketten voor het basisonderwijs komt een aantal thema's aan bod op het terrein van overtreding van verkeers- en gedragsregels in het verkeer. Deze liggen vooral op het niveau van kennis en houding (verkeersborden, regels, sociaal gedrag, respect, attitudes). Bij deze thema's zou kunnen worden aangesloten als het gaat om de relatie tussen veiligheid en regels en wat wel en niet geaccepteerd gedrag is en waarom. Daarvoor is het eerst noodzakelijk om de inhoud van de programma's hierop door te lichten, en vervolgens de thema's uit *Door met Duurzaam Veilig* in de lesstof op te nemen. Zonder daarbij de competenties van de verschillende leeftijdsgroepen uit het oog te verliezen, verdient het aanbeveling met deze thematiek zo vroeg mogelijk te starten. Immers, de kans op positieve effecten zijn dan het grootste. Zoals al eerder is geconstateerd, zou het ROVG, naast randvoorwaardelijke criteria, dus ook inhoudelijke kwaliteitscriteria kunnen gaan stellen aan lespakketten.

Ook in de rijopleiding zou meer aandacht besteed moeten worden aan het tegengaan van regelovertreding. Nu wordt nogal eens de nadruk gelegd op 'meerijden met de stroom' in plaats van je houden aan de limiet. Dit is een landelijk beeld. Gelderland heeft al geëxperimenteerd met een 'educatieve gedragsmaatregel' na het begaan van zware overtredingen (naar het concept van de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer). Nog even los van de effectiviteit van een dergelijke maatregel, is het een maatregel die achteraf wordt opgelegd, en het gaat er juist om verkeersdeelnemers zo vroeg mogelijk te leren wat wel en niet geaccepteerd en veilig is. De risicobenadering in de aanvullende cursussen voor beginnende bestuurders biedt een aardige insteek voor dit onderwerp: het gaat immers niet zozeer om het naleven van de regels omdat het regels zijn, maar omdat het veiliger is.

In Gelderland wordt de nadruk op een goede sociale norm in het verkeer uitgewerkt door bijvoorbeeld aansluiting te zoeken bij de landelijke BOB-campagnes, maar ook voert de politie pilotprojecten uit waarbij goed gedrag beloond wordt. De ervaringen met dergelijke pilotprojecten zou geëvalueerd moeten worden en, bij positieve resultaten, breder uitgerold kunnen worden.

4.1.1.5. Thema 4 van formele educatie: voorkomen van ongewenst en onjuist gewoontegedrag

Het vierde formele educatiethema is het tegengaan van onjuist en ongewenst gewoontegedrag (zoals onbewust te hard rijden, of andere gevaarlijke gedragingen die er in de loop der tijd onbewust zijn ingeslopen). Belangrijk hierbij is de notie dat het afleren van slechte gewoontes lastig is, en dat gewoontes daarom maar beter meteen goed, en zo vroeg mogelijk aangeleerd kunnen worden. Daarnaast kan het bijstellen van gewoontegedrag gemonitord en bijgestuurd worden door verkeersdeelnemers periodiek te toetsen en bij te sturen op hun gedrag in het verkeer. Als dit niet via een verplichtstelling kan, dan zou dit aantrekkelijk gemaakt moeten worden.

In Gelderland is het tegengaan van ongewenste gewoonten een onderwerp dat vooral aan bod komt bij de terugkomdagen voor beginnende automobilisten. Daarbij wordt vooral gewezen op reeds aangeleerde gewoonten die beter anders kunnen. In de lespakketten voor kinderen komt het vermoedelijk aan bod daar waar attitudes op het programma staan. Het is belangrijk om goede gewoonten zo vroeg mogelijk in een nieuwe verkeersrol goed aan te leren; dit geldt zowel voor de rol van voetganger, fietser en bromfietser, als voor die van automobilist, motorrijder en vrachtautochauffeur. Periodieke bijsturing is belangrijk omdat eenmaal gevormde gewoonten zich maar zeer moeizaam laten veranderen. Alleen een terugkomdag is daarvoor te weinig. Bij het aanleren van goede gewoonten kunnen ook 'belangrijke anderen' een rol spelen, en dit haakt aan bij informele educatie en de invloed die de sociale omgeving op de verkeersdeelnemer heeft. Het is daarom niet alleen belangrijk dat het goede gedrag aan de beginners wordt aangeleerd, maar ook dat anderen het goede voorbeeld geven. Het ROVG zou bijvoorbeeld kunnen stimuleren dat verkeersdeelnemers gaan beseffen dat door rood rijden niet het goede voorbeeld geeft aan anderen (kinderen) die voor hetzelfde verkeerslicht staan te wachten.

Om bijvoorbeeld terugkomdagen te kunnen gebruiken om foutief gewoontegedrag daadwerkelijk te kunnen corrigeren, zouden ze in de eerste periode na het behalen van het rijbewijs frequenter gehouden kunnen worden en gekoppeld kunnen worden aan een (aantrekkelijk gemaakte) toetsing. Verplichtstelling kan vermoedelijk alleen als het tot een landelijke invoering van terugkomdagen komt.

Ook in de SafetyScan die voor goederenvervoer wordt gebruikt, kan nadruk op goede gewoonten worden gelegd en op periodieke toetsing daarvan. In het geval van professioneel vervoer zou aan de periodieke toetsing van goede gewoonten een keurmerk gehangen kunnen worden.

Binnen de senioren cursussen wordt aandacht besteed aan verkeersregels bij wijze van opfrissing. Dergelijke opfriscursussen zouden wellicht voor jongere doelgroepen ook aan te bevelen zijn. Een deel van de regel-overtreding geschiedt niet moedwillig, maar uit onwetendheid of per ongeluk. Bovendien kunnen zo veranderingen in regels, die na het behalen van het rijbewijs zijn ingevoerd, extra onder de aandacht worden gebracht.

4.1.1.6. Thema 5 van formele educatie: beginners beter toerusten

Het vijfde en laatste formele educatiethema uit *Door met Duurzaam Veilig* betreft het beter toerusten van beginners voor de diverse verkeersrollen, door ze voldoende oefening te bieden. Hierbij dient er opbouw te zitten in de complexiteit van de oefening en deelname aan het verkeer (gefaseerde toegang tot het verkeer), en dienen de verkeersdeelnemers inzicht te krijgen in de eigen toerusting in relatie tot de eisen die de situatie in het verkeer aan hen stelt. Door dit inzicht kunnen ze verstandige keuzen maken en zo de blootstelling aan gevaar verminderen.

In Gelderland wordt er voor de diverse vervoerswijzen (en leeftijdsgroepen die deze vervoerswijzen gebruiken) aandacht besteed aan vaardigheden: Trapvaardig in Streetwise en bijvoorbeeld het VVN-project Van 8 naar 1. We zien hierbij vooral operationele oefening. Meer strategische onderwerpen en

het vergroten van inzicht komen niet aan bod, voor zover we konden nagaan. Deze elementen zouden kunnen worden toegevoegd. Bij de bromfiets wordt de mogelijkheid geboden om een aanvullende praktijkcursus te volgen, wat een vorm is om beginners beter toe te rusten. Voor automobilisten is er de RIS en zijn er de terugkomdagen. Bij beide zou gevaarherkenning nog meer geïntegreerd kunnen worden (taakbekwaamheid) en een hogere frequentie van terugkomdagen zou kunnen worden gestimuleerd. Overigens zijn heel recentelijk plannen openbaar geworden om op landelijk niveau een getrapte rijbewijs in te gaan voeren, iets waar de SWOV in het kader van beter toegeruste beginners erg voorstander van is. In principe is dit namelijk de ultieme vorm van getrapte toegang tot het verkeer, waar ook Gelderland haar voordeel mee kan doen.

4.1.2. Handhaving

Handhaving wordt in ieder geval ingezet op de traditionele HelmGRAS-onderwerpen: helmgebruik, gordels, roodlichtovertredingen, alcohol en snelheid. De handhavingsinspanningen op deze speerpunten wordt deels op basis van objectieve veiligheidsmaten bepaald maar deels ook op basis van subjectieve veiligheid. Volgens het *GMV 2007-2010* worden de handhavingsinspanningen minimaal op hetzelfde niveau gehouden als voorheen, en daar waar kan opgevoerd. Uit de politieregioanalyses blijkt echter dat het hier over de totale politie-inspanningen gaat, en niet over de inspanningen per speerpunt. Tussen de speerpunten vindt, op basis van het ongevallenbeeld per regio, een herverdeling van inzet plaats in termen van 'meer', 'normaal' en 'minder'.

Voor alle HelmGRAS-overtredingen behalve roodlichtnegatie zijn doelstellingen voor 2010 geformuleerd en het overtredingsgedrag wordt hiervoor jaarlijks gemonitord. Het gaat hier om gemiddelde prestaties over heel Gelderland, niet uitgesplitst naar politieregio's, wegtypen, snelheidslimieten of ernst van overtreding. Bij gordeldracht wordt wel onderscheid gemaakt tussen voor- en achterin. Voor roodlichtnegatie worden, net als bij de andere HelmGRAS-onderwerpen (behalve gordels) ongevallen gemonitord waarbij het betreffende overtredingsgedrag (mogelijk) een rol heeft gespeeld. Hieronder worden per onderwerp de plannen en de stand van zaken geschetst. Overigens zijn via de politieregio's zelf en het BVOM gedetailleerdere gegevens opvraagbaar.

Snelheid

De 2010-doelstelling voor snelheidsovertredingen is dat 90% van de verkeersdeelnemers zich aan de snelheidslimiet houdt op de wegvakken waar gehandhaafd wordt. Deze doelstelling werd in 2006 gemiddeld al bereikt. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat bekend is dat er grote spreiding zit in de overtredingspercentages op verschillende wegvakken: deze varieert van minder dan 1% tot meer dan 60% (ROVG, 2007d).

Alcohol

Voor alcoholgebruik is de doelstelling geformuleerd dat in 2010 minder dan 1,5% van de automobilisten in Gelderland in weekendnachten met een bloedalcoholgehalte van meer dan de toegestane 0,5 promille achter het stuur zit. Uit de rij- en drinkgewoonteonderzoeken blijkt dat Gelderland op de goede weg zit (thans 2,0% overtreders) en beter presteert dan Nederland

gemiddeld (in ROVG, 2007d). De laatste twee jaren is het percentage overtreders overigens niet verder afgenomen.

Gordeldracht

De doelstelling voor gordeldracht in 2010 is dat 90% van de auto-inzittenden in Gelderland zowel voor- als achterin de gordel draagt. Voorin blijkt deze doelstelling al meer dan gehaald (92%), achterin nog niet (57%), en het draagpercentage achterin is het laatste jaar ook niet toegenomen (in ROVG 2007d). Van de groep achterinzittenden dragen kinderen wel relatief vaak gordels.

Helmdracht

Voor 2010 is de doelstelling dat 90% van de bromfietzers de helm correct draagt. Deze doelstelling blijkt al een aantal jaren meer dan gerealiseerd.

Van alle HelmGRAS-speerpunten is in het algemeen bekend in welke mate ze bijdragen aan verkeers(on)veiligheid (voor een overzicht, zie SWOV, 2007). Ook is er informatie over inspanningsniveaus en over het type handhaving dat het meest effectief is (in Wegman & Aarts, 2005).

4.1.2.1. Thema's op het gebied van regelgeving en handhaving uit *Door met Duurzaam Veilig*

Politietoezicht werkt op basis van de pakkans. De controles langs de weg vormen de objectieve pakkans. Op grond van deze pakkans en datgene wat ze hierover lezen in kranten of horen van vrienden of kennissen, schatten weggebruikers de kans in dat ze zelf betrappt kunnen worden op een overtreding: de subjectieve pakkans. Deze ingeschatte pakkans werkt als een prikkel om de overtreding te vermijden. Hoe groot de objectieve pakkans is, hoe hoog de subjectieve pakkans wordt ingeschat, en of en hoe er in Gelderland aandacht wordt besteed aan het vergroten ervan is niet bekend. De gegevens van het BVOM bieden wel enig zicht op de objectieve pakkans, maar door verschillen in registratie van handavingsgegevens is het niet altijd duidelijk wat er precies is gemeten. Volgens het *GMV 2007-2010* zijn proeven ten aanzien van pakkansen gepland. De indruk is echter dat de hoeveelheid beschikbare handavingsuren per politieregio op hetzelfde niveau blijft en verdeeld wordt over de speerpunten. Deze verdeling zou gebeuren op basis van ongevallen waarbij het betreffende overtredingsgedrag mogelijk een rol heeft gespeeld. Behalve over proeven met belonen van goed verkeersgedrag wordt er verder niet gesproken over het efficiënter inzetten van de beschikbare capaciteit.

Het *GMV 2007-2010* vermeldt verder dat er gewerkt wordt aan de geloofwaardigheid van handhaving. Men acht hiervoor communicatie het belangrijkste middel. De relatie met de inrichting van de weg lijkt daarmee geen onderwerp. Overigens is dit wel bij een van de gemeentelijke plannen een onderwerp gebleken voor de aanpak van snelheidsovertredingen op erftoegangswegen. Dit is een interessant integraal aanknopingspunt: hoe verhoudt het overtredingsgedrag zich tot de geloofwaardigheid van de limiet (inrichting van de infrastructuur in relatie tot de snelheidslimiet) en tot de geloofwaardigheid van handavingsinspanningen en –methoden?

Op het gebied van preventie van overtredingen zou meer kunnen worden gedaan. Met de huidige technieken zijn alcoholcontroles hiervoor het meest geschikt. Momenteel wordt wel dicht bij gebruikslocaties gecontroleerd,

maar deze controles zouden nog preventiever kunnen worden ingezet door daadwerkelijk op locatie (de parkeerplaats van de uitgaansgelegenheid bijvoorbeeld) te gaan controleren. Op locatie wordt nu vooral aan voorlichting gedaan als preventieve acties (bijvoorbeeld voorlichtingsacties in discotheken).

Als het gaat om de speciale inzet op zware overtreders en recidivisten, is de indruk dat dit geen specifiek aandachtspunt is. Uit de Gelderse monitoringsrapporten blijkt in ieder geval niet dat er op de ernst van overtredingen wordt gemonitord en er zijn geen 'gelaagde' doelstellingen geformuleerd (gespecificeerd naar ernst of specifieke doelgroep). Het is dus niet duidelijk of de snelheidsovertreders die er nog zijn een beetje of heel veel boven de limiet zitten, hoe het gesteld is met het percentage zware drinkers of jonge drinkers, en dergelijke. Het zou aan te bevelen zijn in de toekomst wel van dergelijke doelstellingen te formuleren, zeker op die speerpunten waarvan de doelstellingen gemiddeld genomen al bereikt zijn. Zo kan een duidelijker beeld ontstaan van de groepen die de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen vormen en kan er specifieker worden gewerkt aan de nog resterende bronnen van verkeersonveiligheid.

4.1.3. *Infrastructuur*

Het ROVG stimuleert lokale wegbeheerders op bepaalde speerpunten van infrastructureel beleid. Het gaat hierbij zowel om de curatieve aanpak van gevaarlijke wegen en kruispunten als de proactieve, generieke Duurzaam Veilig-aanpak van wegen. Met overige wegbeheerders worden op provinciaal niveau afspraken gemaakt.

In het *GMV 2007-2010* zijn voor het generieke beleid voor de komende tijd de 50- en 80km/uur-wegen als speerpunt gekozen, omdat hier veel verkeerslachtoffers vallen. Het *GMV 2007-2010* meldt dat daarbij Duurzaam Veilig centraal staat. Een stap die hierin wordt genomen op de genoemde wegen is het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK), en begeleidende communicatie hierover naar de weggebruiker. De doelstelling voor 2010 is dat alle Gelderse gemeenten EHK toepassen, in ieder geval bij nieuwe situaties en onderhoud van bestaande situaties. Via de tweejaarlijkse gemeentelijke enquête wordt dit percentage gemonitord. Uiteindelijk is de aanleg van EHK ook ingezet om de discussie over een werkelijk duurzaam veilig wegennet aan te gaan.

Daarnaast wordt ook aandacht besteed aan de 30- en 60km/uur-zones. Hierbij is een interessante kwaliteitsslag waar te nemen: men heeft namelijk geconstateerd dat er nog vaak te hard gereden wordt in deze gebieden, wat waarschijnlijk op het conto van een slechte inrichting kan worden geschreven. Zo blijken deze wegen vaak niet (met alleen een zonebord), of alleen sober (met weinig snelheidsremmers) ingericht te zijn. Naast de doelstelling voor 30- en 60km/uur-zones als percentage van het wegennet respectievelijk binnen en buiten de bebouwde kom, is voor 2010 de doelstelling geformuleerd dat de niet-ingerichte gebieden in ieder geval sober ingericht moeten zijn. Binnen de bebouwde kom is de doelstelling dat 50% van de wegen Zones 30 zijn, waarvan 50% duurzaam veilig is ingericht en de rest minimaal sober. De doelstelling voor het percentage Zones 30 is reeds gerealiseerd; de

verbetering van de inrichting heeft nog aandacht: 14% is nog niet ingericht.

Buiten de bebouwde kom geldt een soortgelijke doelstelling: 25% van het weggennet moet als Zone 60 zijn ingericht, waarbij 30% duurzaam veilig is ingericht en de rest minimaal sober. Ook hier is de doelstelling voor het percentage Zones 60 reeds gerealiseerd. De kwaliteit van de inrichting kan echter beter: 29% is nog niet ingericht en heeft alleen een zonebord.

Ook is interessant om te vermelden dat bij de prioritering van de aanpak van de 30- en 60km/uur-wegen de V85-snelheid als maatstaf wordt genomen, dat wil zeggen de snelheid waar beneden 85% van de motorvoertuigen rijdt.

Naast de generieke aanpak van 30-, 60-, 50- en 80km/uur-wegen, worden curatief afwisselend gevaarlijke kruispunten en wegvakken aangepakt. Ook hiervoor zijn doelstellingen voor 2010 opgesteld, maar omdat er steeds minder gevaarlijke locaties te vinden zijn volgens het oorspronkelijke black-spotcriterium en omdat de registratie van met name lichtere ongevallen is afgenomen, heeft men dit criterium versoepeld. De curatieve aanpak wordt naast de preventieve aanpak gehanteerd om de aandacht voor verkeersveiligheid hoog op de bestuurlijke agenda te houden.

4.1.3.1. Infrastructurele thema's uit *Door met Duurzaam Veilig*

In Gelderland is inmiddels nagenoeg het gehele weggennet gecategoriseerd, zo blijkt uit de om de paar jaar gehouden enquêtes onder gemeentelijke wegbeheerders. Het is echter onduidelijk in hoeverre de categorisering daadwerkelijk voldoet aan de eisen voor categorisering. In gesprekken met het ROVG is aangegeven dat men weet dat de oudere categorisering afwijkt van de nieuwere categorisering omdat in de tussentijd categoriseringscriteria tot stand zijn gekomen.

Met name bij de 30- en 60km/uur-zones wordt geconstateerd dat de inrichting nog niet altijd correspondeert met de beoogde functie en het beoogde gebruik. In de plannen worden in ieder geval de niet-ingerichte gebieden aangepakt en doelstellingen geformuleerd voor het percentage wegen dat in 2010 duurzaam veilig en minimaal sober ingericht moet zijn. Op basis van landelijke analyses is te vermoeden dat 50- en 80km/uur-wegen qua inrichting (ook) nog niet voldoen aan Duurzaam Veilig. Doordat probleemanalyses ontbreken en ook een instrument zoals de Duurzaam Veilig-meter niet gebruikt wordt, is daar momenteel geen goed zicht op. De inrichting van wegen gaat nu wel (ten aanzien van een aantal kenmerken) geregistreerd worden doordat wegbeheerders Wegkenmerken+ gaan vullen. Tevens worden er onder de gemeentelijke wegbeheerders tweejaarlijkse enquêtes gehouden over het uigevoerde infrastructuurbeleid. Daarnaast is Gelderland een van de onderzoeksprovincies in een SWOV-onderzoek naar de vormgeving van wegen. Dit alles kan een beter zicht gaan bieden op de situatie.

Op het gebied van herkenbaarheid worden de 50- en 80km/uur-wegen de komende tijd vooral aangepakt bij onderhoud of nieuwe aanleg. Eventueel kan dit versneld worden door een extra bijdrage uit de Brede Doeluitkering (BDU). Het gaat dan overigens om het aanbrengen van EHK. Het is daarmee niet zonder meer gezegd dat de herkenbaarheid van deze wegen verbetert. Hoe het momenteel met de herkenbaarheid van de wegen is gesteld, is onduidelijk. Ook is niet duidelijk hoe consistent en herkenbaar het

wegbeeld van de verschillende wegtypen straks zal zijn. Het vermoeden bestaat dat, als de 30- en 60km/uur-wegen beter ingericht worden, ze hiermee wel herkenbaarder worden als wegen waar niet te hard gereden moet worden, en waar kwetsbare verkeersdeelnemers mengen met snel gemotoriseerd verkeer.

Over vergevingsgezindheid is geen informatie bekend. Op basis van landelijke analyses bestaat het vermoeden dat dit met name op 80km/uur-wegen nog een probleem is. Omdat er probleemanalyses en inrichtings-monitoring van deze wegen in Gelderland ontbreken, is dit echter niet bekend.

4.1.4. *Voertuigbeleid en intelligente transportsystemen*

Er wordt in de plannen geen melding gemaakt van regionale initiatieven op het gebied van intelligente transportsystemen (ITS) en voertuigbeleid. Dit laatste leent zich ook minder voor regionaal beleid. Voor ITS ligt dat anders omdat regionaal wel proeven kunnen worden uitgevoerd. Gelderland is in het verleden wel een educatief programma gestart samen met het Openbaar Ministerie, gericht op ernstige overtreeders, waarbij ook het idee was om met een black box in de auto te werken. Deze proef is echter in het slop geraakt.

4.2. **Naar speciale onderwerpen**

Het *GMV 2007-2010* is niet zozeer geordend naar speciale onderwerpen (zoals snelheid, alcohol, jongeren en dergelijke), maar deze zijn wel uit de plannen voor de verschillende maatregeltypen te destilleren. Vervolgens zijn ze langs de DV-thema's uit de lijsten in *Bijlage B* gelegd. Het aardige van een verkenning van de speciale onderwerpen is dat een beter beeld ontstaat hoe de verschillende beleidsplannen op deze onderwerpen ingrijpen en hoe integraal of juist gefragmenteerd het beleid op het betreffende punt is.

4.2.1. *Snelheid*

Snelheid is in Gelderland primair een onderwerp voor handhaving (zie § 4.1.2), op beperkte schaal ook onderwerp bij de inrichting van infrastructuur (30- en 60km/uur-zones; zie § 4.1.3), en bij educatie bijvoorbeeld op de terugkomdag voor beginnende automobilisten waar snelheid in relatie tot gevaarlijke situaties aan bod komt (zie § 4.1.1).

4.2.1.1. *Snelheidsthema's uit Door met Duurzaam Veilig*

Voor zover bekend wordt in Gelderland nog niet kritisch naar snelheidslimieten gekeken. De geloofwaardigheid van limieten is in het *GMV 2007-2010* op de agenda gezet, maar dan vooral in de zin van communicatie naar burgers. Toch vindt in met name 30- en 60km/uur-gebieden de komende jaren volgens de plannen een verbeteringslag plaats als het gaat om de inrichting van de infrastructuur in relatie tot de geldende limiet. Hoe met overgangen in wegbeeld wordt omgegaan is onduidelijk. Hoe duidelijk de limiet is voor verkeersdeelnemers is in de plannen geen expliciet onderwerp. Mogelijk haakt dit aan bij de geloofwaardigheid die via communicatie vergroot tracht te worden. Opvallend is wel dat men eisen gaat stellen aan de inrichting van 30- en 60km/uur-zones en dat een inrichting met alleen een bord in 2010 niet meer mag. Er wordt in de komende jaren dus beleid

gevoerd op het aanbrengen van snelheidsremmers als het wegbeeld daarom vraagt. Om de aanpak van de verschillende wegen te prioriteren wordt de V85-snelheid gebruikt. Communicatie over de nut en noodzaak van deze snelheidsremmers is dan waarschijnlijk des te meer een onderwerp om in educatieve programma's te integreren, om zodoende het draagvlak bij de bevolking te vergroten. Geloofwaardigheid van handhaving is in de plannen niet als zodanig genoemd als onderwerp. Ook blijkt niet uit de stukken dat speciaal op grove en hardnekkige snelheidsovertreders wordt ingezet. Gelderland niet actief op het gebied van dynamisering van snelheidslimieten en de invoering van in-voertuigsystemen die informatie over de geldende limiet verschaffen.

4.2.1.2. Interessante projecten op het gebied van snelheid

Gelderland is met het snelheidsbeleid op 30- en 60km/uur-wegen op de goede weg omdat wordt ingezet op verbetering van de kwaliteit van de inrichting, die daarmee beter aan moet gaan sluiten bij het gewenste snelheidsgedrag. Een soortgelijk beleid zou ook voor andere typen wegen kunnen worden opgezet en onderhandelingsmogelijkheden kunnen bieden voor de handhavende instanties. Op het gebied van snelheidsbeheersing kan dus nog wel een kwaliteitsslag gemaakt worden. Mogelijk bieden twee projecten van de SWOV daar aanknopingspunten voor:

- VSGS: de ontwikkeling van een integraal beslissingsondersteunend systeem voor veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten op initiatief van en in samenwerking met een aantal regio's, Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) en een adviesbureau (zie Aarts & Van Nes, 2007);
- onderzoek naar dynamische snelheidslimieten. Op termijn geven de resultaten van dit onderzoek mogelijk aanleiding om nadere ervaringen op te doen in een proeftuinsituatie.

4.2.2. Alcohol en drugs

Alcohol is in Gelderland een onderwerp waarop handhaving plaatsvindt (§ 4.1.2.) en bij educatie een onderwerp op bijvoorbeeld de terugkomdagen voor beginnende automobilisten (groepsdiscussie; § 4.1.1). Tevens is het ROVG momenteel met andere partijen bezig om een vernieuwd programma voor de middelbare school te ontwikkelen over het brede maatschappelijke fenomeen van alcoholgebruik (persoonlijke info Gerard Kern, ROVG). Ook wordt via campagnes en acties in discotheken met Team Alert voorlichting over alcohol en verkeer gegeven.

4.2.2.1. Alcohol- en drugsthema's uit *Door met Duurzaam Veilig*

In Gelderland is het combinatiegebruik van alcohol en drugs nog geen expliciet thema. Wel is het in een enkel plan van een grensgemeente terug te vinden als het gaat om samenwerking met de Duitse politie. Kijken we naar het alcoholtoezicht en hoe dat wordt aangepakt, dan blijkt uit de stukken niet dat er speciaal wordt ingezet op zware overtreeders. In ieder geval wordt er niet speciaal op gemonitord en is er geen aparte doelstelling voor. We weten echter dat met name deze groep overtreeders een groot en hardnekkig verkeersveiligheidsprobleem vormt, waardoor de 'overall' alcoholcijfers geen goed beeld geven. Verder worden er weliswaar preventieve voorlichtingsacties gehouden bij discotheken, maar deze worden nog niet op locatie (wel dichtbij de locatie) gecombineerd met

handhaving. Dat zou wel aan te bevelen zijn omdat voorkómen beter is dan genezen. Verder verdient het aanbeveling om niet de tijd en plaats van alcoholcontroles aan te kondigen, maar wel dát ze plaatsvinden. Dat verhoogt de subjectieve pakkans.

Op het gebied van voorlichting over de gevaren van alcohol in het verkeer is Gelderland al behoorlijk actief. Er wordt aangesloten bij de BOB-campagnes, met name bij de middelbare scholieren en jongvolwassenen wordt hier behoorlijk wat aandacht aan besteed. De aandacht voor de gevaren van alcohol zou uitgebreid kunnen worden met de gevaren van combinatiegebruik. Team Alert zou deze in haar discotheekbezoeken bijvoorbeeld kunnen aankaarten.

In de toekomst zou het alcoholslot verdere uitkomst kunnen bieden, in combinatie met goede controle op naleving van de alcohol- en drugs-limieten. Landelijk zijn hier al ontwikkelingen gaande. Gelderland is op dit gebied niet speciaal actief.

4.2.3. Jongeren

Jongeren zijn een doelgroep waarvoor het ROVG al behoorlijk actief is, en bezig is om activiteiten verder te ontwikkelen. Het betreft hier hoofdzakelijk educatieve activiteiten (zie § 4.1.1.). We kunnen daarbij onderscheid maken tussen de groep middelbare scholieren, waarbij met name aandacht wordt besteed aan de gevaren van alcohol, en de activiteiten voor de doelgroep beginnende bestuurders. Met name voor deze laatste groep zijn behoorlijk wat aanvullende activiteiten opgezet. Zo is er de RIS (voor de auto, en in ontwikkeling voor de motorrijopleiding), de bromfietscursus waarin aanvullend vaardigheden kunnen worden opgedaan, en de terugkomdag voor beginnende automobilisten met daarin diverse thema's.

4.2.3.1. Aanpak van jongeren in het verkeer volgens *Door met Duurzaam Veilig*

Het ongevalsrisico van jongeren is veel hoger dan dat van oudere verkeersdeelnemers, maar kan op diverse manieren worden verlaagd. Zo is een getrap rijbewijs aan te bevelen waarin de jonge bestuurder in toenemend complexe situaties ervaring kan opdoen in het verkeer. De in Gelderland gepromote RIS bevat ook al faseringen, maar deze gaan minder ver dan in een getrap rijbewijs. Bij een getrap rijbewijs kunnen jongeren tussentijds veel meer ervaring opdoen, onder voorwaarden die op de mate van ervaring zijn afgestemd. Overigens is er sprake van dat een getrap rijbewijs landelijk ingevoerd gaat worden. Tevens zou een gevaarherkenningstoets ingevoerd kunnen worden in de rijopleiding. Een dergelijke toets is momenteel nog in ontwikkeling, en daarover zijn reeds contacten geweest met Gelderland. Overigens had Gelderland de voorgaande jaren een rijvaardigheidstraining voor motorrijders in het programma die wegens gebrek aan belangstelling gestopt is.

Jongeren blijken in Gelderland nog niet extra streng te worden gecontroleerd en aangepakt als het gaat om overtredingsgedrag. Omdat het belangrijk is foutief gedrag in de kiem te smoren, en omdat jongeren van nature geneigd zijn om de grenzen te verkennen, is duidelijkheid over de maatschappelijke grenzen erg belangrijk. Hier zou in Gelderland door educatieve en handhavende instanties meer aandacht aan kunnen worden besteed. Om feedback te kunnen geven zodra de regels worden overtreden kan een black box in de auto van jongeren een middel zijn. Ook kan via andere systemen

het gedrag van jongeren gelogd worden; dit is met name relevant als het tot een getrapd rijbewijs komt.

Een andere manier om ongevallen onder jongeren te verminderen is hun expositie verminderen, door te kiezen voor minder gevaarlijke vervoerswijzen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbieden van aantrekkelijk openbaar vervoer van en naar uitgaansgelegenheden. Via voorlichting zouden ouders gemobiliseerd kunnen worden om hun kinderen niet voor gevaarlijke vervoermiddelen zoals de bromfiets te laten kiezen. Het ROVG zit vooralsnog meer op de lijn van het aanbieden van extra cursussen voor dergelijke gevaarlijke vervoermiddelen, dan op de preventieve koers: het voorkomen dat mensen erop gaan rijden. Dit laatste is vanuit veiligheidsoverwegingen wel aan te bevelen. Daarnaast kan nog aandacht worden besteed aan veilige fietsroutes, met name van en naar scholen. In gemeentelijke plannen wordt hier vaak al aandacht aan besteed.

4.2.3.2. Interessante onderzoeksprojecten op het gebied van jongeren in het verkeer

Er zijn in relatie tot jongeren drie onderzoeksprojecten van de SWOV die mogelijk interessant zijn voor het ROVG:

- onderzoek naar manieren om de veiligheid van adolescenten in het verkeer te verbeteren;
- Drive2Drive: onderzoek naar factoren die een rol spelen bij status-
onderkenning als verklaring voor het verhoogde risico's van beginnende bestuurders;
- ontwikkeling van een gevaarherkenningstoets voor gebruik in rijopleidingen.

Over al deze projecten is reeds contact geweest met het ROVG.

4.2.4. *Fietsers en voetgangers*

Gelderland wil zich graag profileren als een fietsprovincie en heeft om deze reden voor de fiets meer aandacht gevraagd. Zo wordt in de Stadsregio Arnhem Nijmegen het fietsgebruik gestimuleerd, evenals veilige fietsroutes, met name naar school. Het betreft hier een infrastructurele maatregel, ondersteund met toezicht en voorlichting. Daarnaast is Gelderland bezig een proef op te zetten over veilige schoolroutes, waarbij middelbare scholieren via een internetapplicatie aan kunnen geven welke routes ze als onveilig ervaren. De bedoeling is om deze gegevens te koppelen aan ongevallengegevens en zo te komen tot aanpassingen. Tevens wordt er educatie aan de scholieren gegeven. Op het gebied van educatie zijn voetgangers en fietsers vooral een doelgroep bij de jongere leeftijdsgroepen; bij fietscursussen zijn ook de ouderen een doelgroep (§ 4.1.1).

4.2.4.1. Fiets- en voetgangerthema's uit *Door met Duurzaam Veilig*

Bij fiets- en voetgangerbeleid zijn twee zaken belangrijk: het vermijden van conflicten en het botsvriendelijk maken van de tegenpartij – de (vracht)auto. Dit laatste is vooral een onderwerp dat vanuit de EU en de markt wordt gestimuleerd; het wordt om die reden hier verder niet behandeld. Dit geldt ook voor conflictvermijdende systemen of aanpassingen aan voertuigen, zoals zichtveldverbetering van vrachtwagens en de invoering van nachtzichtsysteem in auto's.

Als het gaat om het vermijden van conflicten, is ten eerste een veilige infrastructuur belangrijk. Daar waar snelheden hoog zijn moeten fiets- en voetgangervoorzieningen worden gescheiden van het snelverkeer, eventueel door de fiets- en voetgangervoorzieningen te combineren (tweepad). Daar waar snelverkeer mengt met fietsers en voetgangers, is het van groot belang om de snelheden van het gemotoriseerde verkeer laag te houden. Op beide punten is Gelderland actief: binnen gemeenten (en bijvoorbeeld de Stadsregio Arnhem Nijmegen) is er aandacht voor veilige fietsroutes en tevens voor een betere, meer snelheidsreducerende inrichting van 30- en 60km/uur-zones. Deze laatste 'ontsoberingsslag' zou nog verder kunnen worden doorgevoerd om de gewenste effecten te bereiken en op termijn kunnen worden aangevuld met elektronische hulpmiddelen in auto's (bijvoorbeeld Intelligente Snelheidsassistentie – ISA). Er is in Gelderland nog geen structurele aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen. De aanpak van kruispunten gebeurt vooral vanuit een black-spotbenadering en niet expliciet proactief (behalve als onderdeel van de aanpak van wegvakken). Lichtvoering van fietsers is geen expliciet thema in Gelderland, al wordt wel aangesloten bij de landelijke campagnekalender waar lichtvoering een thema is. Het aanspreken van fietsers en voetgangers op regelnaleving (met name roodlichtnegatie) kan een thema worden als de geloofwaardigheid van de regelgeving in orde is. Het blijkt niet uit de stukken dat Gelderland op dit gebied actief is.

Een van de grote doelgroepen onder fietsers zijn ouderen. Deze groep zal in de toekomst in aandeel toenemen en het is daarom belangrijk hier in het beleid speciale aandacht aan te besteden. Door afnemende competenties bij deze groep is het belangrijk goede ov-verbindingen te hebben, ook op het platteland, om in de ruimtelijke ordening rekening te houden met de afstanden tussen woonwijken en het winkelcentrum, en om de infrastructuur op de competenties van ouderen in te richten. Dit zijn dus vooral maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening en fietsvriendelijkheid, thema's waarop met name de Gelderse gemeenten actief zijn. Van het aanbieden van aantrekkelijke vervoersalternatieven wordt niet expliciet melding gemaakt.

4.2.5. *Gemotoriseerde tweewielers*

Bromfietsers vormen in Gelderland een van de grote probleemgroepen, zo wordt geconstateerd in het PVVP-2, en zo blijkt ook uit een vergelijking op basis van cijfers uit BRON. Gelderland zet zich met name in voor bromfietsers door aanvullende praktische educatie te geven op het theorie-examen (§ 4.1.1). Deze praktische aanvulling wordt in 2008 echter landelijk overgenomen en daarmee lijkt een specifiek Gelderse aanpak van het bromfietsprobleem te vervallen. Voor motorrijders is een gevaarherkenningsprogramma in de maak. De rijvaardigheidstraining voor motorrijders is gestopt wegens te weinig belangstelling.

4.2.5.1. *Gemotoriseerde tweewielerthema's uit Door met Duurzaam Veilig*

Voor de veiligheid van gemotoriseerde tweewielers (GTW's) kan beleid worden gevoerd op het gebied van infrastructuur, van voertuigveiligheid en van eisen aan de gebruiker. Infrastructurele maatregelen, zoals de snelheidslimiet van GTW's naar beneden brengen daar waar ze mengen

met fietsers, en ook het GTW-vriendelijk afschermen van obstakels, zijn geen expliciete onderwerpen in Gelderland.

Op het gebied van voertuigveiligheid zijn er enkele DV-thema's die meer om acties vanuit de EU en de markt vragen, maar ook regionaal kan wat gedaan worden. Zo is helmdracht belangrijk (ook bij GTW's met lage snelheid) en Gelderland besteed hier met handhaving dan ook aandacht aan. Daarnaast zou Gelders beleid het opvoeren van brommers minder makkelijk kunnen maken en zou het dragen van opvallende kleding door GTW-bereiders kunnen worden gestimuleerd.

Wat de gebruikers van GTW's betreft, kan met name wat gedaan worden aan het bijbrengen van extra vaardigheden en risicobewustzijn. Daarnaast is het van belang om streng te handhaven op regelgeving. Behalve op helmdracht, lijkt handhaving op GTW-berijders niet een expliciet thema.

Omdat motoren en bromfietsen relatief gevaarlijk zijn (hoge snelheden gecombineerd met nauwelijks bescherming), zou het voor de verkeersveiligheid aan te bevelen zijn het gebruik ervan te ontmoedigen. Het ROVG zou bij de potentiële doelgroep en hun sociale omgeving een strategische voertuigkeuze veel meer onder de aandacht kunnen brengen. Gezien de bromfietsproblematiek in de regio zou de Gelderse verkeersveiligheid daar baat bij kunnen hebben. Daarbij zou wel moeten worden gekeken of er voldoende aantrekkelijke vervoersalternatieven worden geboden in Gelderland.

4.2.6. Goederenvervoer

Goederenvervoer is in Gelderland niet een thema dat prominent op de voorgrond staat in het verkeersveiligheidsbeleid. Wel wordt op educatief gebied aandacht besteed aan de beroepsvervoerssector door middel van VVN-projecten en het promoten van de Safety Scan.

4.2.6.1. Goederenvervoerthema's uit *Door met Duurzaam Veilig*

In *Door met Duurzaam Veilig* worden op het gebied van goederenvervoer vier hoofdthema's onderscheiden: 1) het scheiden van het vrachtverkeer van het overige verkeer (Kwaliteitsnet Goederenvervoer – KNG), 2) het afstemmen van het voertuigontwerp op de verkeerssituatie (vracht- en bestelauto's mogen in verblijfsgebieden niet te zwaar zijn vanwege te grote massaverschillen, en ze moeten goed zicht hebben), 3) vereisten aan de bestuurder, en 4) het verbeteren van een veiligheidscultuur van bedrijven. Met name op dit laatste aspect worden dus acties uitgevoerd in Gelderland maar er zou meer kunnen gebeuren. Zo zou kunnen worden gestimuleerd dat bedrijven boordapparatuur gebruiken om de veiligheid te verbeteren, zouden verladers normen kunnen opleggen aan de transportbedrijven en zouden transportbedrijven zich kunnen onderscheiden door middel van een keurmerk dat gebaseerd is op een aantal concrete veiligheidsmaatregelen zoals periodieke toetsing van veilig verkeersgedrag. Om dergelijke zaken aan te zwengelen zou het ROVG met transportondernemingen rond de tafel kunnen gaan zitten om een actieplan op te stellen.

Op het gebied van de bestuurder kan met name nog wat worden gedaan aan de rijopleiding. Een getrapd rijbewijs is ook hier aan te bevelen, evenals trainingen in simulatoren alvorens men de weg op gaat.

Wat voertuigen en infrastructuur betreft zou Gelderland de eis kunnen stellen dat te zware voertuigen en voertuigen met te slecht zicht niet op

erftoegangswegen mogen komen. Zware voertuigen die daar wel moeten komen (zoals vuilniswagens) zouden goed moeten worden toegerust. Daarnaast zou het Kwaliteitsnet Goederenvervoer gestimuleerd kunnen worden.

4.3. Naar DV-principes

Hoe de Gelderse plannen de vijf DV-principes hebben geïncorporeerd is verkend aan de hand van de lijst in *Bijlage C*.

4.3.1. *Functionaliteit*

Nagenoeg alle wegen zijn in Gelderland inmiddels gecategoriseerd. Wel bestaat bij het ROVG de indruk dat er verschil zit in de wijze van categorisering voor en na het uitkomen van de richtlijnen hierover. Ook wil de categorisering nog niet zeggen dat wegen conform de betreffende categorie zijn ingericht.

4.3.2. *Homogeniteit*

Het principe van homogeniteit krijgt in Gelderland met name aandacht in 30- en 60km/uur-zones: men constateert dat de inrichting lang niet altijd de gewenste lage snelheden oproept en daarom zijn in het *GMV 2007-2010* doelstellingen opgenomen voor de inrichting van deze wegen. Niet-ingerichte wegen (met alleen een zonebord) mogen in 2010 niet meer voorkomen. De sobere inrichting mag overigens wel blijven bestaan, al wordt duurzaam veilige inrichting wel gestimuleerd. Het is aan te bevelen tot 100% echt duurzaam veilige inrichting te komen, dat wil zeggen tot een omgeving die tot de gewenste lage snelheden leidt.

Op andere wegtypen is homogeniteit (in dat geval scheiden van verkeerssoorten) geen expliciet beleid. Wel wordt in een aantal gemeentelijke plannen gesproken over het aanleggen van veilige fietsroutes.

Met name op 50- en 80km/uur-wegen en regionale stroomwegen is het belangrijk om vervoerswijzen met te grote massa- en snelheidsverschillen fysiek van elkaar te scheiden. Dit houdt in dat fietsers moeten worden gescheiden van het snelverkeer, en dat de verschillende rijrichtingen van het snelverkeer moeten worden gescheiden bij snelheden boven de 70 km/uur. Voor zover bekend is dit geen beleid in Gelderland.

4.3.3. *Herkenbaarheid*

Herkenbaarheid is in Gelderland een thema als het gaat om de inrichting van 50- en 80km/uur-wegen. Het gaat dan over het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK). Het is echter niet bekend in hoeverre wegen daadwerkelijk herkenbaar zijn of worden gemaakt, in termen van consistentie in ontwerp, continuïteit in verloop en het aansluiten van de wegomgeving bij het gewenste gedrag. Zoals in de vorige paragraaf werd geconstateerd werkt men wel in 30- en 60km/uur-zones aan het verbeteren van de geloofwaardigheid.

Vanuit *Door met Duurzaam Veilig* is het aan te bevelen om de herkenbaarheid van wegen te integreren in de andere vormgevingsvereisten voor de functie van de wegen. Dit betekent dat de inrichting niet beperkt dient te

worden tot de essentiële *herkenbaarheids*kenmerken, maar dient te voldoen aan *Essentiële Kenmerken* van een duurzaam veilig verkeerssysteem. Gelderland zou op dit gebied actief kunnen worden door de aandacht voor 50- en 80km/uur-wegen te benutten voor een discussie ten aanzien van de duurzaam veilige inrichting van (deze) wegen, Een duurzaam veilige inrichting gaat veel verder dan alleen de herkenbaarheid waarborgen, en zeker verder dan alleen EHK aanbrengen. Overigens sluit dit aan bij de plannen die Gelderland zelf al heeft op dit gebied. Onderzoek van de SWOV zou hierbij ook van dienst kunnen zijn.

4.3.4. *Fysieke en sociale vergevingsgezindheid*

Vergevingsgezindheid, zowel in sociaal als fysiek opzicht, wordt in de onderzochte stukken nergens expliciet genoemd als onderwerp van beleid, maar uit mondelinge communicatie blijkt dat veilige berm en wegdek een aandachtspunt van de provincie zijn.

De fysieke vergevingsgezindheid (veilige berm en wegdek) is een onderwerp dat zich bij uitstek leent voor het verbeteren van de relatief gevaarlijke 80km/uur-wegen. Op dit wegtype vinden over het algemeen veel ongevallen plaats die in de berm beginnen, nadat een auto van de weg is geraakt.

Sociale vergevingsgezindheid kan in educatieprogramma's en voorlichting verder worden uitgewerkt. Hier is in § 4.1.1 al aandacht aan besteed. Door de inrichting van de openbare ruimte kan in fysiek opzicht invulling worden gegeven aan dit principe van vergevingsgezindheid. Overigens is de SWOV bezig het principe van sociale vergevingsgezindheid de komende tijd verder uit te werken en daarnaar onderzoek te doen.

4.3.5. *Statusonderkenning*

Statusonderkenning van de verkeersdeelnemer is in Gelderland in een aantal educatieprogramma's reeds een thema. Een goed voorbeeld hiervan is de terugkomdag voor beginnende automobilisten en de aandacht voor alcohol gericht op de middelbare scholieren. Het verdient aanbeveling om statusonderkenning ook voor de jongere doelgroepen in educatieprogramma's te incorporeren en dit onderwerp ook bij ouders en begeleiders onder de aandacht te brengen. Ook kan bij de educatieprogramma's voor ouderen hier meer aandacht aan worden besteed, en dan gericht op hun afnemende competenties. Dit alles zou aan kunnen haken bij meer aandacht voor strategische vervoerskeuzen.

Net als voor sociale vergevingsgezindheid geldt dat de SWOV de komende jaren het principe van statusonderkenning verder wil uit gaan werken en onderzoeken.

4.4. **Conclusies en aanbevelingen over het inhoudelijke beleid**

Het *GMV 2007-2010* is helder over de doelstelling van het beleid in termen van slachtofferbesparing en zet hiertoe diverse beleidsinstrumenten in: educatie en voorlichting, handhaving en infrastructuur. Op het gebied van voertuigen en ITS zijn in Gelderland geen activiteiten en plannen bekend. Uit de beleidsmaatregelen blijkt de aandacht voor verschillende doelgroepen en voor de principes van Duurzaam Veilig. Voor de verschillende activiteiten die in de plannen zijn opgenomen zijn doelstellingen in termen van prestatie-indicatoren opgenomen, zoals overtredingspercentages en penetratiegraaf van lespakketten en inrichting van infrastructuur. De relatie tussen de

verkeersveiligheidsdoelstelling en beleid(splannen) wordt echter niet één op één inzichtelijk gemaakt. In hoeverre het Gelderse beleid de slachtofferdoelstelling dichterbij brengt wordt om de paar jaar bestudeerd. Van niet al het verkeersveiligheidsbeleid is echter (in detail) bekend wat het oplevert in termen van slachtofferbesparing. Wel is aan te bevelen dit jaarlijks in beeld te brengen door bijvoorbeeld verschillende beleidsopties door te (laten) rekenen.

Met name op het gebied van educatie laten de plannen veel activiteiten en ontwikkelingen zien. Gelderland is in Nederland te beschouwen als een pionier op het gebied van educatieve activiteiten. Maar ook binnen de infrastructuur zijn goede ontwikkelingen te melden. Het gaat hierbij om inhoudelijke thema's die allemaal nauw samenhangen met kwaliteitsbewaking en -bevordering (zie *Hoofdstuk 5*). Op het gebied van handhaving is het beeld wat diffuus. De indruk bestaat dat ook hier mogelijkheden liggen voor een kwaliteitsslag. Maar niet alleen binnen handhaving zijn aanbevelingen te doen, ook in educatie en in de aanpak van infrastructuur kan een aantal DV-thema's beter worden verweven (zie volgende paragraaf), kan helderder worden gemaakt hoe de plannen doelstellingen dichterbij brengen, kunnen eventueel gedetailleerdere doelstellingen worden geformuleerd, en kan nauwkeuriger gemonitord worden waar het beleid daadwerkelijk toe leidt in termen van prestatie-indicatoren.

Hieronder volgen nog eens kort de aanbevelingen om DV-thema's op te nemen in het Gelderse beleid. Daarbij wordt vooral stilgestaan bij de aanbevelingen voor formele educatie per doelgroep.

Jonge kinderen

- Het educatieproject frequenter aanbieden indien evaluatie positief is.
- Ouders regelmatig (bijvoorbeeld op ouderavonden) attenderen op het belang van hun rol bij veilig verkeersgedrag (strategische vervoerskeuzen) van hun kind en het opdoen van ervaringen in het verkeer.

Basisschoolkinderen

- Niet alleen ouders in hun informeel opvoedende rol betrekken, maar ook aanhaken bij begeleiding van buitenschoolse activiteiten zoals sport- en hobbyclubs.
- De inhoud van de gepromote lesprogramma's voor het basisonderwijs nader bestuderen en daar waar mogelijk de vijf DV-thema's van formele educatie toe (laten) voegen, op zo jong mogelijke leeftijd. Daarbij wel aansluiten bij de leeftijdsgebonden competenties. Het thema 'tegengaan van moedwillige overtredingen' kan bijvoorbeeld gekoppeld worden aan de onderwerpen die te maken hebben met verkeersborden, regels, sociaal gedrag, respect en attitudes. Aandacht voor draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen kan mogelijk aansluiten bij het onderwerp gordels binnen het project Streetwise. Als het gaat om betere toerusting van beginners kan bijvoorbeeld aangesloten worden bij de cursussen Trapvaardig in Streetwise en het VVNproject Van 8 naar 1. Het verdient wel aanbeveling om de inhoudelijke toevoegingen door een onderwijsdeskundige te laten doen, zodat de programma's goed bij de leeftijdgebonden competenties van de kinderen aansluit.
- Een volgende stap kan zijn dat het ROVG ook op basis van inhoudelijke criteria (het aanwezig zijn van de vijf formele educatiethema's) educatiepakketten promoot.

- De inhoud van de lesprogramma's evalueren en verbeteren, net zoals gebeurt bij de cursussen die voor beginnende bestuurders worden georganiseerd.

Middelbare scholieren

- Meer inzetten op het beïnvloeden van de keuze voor gevaarlijke vervoermiddelen zoals de bromfiets. Het is verstandig dit niet alleen via de doelgroep zelf te spelen, maar ook via opvoeders en leeftijdgenoten.
- In het nog te ontwikkelen maatschappijbrede alcoholprogramma ook aandacht voor de gevaren van combinatiegebruik van alcohol en drugs. Daarnaast uitbreiding met ander gevaarlijk gedrag (snelheid, asociaal rijgedrag).

Beginnende bestuurders

- Het aantal onderwerpen in relatie tot taakbekwaamheid uitbreiden. Hierbij valt niet alleen te denken aan het toevoegen van de gevaren van combinatiegebruik (alcohol en drugs) maar ook de gevaren van verschillende complexe situaties (donker, rijden met passagiers, overige vormen van afleiding) en hoe daarmee om te gaan met de nog beperkte taakbekwaamheid.
- In de rijopleiding meer aandacht voor het tegengaan van regelovertreding als preventieve maatregel. Hierbij vooral richten op het probleembesef: de risico's die men loopt bij bepaald gedrag.
- De terugkomdag in frequentie proberen op te voeren zodat bijsturing regelmatig kan plaatsvinden. Dit zou bijvoorbeeld gedaan kunnen worden door de dag aantrekkelijk te maken door een beloning.

Ouderen

- Niet alleen vaardigheden aanleren om hen mobiel te houden, maar ook insteken op strategische vervoerskeuzen en statusonderkenning (afnemende competenties) en hierop inspelen door vervoersalternatieven te bieden.
- Bij ruimtelijke ordening en infrastructurele inrichting ook rekening houden met het feit dat ouderen in de toekomst een steeds groter aandeel van de bevolking zullen vormen. De inrichting zou hierop afgestemd kunnen worden.

Allen

- Regelmatig (aanvullende) voorlichting geven over regelgeving ter opfrissing van het geheugen.
- Mensen bewust maken van het voorbeeldgedrag dat ze aan anderen (met name kinderen) moeten geven om uiteindelijk tot een betere regel naleving te komen.

Algemeen

- Regelgeving in eerste instantie geloofwaardig maken door afstemming met de omgeving en/of situatie (snelheid, rood licht). Daar waar dat niet kan, draagvlak voor regelgeving vergroten door middel van voorlichting langs de weg en in gesprek treden met politie over mogelijke extra handhaving.
- Preventieve handhaving vormgeven (alcoholcontroles bij sport- en uitgaansgelegenheden), pilotprojecten over belonen van goed gedrag en het verhogen van de controlekansen evalueren, bijstellen en breder

uitrollen, kijken hoe en waar de handhaving met de beschikbare middelen efficiënter en effectiever kan. Daarnaast ook meer inzetten op zware overtreders en recidivisten (snelheid en alcohol met name).

- Op het gebied van de infrastructuur zou gekeken moeten worden waar de belangrijkste problemen zich per wegtype voordoen, en zou het beleid daar zodanig op moeten worden afgestemd dat functie, vorm en gebruik zo goed mogelijk met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Voor 30- en 60km/uur-wegen is dit proces gestart, maar ook voor andere wegtypen zou dit bekeken moeten worden. Uiteindelijk zou het goed zijn te streven naar een inrichting die in haar aard 100% duurzaam veilig is, niet alleen voor snelverkeer, maar ook voor fietsers, voetgangers en gemotoriseerde tweewielers. Daarbij dienen veel meer de basisgedachten als uitgangspunt te worden genomen dan de richtlijnen die er op dit moment zijn. Criterium voor een veilige inrichting is om uit te gaan van werkzame oplossingen en uiteindelijk de DV-principes te integreren in *Essentiële Kenmerken*.
- Gelderland is niet actief op het gebied van ITS. Hier zou aan gewerkt kunnen worden in proefprojecten op probleemgebieden waar ITS-middelen uitkomst zouden kunnen bieden. Gedacht kan worden aan een proef met black box in de auto, bijvoorbeeld bij beginnende bestuurders.
- Bij het goederenvervoer zou ingezet kunnen worden op een Kwaliteitsnet Goederenvervoer en op het promoten van goede gewoonten die bedrijfsbreed beloond kunnen worden met een keurmerk.

Het ROVG is al op de hoogte van een aantal onderzoeksprojecten bij de SWOV op het gebied van gevaarherkenning, adolescenten en jonge automobilisten. Daarnaast zijn er op het gebied van snelheid ook nog twee projecten die interessant kunnen zijn voor Gelderland: veilige snelheden en geloofwaardige limieten, en dynamische snelheidslimieten.

5. Organisatorische aspecten

Niet alleen inhoud is van belang, ook aspecten die van meer organisatorische aard zijn en flankerend beleid is belangrijk bij het uitvoeren van beleid. Het *GMV 2007-2010* is binnen dit kader ten eerste globaal verkend op de operationele onderwerpen uit de bestuurskundige toetsingslijst:

- *Tijdsperiode waarover beleid zich uitstrekt*
Het *GMV 2007-2010* heeft een algemene horizon tot 2010, maar per project is een nauwkeurige planning in jaren aangegeven. Tevens wordt elk jaar een nadere invulling beschreven in een werkplan. Overigens worden, op basis van de jaarlijkse monitoring, beleid en doelen bijgesteld.
- *Kosten van beleid en financieringsbron*
Het *GMV 2007-2010* bevat een heel beknopte weergave van het beschikbare budget dat vanuit de BDU (provincie en stadsregio) beschikbaar is. Het jaarplan bevat een gedetailleerdere begroting en verantwoording per project. In het kader van deze DV-verkenning is dit niet in detail bestudeerd.
- *Uitvoering en uitvoerbaarheid van beleid*
In de plannen c.q. monitoringsrapporten wordt er wel gesproken over uitvoerders en behaalde voortgang in prestaties ten opzichte van de gestelde doelen. Over de uitvoerbaarheid wordt niets gemeld. Overigens is niet van alle beleidsmaatregelen duidelijk wat de uitvoering is. Een voorbeeld daarvan is de precieze handhavingsinspanning en de detaillering in de aangelegde infrastructuur.
- *Evaluatie van beleid*
Het ROVG is zeker actief op het gebied van evaluatie. Dit betreft met name projecten waar het zelf inhoudelijk bij betrokken is. Een mooi voorbeeld hiervan is de evaluatie van de terugkomdag voor beginnende automobilisten.

Behalve naar deze organisatorische aspecten uit de bestuurskundige toetsingslijst, is ook nog naar een tweetal onderwerpen gekeken die kenmerkend zijn voor Duurzaam Veilig. Deze worden in het vervolg van dit hoofdstuk uitgebreider besproken. Daarin wordt ingegaan op de mate waarin aan kwaliteitszorg aandacht wordt besteed en hoe wordt omgegaan met faseringsoplossingen totdat er echt duurzaam veilige oplossingen kunnen worden toegepast (§ 5.1). De paragraaf daarna (§ 5.2) bespreekt de aandacht die er in de plannen is voor een integrale benadering, zowel op het gebied van maatregelen, DV-principes als beleidsterreinen. Het hoofdstuk sluit af (§ 5.3) met conclusies en aanbevelingen.

5.1. Kwaliteitszorg en faseringsoplossingen

Uit de plannen en monitoringsrapporten wordt duidelijk dat Gelderland zeker actief is op het gebied van kwaliteitszorg, en faseringsoplossingen niet

zonder meer als eindstation beschouwt. Zo worden doelen gesteld voor een betere inrichting (deels ontsobering) van 30- en 60km/uur-zones, en educatieprogramma's waar het ROVG bij betrokken is worden zo veel mogelijk geëvalueerd en bijgesteld (zie *Hoofdstuk 4*). Tevens stelt het ROVG eisen aan plannen van bijvoorbeeld gemeenten als het gaat om integraliteit en samenwerking aan educatieprojecten voor basisscholen.

Wat opvalt is dat de kwaliteitszorg met name een thema is bij die onderwerpen waarvoor reeds geruime tijd maatregelen worden geïmplementeerd. Een goed voorbeeld hiervan zijn de 30- en 60km/uur-gebieden, waarvan de aanleg door het Startprogramma Duurzaam Veilig de afgelopen jaren een enorme impuls heeft gekregen. Op basis van de constatering dat de inrichting vaak nog leidt tot ongewenst snelheidsgedrag is men in deze gebieden bezig met een kwaliteitsslag door de niet-ingerichte gebieden minstens sober in te richten en ook het percentage duurzaam veilig ingerichte gebieden te vergroten. Door deze verschuiving wordt per saldo de totale kwaliteit weer wat beter.

Dit alles is nog niet het geval voor 50- en 80km/uur-wegen. Deze wegen krijgen vanaf nu wel een hogere prioriteit dan daarvoor vanwege het hoge aantal slachtoffers op deze wegen. De aanpak bestaat voornamelijk uit de aanleg van EHK, wat op deze wegen (en met name op 80km/uur-wegen) als een sobere maatregel beschouwd moet worden, ook in relatie tot de integraliteit met principes zoals homogeniteit en fysieke vergevingsgezindheid. In het *GMV 2007-2010* is voor deze wegen wel uiteindelijk voorzien om ze duurzaam veilig te maken. In hoeverre dit aansluit bij de nieuwste DV-inzichten daarover, zou nog in kaart kunnen worden gebracht. Het verdient aanbeveling om met name bij de wegen met hogere snelheidslimiet te werken aan vergevingsgezinde berm en fysieke scheiding van rijrichtingen (80- en 100km/uur-wegen).

Uit mondelinge communicatie met het ROVG blijkt dat men voornemens is een kwaliteitsslag ook voor educatie te gaan uitvoeren. De aanpak is er nu op gericht de beschikbare projecten die aan een aantal criteria voldoen eerst breed uit te rollen (met name basisschool), en vervolgens een verdiepings- en verbeteringsslag maken. Daarin past ook een meer inhoudelijke 'bemoeienis' of stimulering. Bij de educatieprojecten die zelf door het ROVG mee worden opgezet (beginnende bestuurders bijvoorbeeld), is de kwaliteitszorg vanaf het begin af aan onderdeel van beleid. Hier wordt zowel gewerkt aan een breder bereik onder de doelgroep als een kwaliteitsverbetering. Het gaat echter nog wel om relatief kleinschalige projecten.

Hoe het zit met werken aan effectiviteits- en efficiëntieverhoging op het gebied van handhaving is uit de onderzochte stukken niet duidelijk geworden. Indien men eerst in beeld brengt welke methoden worden gebruikt, wat de inzet is, hoe het gesteld is met prestatie-indicatoren voor diverse risicogroepen (zware overtreeders en recidivisten) en een meer preventieve aanpak wordt gekozen, zal er een fase in kwaliteit opgeschoven worden. Bij handhaving is de kwaliteitsslag die gemaakt zou kunnen worden dus niet zozeer gericht op de inhoud (wat er wordt gehandhaafd is prima in orde) maar meer de wijze waarop. In de monitoringsrapporten zou dan ook op met name overtredingsgedrag al een verdiepings- en/of verfijningsslag gemaakt kunnen worden door gelaagde doelstellingen en monitoring te hanteren.

5.2. Integrale benadering

Aan integraliteit wordt door het ROVG op diverse manieren aandacht besteed. Zo is het een van de vereisten om naast infrastructurele maatregelen ook educatieve en handhavingsmaatregelen in de regio in te zetten. Dit wordt niet alleen naar het provinciale beleid uitgedragen, ook naar gemeenten wordt integraliteit gepromoot door te stellen dat een plan integraal is als het de onderwerpen categorisering, educatie, ruimtelijke ordening en een meerjarenprogramma bevat. In de meeste gemeentelijke plannen worden vooral ruimtelijke ordening en veiligheid, samen met andere onderwerpen zoals bereikbaarheid en leefbaarheid integraal aangepakt. Zaken als educatie en handhaving staan daar niet in, of staan los van het ruimtelijke en infrastructurele beleid. In een enkele gemeente is er wel sprake van een integrale inzet van deze middelen, bijvoorbeeld rond een onderwerp zoals snelheidsbeheersing in verblijfsgebieden.

Dat principes nog maar weinig geïntegreerd worden heeft wellicht te maken met het feit dat er nog geen duidelijke Essentiële Kenmerken zijn gedefinieerd, die wegbeheerders kunnen helpen bij het treffen van maatregelen in de geest van integraal Duurzaam Veilig-beleid. Dit komt neer op het in overeenstemming brengen van functie, vorm en gebruik van wegen (een goed netwerk, een bij de functie passende vormgeving en daarmee het gewenste gedrag oproepend). Daarnaast zijn er ook de principes die de competenties en instelling van de weggebruiker van binnenuit betreffen en die de meer dynamische kant van de verkeersdeelname invullen. Vooralsnog is dit nog in ontwikkeling en zeker nog niet integraal.

5.3. Conclusies en aanbevelingen over organisatorische aspecten

De Gelderse plannen zijn wat de algemeen organisatorische aspecten betreft duidelijk over tijdsplanning (tot 2010), financiën (jaarlijkse begroting en verantwoording), uitvoerende partijen en evaluatie op onderdelen van beleid. De tijdsplanning zou, mede gezien de landelijke ontwikkelingen op dit gebied, verder kunnen worden uitgewerkt voor de periode 2008-2012 en naar 2020 toe. Wat het financiële plaatje betreft moet worden opgemerkt dat dit in het kader van deze verkenning niet verder is bestudeerd. Verder is het niet geheel duidelijk hoe het zit met de daadwerkelijke uitvoering en uitvoerbaarheid van plannen, anders dan blijkt uit de jaarlijkse monitoringsrapporten. Evaluatie wordt vooral toegepast op projecten waarbij het ROVG zelf inhoudelijk betrokken is. Dit laatste punt sluit nauw aan bij het thema van kwaliteitszorg uit *Door met Duurzaam Veilig*.

Gelderland is zowel op het gebied van kwaliteitszorg als integrale benadering actief, alhoewel dit niet alle onderwerpen of probleemgroepen en -gebieden betreft. Zo kan bij educatieprojecten waarbij het ROVG niet direct is betrokken, nog een inhoudelijke kwaliteitsslag worden aanbevolen, evenals het stellen van eisen aan inhoudelijke thema's. Op het gebied van infrastructuur zou de ontsobering die voor 30- en 60km/uur-zones is ingezet verder kunnen worden doorgevoerd en ook andere wegtypen zouden op een dergelijke manier kunnen worden aangepakt. De implementatie van EHK wordt hierin door Gelderland als een eerste stap gezien. Alvorens handhavingsbeleid een kwaliteitsslag te kunnen geven, dient er eerst beter zicht te komen op de problemen in gedrag en geloofwaardigheid van inrichting in combinatie met de handhavingsinspanningen en de gebruikte

methoden. Op basis daarvan kan gekeken worden op welke punten effectiever en efficiënter gehandhaafd kan worden, wellicht door op termijn gebruik te maken van ITS-oplossingen.

De verschillende typen maatregelen zouden nog beter kunnen worden geïntegreerd door bijvoorbeeld een onderwerp (zoals snelheidsbeheersing) als uitgangspunt te nemen en te kijken hoe verschillende maatregeltypen hier effectief aan bij kunnen dragen. Een integrale benadering draait uiteindelijk niet om losse bouwstenen vanuit verschillende beleidshoeken, maar om het streven met deze bouwstenen samen een bouwwerk, dat wil zeggen een veilig verkeerssysteem te vormen. De SWOV is voornemens om binnenkort op dit terrein een regionale casus op te gaan pakken, die voorgelegd is door de provincie Friesland. Dit kan interessante mogelijkheden bieden voor andere regio's zoals Gelderland.

Op een hoger planniveau dienen er ook andere beleidsterreinen bij betrokken te worden. Het is zaak op deze terreinen zo goed mogelijk naar mogelijkheden te zoeken om bevordering van de verkeersveiligheid mee te nemen. Door vanuit kerngedachten van Duurzaam Veilig te vertrekken en niet te snel op het niveau van uitgewerkte richtlijnen te discussiëren, kan vermoedelijk veel vaker een goed compromis tussen de belangen van verschillende beleidsterreinen worden bereikt. In ieder geval is aan te bevelen om de afwegingen in beleid transparant te laten plaatsvinden.

Op het gebied van integraal toepassen van Duurzaam Veilig-principes is nog een behoorlijke weg te gaan. De indruk bestaat dat het integrale denken op dit gebied nog niet in de belevingswereld van beleidsmakers is verankerd, maar dat de principes veel meer worden gezien als losse elementen die de meest haalbare oplossingsrichtingen kunnen aangeven (bijvoorbeeld het aanbrengen van EHK). Dat is echter niet zonder meer hetzelfde als Duurzaam Veilig.

6. Conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk bevat de verschillende conclusies uit de beleidsverkenning op basis van de bestuurskundige toetsingslijst en de DV-thema's. Ze zijn in onderstaande tabel weergegeven, waarbij de donkere markering de DV-thema's aanduiden. Tevens worden de aanbevelingen en aanknopingspunten voor DV-thema's in het beleid aangegeven. Voor details wordt verwezen naar de betreffende hoofdstukken in dit rapport. Het spreekt voor zich dat de aanbevelingen en aanknopingspunten vanuit een theoretische verkenning tot stand zijn gekomen. Het ROVG zal met zijn verkeersveiligheidspartners verder moeten nagaan welke van de aanbevelingen kunnen worden opgepakt, waar men de prioriteiten wil leggen en of en hoe de gestelde doelen bereikt worden.

Gelderland, en het ROVG in het bijzonder, laat met de plannen en activiteiten duidelijk zien een ambitieuze provincie te zijn, die haar verkeersveiligheid zo goed mogelijk wil vormgeven. Daarin vraagt ze geregeld advies, waaronder deze verkenning, om op basis daarvan het beleid verder fijn te slijpen. Het gaat steeds beter met de verkeersveiligheid, maar er zijn nog altijd verkeersslachtoffers die voorkomen kunnen worden.

Beleidsverkenningsonderwerpen	Conclusies over het Gelders beleid	Aanbevelingen en aanknopingspunten voor DV-thema's
<i>1. Probleemanalyse en visie (Hoofdstuk 3)</i>		
Probleemanalyse en visie als basis voor beleid	Het ROVG-beleid is vooral gebaseerd op algemene kennis over problemen en verkeersveiligheidsbeleid. Op lokaler niveau worden accenten in beleid vormgegeven op basis van nadere ongevalanalyses. DV- en black-spotbeleid vormen de basis voor concrete maatregelen. Aan integraliteit en samenwerking wordt veel waarde gehecht.	Voor verdere aanscherping en prioritering zouden aanvullend regionale analyses kunnen worden gedaan op het gebied van veel voorkomende conflicttypen per wegtype, aandeel van bepaalde doelgroepen in Gelderland (relatief veel ouderen of juist jongeren) in relatie tot mobiliteits-, risico-, overtredings-, slachtoffer- en ongevalgegevens uitgesplitst naar vervoerswijze (en die van de eventuele tegenpartij), tijdstip, locatie en dergelijke.
<i>2. Inhoud van het beleid (Hoofdstuk 4)</i>		
Doel van beleid duidelijk	Regionale doelstelling voor het aantal verkeersslachtoffers staat centraal.	Doelstelling in verband brengen met prestatie-indicatoren en beide uitsplitsen voor meer zicht op ontwikkeling van grootste verkeersveiligheidsproblemen.
Typen beleidsmaatregelen	Diverse beleidsmaatregelen worden ingezet op het gebied van educatie, handhaving en infrastructuur.	Er kan nog wel aandacht aan ITS-oplossingen worden besteed, bijvoorbeeld in proefprojecten waarvan de resultaten uiteindelijk breder toegepast kunnen worden.
Bijdrage beleidsmaatregelen aan doelen	Doelen zijn geformuleerd per activiteit (prestatie-indicatoren) en deze worden gemonitord. Tevens is er geregeld een doorrekening van beleid.	Daar waar kennis beschikbaar is, zou de voortgang in prestatie-indicatoren doorvertaald kunnen worden naar de mate waarin de slachtofferdoelstelling gehaald zal worden. Een jaarlijkse doorrekening van beleidsopties wordt aanbevolen.
Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Wegennet is gecategoriseerd maar er is een verschil tussen oud en nieuw. - Verbetering van inrichting is aandachtspunt bij Zones 30 en 60 en bij fietsvoorzieningen naar scholen. - Herkenbaarheid is vooral uitgewerkt als 	<ul style="list-style-type: none"> - De inrichtingskwaliteit van gehele wegennet in beeld brengen in relatie tot optredende conflicten (verkeersveiligheidsproblemen) en op basis hiervan generiek beleid voeren. - De kwaliteit van inrichting verder verbeteren, op zowel 30- en 60-, als 50- en 80km/uur-wegen.

Beleidsverkenningsonderwerpen	Conclusies over het Gelders beleid	Aanbevelingen en aanknopingspunten voor DV-thema's
	<p>het aanbrengen van EHK op 50- en 80km/uur-wegen bij onderhoud en bij nieuwe wegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is geen goed zicht op de inrichtingskwaliteit van het gehele wegennet. - Veilige bermen zijn geen expliciet onderwerp, maar er wordt wel aan gewerkt. 	
Voertuigen	Er zijn op dit gebied geen plannen en activiteiten.	Dit onderwerp leent zich minder goed voor regionaal beleid.
Intelligente transportsystemen (ITS)	Op dit gebied zijn er weinig tot geen activiteiten.	Er zouden proeven overwogen kunnen worden met ITS als eventuele oplossing voor bestaande verkeersveiligheidsproblemen.
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> - Informele educatie is vormgegeven door ouders te betrekken bij onderwijs aan jonge en basisschoolkinderen, en door leeftijdsgenoten te betrekken bij middelbare scholieren en beginnende bestuurders. <p>Vijf thema's van formele educatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vergroten van probleembesef en draagvlak voor maatregelen: dit is vooral onderwerp bij cursussen voor beginnende bestuurders; vermoedelijk minder bij lespakketten andere doelgroepen. - Strategische veiligheidsoverwegingen: dit is al onderwerp in een pilotproject voor jonge kinderen, bij basisschoolpakketten vermoedelijk alleen in het laatste leerjaar. Educatie aan ouderen is meer gericht op het vergroten vaardigheden dan op strategische keuzen. Taakbekwaamheid is wel onderwerp bij de terugkomdag voor automobilisten. - Aanpak van moedwillige overtredders: in basisschoolpakketten zijn houding tegenover regels, en de kennis erover onderwerp. Dit laatste is ook zo bij ouderen (opfriscursus). Er is een experiment met een educatieve gedragsmaatregel (achteraf). Regelnaleving vanuit de risicobenadering is onderwerp in programma's voor beginnende bestuurders. Algemeen zijn er de BOB-campagnes en proefprojecten met beloning van goed gedrag. - Tegengaan van ongewenst/onjuist gewoontegedrag: dit is vooral onderwerp bij de terugkomdag voor beginnende automobilisten. Een keer terugkomen is wel te weinig om gewoonten af te leren. - Beginners beter toerusten: er is aandacht voor vaardigheden bij wijziging van de verkeersrol (schoolkinderen). Bij gemotoriseerd verkeer zijn er aanvullende cursussen na het behalen van het rijexamen en RIS. Er is nog geen gefaseerde toegang tot verkeer (waarschijnlijk landelijk). 	<ul style="list-style-type: none"> - De rol van ouders/begeleiders op de agenda houden door frequente aandacht via ouderavonden en nieuwsbrieven. Ook aandacht proberen te krijgen bij buitenschoolse activiteiten. Bij oudere jongeren leeftijdgenoten inzetten voor beïnvloeding van strategische vervoerskeuzen (bijvoorbeeld bromfiets). - Educatie aan jonge kinderen frequenter aanbieden na vaststellen van de kwaliteit van het programma. Ouders betrekken bij strategische vervoerskeuzen van kinderen. - Basisschoolpakketten inhoudelijk nagaan op de vijf formele educatiethema's en deze zonodig toe laten voegen, in een zo vroeg mogelijke fase (wel afgestemd op de competenties van de doelgroep; door onderwijskundige beoordeeld). Vervolgens ook inhoudelijke criteria voor deze pakketten opstellen (ROVG). - Bij educatie op middelbare scholen en beginnende bestuurders de probleemonderwerpen uitbreiden (met bijvoorbeeld combinatiegebruik). Strategische vervoerskeuze (bromfiets) agenderen. - Terugkomdag voor beginners frequenter maken om onjuist gedrag bij te kunnen sturen en mogelijk uitbreiden met periodieke toetsing (aantrekkelijk maken; verplichtstelling is alleen landelijk mogelijk). - Bij ouderen niet alleen aandacht voor vaardigheden maar vooral ook voor strategische vervoerskeuzen en veiligheidsproblemen, in verband met afnemende competenties. - Opfriscursussen over regels zoals voor ouderen ook voor andere doelgroepen beschikbaar en aantrekkelijk maken. Mensen via voorlichting ook bewust maken van de voorbeeldfunctie die ze met name voor jonge kinderen hebben bij regelnaleving. - Vergroting van het draagvlak voor maatregelen aan laten haken bij educatieprogramma's waar die maatregelen al in voorkomen (gordels, snelheidsremmers). - Voorlichting langs de weg geven, daar waar de regelgeving afwijkt van wat geloofwaardig is of wat men gewend is. - Voor de beroepsgoederenvervoerssector de veiligheidscultuur koppelen het ontwikkelen van

Beleidsverkenningsonderwerpen	Conclusies over het Gelders beleid	Aanbevelingen en aanknopingspunten voor DV-thema's
		een keurmerk, gepaard gaand met een periodieke keuring.
Regelgeving en handhaving	<ul style="list-style-type: none"> - Grootte van pakkansen onbekend (maar hiermee zijn wel proefprojecten voorzien). - De inzet en effectiviteit van handhaving is onduidelijk. Wel experimenteert men met effectieve handhaving in proeven met beloning van goed verkeersgedrag. - Vergroten van de geloofwaardigheid van regelgeving is vooral uitgewerkt als communicatie en wordt niet in relatie gebracht met de situatie/inrichting van de omgeving. - Er is geen preventieve handhaving en geen speciale aandacht voor zware overtreders en recidivisten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regelovertreding integraal benaderen vanuit geloofwaardigheid van de inrichting, handhavingsinspanningen en -methoden. - Handhaving meer preventief inzetten. - Meer specifiek inzetten op zware overtreders en recidivisten en hier gelaagde doelstellingen voor opstellen. - Goede proefprojecten evalueren (ook in termen van gedragsverandering) en bij succes verder uitrollen.
Snelheidsbeheersing	<ul style="list-style-type: none"> - Veilige snelheidslimieten zijn geen onderwerp. - Geloofwaardigheid is alleen onderwerp in de communicatie naar burgers; in Zones 30 en 60 wordt wel gewerkt aan het verbeteren van het wegbeeld; op gemeentelijk niveau wordt dat hier en daar integraal aangepakt. - Het is onduidelijk hoe wordt omgegaan met wegbeelden en de duidelijkheid van limiet. - Handhavingsbeleid is niet gericht op grove en hardnekkige overtreders. - Er zijn nog geen activiteiten op gebied dynamische limieten en ISA. 	<p>Aanknopingspunten met SWOV-projecten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten (beslissingsondersteunend instrument voor integraal snelheidsbeleid). - Dynamische snelheidslimieten (onderzoek, op termijn in proefgebied).
Alcohol en drugs	<ul style="list-style-type: none"> - Combinatiegebruik van alcohol en drugs is nog geen onderwerp. - Er is geen speciale inzet op zware overtreders en recidivisten. - Preventieve handhavingsacties zijn er niet. - Op voorlichtingsgebied (ook op locatie) is men wel behoorlijk actief. 	<ul style="list-style-type: none"> - Combinatiegebruik breder op de agenda zetten en onderwerp maken in voorlichting. - Handhaving preventiever inzetten en vooral richten op zware overtreders en recidivisten.
Jongeren	<ul style="list-style-type: none"> - RIS voor de automobilisten; het getrappt rijbewijs komt mogelijk landelijk. - Er zijn vooral activiteiten op het gebied van aanvullende vaardigheden (auto, bromfiets). - Er is nog geen extra strenge controle op overtredende jongeren. - Veilige (school)fietsroutes zijn onderwerp van beleid en een proef. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gevaarherkenningstoets invoeren voor alle vervoerswijzen (bij de SWOV in ontwikkeling). - Duidelijk grenzen aangeven (voorlichting en handhaving). - Proeven met data-logging en feedback opzetten met betere operationele voorwaarden dan in de voorgaande proef. - Stimuleren van strategische vervoerskeuzen (voorlichting, ook via ouders en begeleiders) en aanbieden van aantrekkelijke vervoersalternatieven. <p>Interessant onderzoek in dit kader is:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Drive2drive: factoren die risico's van beginnende bestuurders verhogen (statusonderkenning) - Verbeteren van de veiligheid van adolescenten in verkeer.
Fietsers en voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeenten zijn actief op het gebied van veilige fietsroutes; een proef is gaande. - Aan snelheidsreductie in Zones 30 en 60 wordt gewerkt door verbetering van de inrichting. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen. - Verdere 'ontsobering' van de infrastructuur. - Waar snelheden hoog zijn en bij ruimtegebrek: alternatieve verkeersscheidingsoplossingen toepassen (twee-pad).

Beleidsverkenningsonderwerpen	Conclusies over het Gelders beleid	Aanbevelingen en aanknopingspunten voor DV-thema's
	<ul style="list-style-type: none"> – Er is geen specifieke aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen (behalve bij specifieke aanpak). – Regelnaleving en geloofwaardige regelgeving voor fietsers zijn geen expliciete thema's. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ruimtelijke ordening en infrastructuurbeleid expliciet richten op functiebeperkingen van de (groeierende) oudere doelgroep. – Aanbieden van aantrekkelijke vervoersalternatieven (ouderen, jongeren).
Gemotoriseerde tweewielers	<ul style="list-style-type: none"> – Er is geen expliciete aandacht voor veilige snelheden van GTW's en GTW-vriendelijke afscherming van obstakels. – Helmdracht wordt gehandhaafd. – Er zijn activiteiten op het gebied van aanleren van extra vaardigheden (voor bromfiets; motorcursus loopt niet) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gebruik van GTW voorkomen (strategische voertuigkeuze in relatie tot aantrekkelijke alternatieven), daarna pas extra vaardigheden aanleren. – Botsobstakels ook GTW-vriendelijk afschermen. – Opvoeren minder aantrekkelijk en gemakkelijk maken.
Goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> – Er zijn met name activiteiten op het gebied van veiligheidscultuur. – Scheiden van vrachtverkeer met overig verkeer, eisen aan voertuigontwerp in verblijfsgebieden, en eisen aan de bestuurder zijn geen expliciete onderwerpen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Aansluiting zoeken bij het Kwaliteitsnet Goederenvervoer (KNG). – Eisen stellen aan voertuigen die in verblijfsgebieden moeten komen (vuilniswagens) en te zwaar verkeer hier weren. – Opleiding van bestuurders verbeteren door een getrapte rijopleiding en instructie op simulatoren. – Veiligheidscultuur verder stimuleren door een keurmerk voor transportondernemingen in te voeren en gebruik te laten maken van boordapparatuur.
DV-principes	<ul style="list-style-type: none"> – Functionaliteit: de wegen zijn gecategoriseerd, maar niet allemaal volgens de richtlijnen. – Homogeniteit: er is vooral aandacht voor lage snelheden in Zones 30 en 60 door de inrichting. Bij hogereordewegen is het scheiden van verkeerssoorten en richtingen geen expliciet thema. – Herkenbaarheid: aanbrenge van EHK (sobere oplossing). – Vergevingsgezindheid: aan de fysieke invulling hiervan wordt wel gewerkt. Sociale vergevingsgezindheid is nog niet zo'n onderwerp in Gelderland. – Statusonderkenning: hier wordt aandacht aan besteed in de eigen educatieprogramma's van het ROVG. 	<ul style="list-style-type: none"> – Bij de inrichting van wegen aansluiting zoeken bij integrale Essentiële Kenmerken (komende jaren verder uit te werken door de SWOV). – Sociale vergevingsgezindheid uitwerken in educatieprogramma's (tevens onderwerp van onderzoek SWOV). – Statusonderkenning verder uitbreiden in educatieprogramma's (meer doelgroepen, begeleiders, onderwerpen en strategische vervoerskeuzen op basis hiervan; zie ook SWOV-onderzoek op dit terrein).
3. Organisatie van beleid (Hoofdstuk 5)		
Tijdspanne van beleid	De tijdspanne van het algemene beleid is tot 2010, per activiteit is die gedetailleerd in jaren.	Regionale uitwerking van strategische beleidsplannen 2008-2012 en 2020.
Financieel overzicht van plannen	Jaarlijks is er een financieel overzicht met vermelding van de financiële bron.	Kan nog nader bestudeerd worden in het kader van het optimaal benutten van budgetten.
Uitvoering en uitvoerbaarheid	Uitvoerders worden vermeld, evenals uitvoeringsresultaten. Uitvoerbaarheid is geen expliciet onderwerp.	Uitvoerbaarheid zou meegenomen kunnen worden in plannen om de kans op problemen in te kunnen schatten, en daarmee het niet halen van de doelstellingen. Hierbij kan zowel gedacht worden aan gebrek aan draagvlak als aan andere (financiële of technische) tegenvallers.
Evaluatie van beleid	Een aantal beleidsactiviteiten wordt geëvalueerd. Daarnaast worden er jaarlijkse monitoringsrapporten uitgebracht met de voortgang op prestatie-indicatoren van de verschillende beleidsactiviteiten.	Evaluatie uitbreiden, ook naar de projecten waar het ROVG niet of minder inhoudelijk bij betrokken is. Dit kan gestimuleerd worden door evaluatie als criterium voor projecten op te nemen, wil men ondersteuning van het ROVG ontvangen.

Beleidsverkenningsonderwerpen	Conclusies over het Gelders beleid	Aanbevelingen en aanknopingspunten voor DV-thema's
Kwaliteitszorg en faseringsoplossingen	<ul style="list-style-type: none"> - Dit is met name een onderwerp bij - educatieprojecten waarbij het ROVG actief is; - de inrichting van Zones 30 en 60. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwaliteitszorg uitbreiden naar andere beleidsterreinen (zoals handhaving). - Kwaliteitszorg uitbreiden naar andere projecten (educatie) en locaties (wegtypen).
Integraal beleid	<ul style="list-style-type: none"> - Integraal beleid wordt gestimuleerd wat betreft verschillende typen maatregelen (infrastructuur, educatie, soms ook handhaving) en verschillende beleidsterreinen (gemeentelijke plannen: ruimtelijke ordening en verkeersveiligheidsbeleid). - Integratie van DV-principes is nog geen thema. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maatregeltypen niet alleen meer los van elkaar in een plan plaatsen maar echt proberen te integreren (bijvoorbeeld aan de hand van een probleemstelling). Het is daarbij goed om uit te gaan van de sterke en zwakke punten van de verschillende typen maatregelen. - Integraliteit van verschillende beleidsterreinen uitbreiden en nog meer proberen te benutten. - Integratie van DV-thema's vanuit Essentiële Kenmerken nog vormgeven.

Tabel 6.1. *Conclusies en aanbevelingen per onderwerp van de beleidsplanverkenning. De thema's uit Door met Duurzaam Veilig zijn aangeduid met een donkere markering; de onderwerpen uit de bestuurskundige toetsingslijst van een lichte.*

Literatuur

Aarts, L.T. & Nes, C.N. van (2007). *Een helpende hand bij snelheidsbeleid gericht op veiligheid en geloofwaardigheid; Eerste aanzet voor een beslissingsondersteunend instrument voor veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten*. D-2007-2 Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Abma, T. & Veld, R. in 't (red.) (2001). *Handboek beleidswetenschap: perspectieven, thema's, praktijkvoorbeelden*. Boom, Amsterdam.

BVA Verkeersadviezen (2005). *Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Gemeente Nijkerk*. BVA Verkeersadviezen, Zwolle.

Crabbé, A., Gysen, J. & Leroy, P. (2006) *Vademecum Milieubeleidsevaluatie*. Vanden Broele, Brugge.

Craen, S. de, Vissers, J., Houtenbos, M. & Twisk, D. (2005). *Young drivers experience: the results of a second phase training on higher order skills*. R-2005-8. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.

Diepens & Okkema (2002). *Regionale rapportage duurzaam veilig fase 2 in Gelderland*. In opdracht van de Provincie Gelderland. Concept rapportage 2002/752/1486. Verkeersadviesbureau Diepens en Okkema, Delft

Graaf, H. van de & Hoppe, R. (1992). *Beleid en politiek. Een inleiding tot de beleidswetenschap en de beleidkunde*. Dick Coutinho, Muiderberg.

Grontmij (2005). *Verkeersstructuurplan Winterswijk*. Grontmij, Arnhem.

Huisman, R. & Hellings, T. (2005). *Programma Regionale Verkeersveiligheid Rivierenland*. 9R1814.A0/R011/TEHE/NP/Nijm. Royal Haskoning, Enschede.

Hoogerwerf, A. (red.) (1993). *Overheidsbeleid: een inleiding in de beleidswetenschap*. Samson H.D. Tjeenk Willink, Alphen aan den Rijn.

Legters, F.J.W., Huismans, R.A.M. & Fokkert, H.R. (2007). *Beleidsnota Gemeente Bronckhorst*. 9R4727.AO. Royal Haskoning, Nederland

Provincie Gelderland (2004). *Op weg naar duurzame mobiliteit. Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan-2. Deel A: hoofdlijnen van het beleid*. Provincie Gelderland, Arnhem.

PVE-website: <http://pvetoolkit.kpvv.nl>

ROVG (2003). *Gelders Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2003-2010 (GMV-3)*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG, Arnhem.

ROVG (2006a). *Gevaarlijke kruispunten en wegvakken Gelderland; 2003 t/m 2005*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG, Arnhem.

ROVG (2006b). *Monitoring ROVG-verkeersveiligheidsactiviteiten. Monitoringsjaar 2005*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG, Arnhem.

ROVG (2006c). *Ongevallenanalyse politiedistrict Noordwest Veluwe. Periode 2001-2005*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG, Arnhem.

ROVG (2007a). *Gelders Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2007-2010*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG, Arnhem.

ROVG (2007b). *Werkplan 2007. Uitwerking van het Gelders Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2007-2010*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG, Arnhem.

ROVG (2007c). *De Gelderse verkeersveiligheid in 2006*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG, Arnhem.

ROVG (2007d). *ROVG Monitor. Monitoringsjaar 2006*. ROVG, Arnhem

ROVG (2007e). *Overzicht verkeersonveiligheid in de Gelderse politieregio's. Periode 2002-2006*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG, Arnhem.

Siegrist, S. (red.) (1999). *Driver training, testing and licensing – towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic; Results of EU-project GADGET*. Work Package 3. BfU-Report 40. Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU, Berne.

Stadsregio Arnhem-Nijmegen (2006). *Bundelen, verknopen en andere lastige keuzes. Regionale Nota Mobiliteit*. Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

SWOV (2006). *Rijopleiding in Stappen (RIS)*. Factsheet Maart 2006. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2007). *De top bedwongen. Balans van de verkeersonveiligheid in Nederland 1950-2005*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W. P. & Commandeur, J.F.F. (2007). *Wanneer is educatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten*. R-2006-28. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Vissers, J. (2007). *Evaluatie Tweede fase opleidingsprogramma Gelderland 2006*. In opdracht van het ROVG. Registratienummer X4698. DGV Groep, Amersfoort.

Vissers, J.A.M.M., Betuw, A. van, Nägele, R., Kooistra, A. & Harteveld, M. (2005). *Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie (PVE)*. Traffic Test, Veenendaal.

Wegman, F.C.M. & Aarts, L.T. (red.) (2005). *Door met Duurzaam Veilig. Nationale Verkeersveiligheidsverkenningen voor de jaren 2005-2020*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. & Schoon, C.C. (1999). *De effectiviteit van het Tweede Gelders Meerjarenplan Verkeersveiligheid*. R-99-10. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Bijlage A

Maatregeltypelijst

Infrastructuur

Functionaliteit	
<input type="checkbox"/>	Voldoen categorisering(splannen) van wegen aan DV-eisen?
Homogeniteit	
<input type="checkbox"/>	Worden op 100/120km/uur-wegen frontale en dwarsconflicten onmogelijk gemaakt?
<input type="checkbox"/>	Worden daar waar mogelijk doelgroepstroken voor zwaar verkeer aangelegd/ingesteld?
<input type="checkbox"/>	Wordt er rijrichtingscheiding toegepast vanaf snelheden boven 70 km/uur?
<input type="checkbox"/>	Wordt op ETW60 de limiet gekoppeld aan een veilige inrichting, of de limiet aangepast (30/40 km/uur)?
<input type="checkbox"/>	Wordt op ETW's een lage snelheid door de wegomgeving afgedwongen (geen sobere inrichting; minimale hinder)?
<input type="checkbox"/>	Wordt er bij de vormgeving rekening gehouden met ouderen en met veilige fietsvoorzieningen op schoolroutes?
<input type="checkbox"/>	Worden kruispunten tussen GOW's van rotondes voorzien of hele drukke punten van een VRI en plateaus?
<input type="checkbox"/>	Wordt er veilige oversteekvoorzieningen aangelegd (DV-VOP; twee-over)?
Herkenbaarheid	
<input type="checkbox"/>	Is er consistentie en continuïteit in de kenmerken over een route met dezelfde functie en bij overgangen?
<input type="checkbox"/>	Worden belangrijke verkeersregels expliciet en zo nodig continu zichtbaar gemaakt, of zijn ze af te leiden uit de vormgeving?
<input type="checkbox"/>	Worden overgangen in limieten gekoppeld aan een logische overgang in het wegbeeld en vice versa?
<input type="checkbox"/>	Wordt er bij ruimte-/geldgebrek gekozen voor faseringsoplossingen die volwaardig Duurzaam Veilig niet in de weg staan?
<input type="checkbox"/>	Staat consistentie en continuïteit in vormgeving van wegtypen voorop, en dan pas maatwerk?
Vergevingsgezindheid (fysiek)	
<input type="checkbox"/>	Zijn de bermen draagkrachtig en voldoende obstakelvrij, of anders botsvriendelijk afgeschermd?
<input type="checkbox"/>	Wordt bij het afschermen van obstakels en rijrichtingen ook rekening gehouden met kwetsbaarheid van GTW's?
<p>Noot: de bovenstaande lijst bevat de algemene aandachtspunten zoals die in <i>Door met Duurzaam Veilig</i> zijn benoemd. De inhoudelijke DV-kwaliteit van de infrastructuur (zoals die op dit moment op basis van de bestaande richtlijnen is gedefinieerd), is daarnaast na te gaan met behulp van de Duurzaam Veilig-meter/-module. Op basis hiervan kan dus per weg worden vastgesteld op welke punten de DV-kwaliteit nog verbetering behoeft. In <i>Door met Duurzaam Veilig</i> worden daarnaast ook aanbevelingen gedaan om de richtlijnen voor infrastructuur te verbeteren. Deze zijn niet in bovenstaande lijst opgenomen maar in algemenere zin in het hoofdstuk over kwaliteitszorg.</p>	

Tabel A.1. *Speerpunten voor beleid tot 2020 op het gebied van duurzaam veilige infrastructuur.*

Voertuigen

Voertuigontwikkelingen promoten om ongevallen te voorkomen (primaire veiligheid)	
<input type="checkbox"/>	Stabiliteit en controle voertuigen promoten/versnellen/invoeren (ESC, kantelpreventie, banden met hogere wrijvingscoëfficiënt); ook op GTW toepassen
<input type="checkbox"/>	Verbeteren van zichtbaarheid (verlichting overdag invoeren; nieuwe eisen om dode hoek te verkleinen; nachtzichtsysteem; retroreflecterende contourmarkering; opvallende kleding tweewielers)
<input type="checkbox"/>	Beperken van diversiteit ten bate van herkenbaarheid (uniformiteit derde remlicht en voertuigcategorieën [met name bromfiets, brommobiel]; data uit elektronische datarecorder [EDR] via wetgeving uniformeren en opvragen voor black-boxgebruik, pre-crash sensing voor een betere afloop van ongeval [primaire + secundaire])
<input type="checkbox"/>	Snelheidsbeperking (snelheidsbegrenzers vracht- en bestelverkeer; opvoeren GTW minder makkelijk maken [motorblok])
Bescherming van verkeersdeelnemers verbeteren (secundaire veiligheid)	
<input type="checkbox"/>	Botsvriendelijkheid voor fietsers en voetgangers verbeteren (autofront + onderrijbeveiliging/zijafscherming/gesloten carrosserie vrachtverkeer; tot 60 km/uur)
<input type="checkbox"/>	Botsveiligheid flank verbeteren voor dwars- en obstakelconflicten (tot 80 km/uur)
<input type="checkbox"/>	Botsveiligheid kop-staart verbeteren (tot 100/120 km/uur)
Voertuigen onderling compatibel maken door massa, afmeting en stijfheid (ook gericht op tegenpartij)	

Tabel A.2. *Speerpunten voor beleid tot 2020 op het gebied van duurzaam veilige voertuigen.*

Intelligente Transport Systemen (ITS)

Overtredingen voorafgaand aan verkeersdeelname uitsluiten (black box/smartkey)	
<input type="checkbox"/>	Slimme sloten (gordelslot; alcoholslot; rijbewijslot [eventueel met restricties gekoppeld aan ervaring]; aanpassing voertuig aan competenties bestuurder [onervarenen/ouderen, biometrische eigenschappen])
<input type="checkbox"/>	Intelligente ondersteuning bij strategische vervoerskeuzen
Tijdens verkeersdeelname bestuurder waarschuwen of overtreding onmogelijk maken	
<input type="checkbox"/>	Voertuigcontrole (ESC; LDWA of LKS; gepaste snelheid in bochten via intelligent systeem)
<input type="checkbox"/>	Bestuurderondersteuning bij waarneming, interpretatie en voorspellen van situaties (reactietijdverkorting door elektronische gevaardetectie [voetgangerdetectie]; nachtzichtsysteem; ISA [interpreteren en extrapoleren van situaties])
<input type="checkbox"/>	Hulp bij onderkennen verminderde taakbekwaamheid (vermoeidheidsdetectie; aandachtsverlies)
<input type="checkbox"/>	Optimale taakmoeilijkheid bewerkstelligen (aangeven van taakprioriteiten, verlagen van snelheid en dergelijke)
<input type="checkbox"/>	Voorkomen en registreren van overtredingen (ISA [informerend, begrenzend]; dynamische snelheidslimieten; black box [beginners]/EVI; detectie roodlichtnegatie en aangepaste naderingssnelheid kruispunten)
<input type="checkbox"/>	Ondersteunen routekeuze + homogeniseren snelheden (ook veiligste route in navigatiesysteem; geleiding verkeersstromen door informatie boven de weg en afstelling VRI's (groene golf); dodehoekwaarschuwing; ACC of CC)

Tabel A.3. *Speerpunten voor beleid tot 2020 op het gebied van duurzaam veilige ITS-ontwikkelingen.*

Educatie

Informele educatie (hoofdaccent)	
<input type="checkbox"/>	Zelfinzicht laten ontwikkelen (taakbekwaamheid beginners; evt. ook strategische voertuigkeuze)
<input type="checkbox"/>	Ouders goede afwegingen laten maken voor jonge kinderen
<input type="checkbox"/>	Leren <i>hoe</i> je iets doet
<input type="checkbox"/>	Leren wat <i>niet</i> te doen
Formele educatie (inzet op vijf strategische punten)	
<input type="checkbox"/>	Verhogen probleembesef van onveiligheid en draagvlak voor DV-maatregelen (hoe en waarom van maatregelen: snelheidsremmers, gevaar van alcohol en combinatiegebruik; redenen van handhaving aangeven, schijn vermijden dat handhaving zakkenvullerij is)
<input type="checkbox"/>	Vergroten van strategische veiligheidsoverwegingen (voertuigkeuze, routekeuze, eigen taakbekwaamheid in relatie tot de omstandigheden)
<input type="checkbox"/>	Moedwillege overtredingen aanpakken (beginners leren dat regels overtreden 'hot done' is; relatie regelovertreding en veiligheid; benadrukken van regelnaleving als sociale norm bij regels die sociaal geaccepteerd zijn: bevestigen van goed gedrag)
<input type="checkbox"/>	Ongewenst/onjuist gewoontegedrag voorkomen (correct aanleren van goede gewoontes; periodieke toetsing van gewoontegedrag)
<input type="checkbox"/>	Beter toerusten van beginners (voldoende oefening; oefenen in deeltaken en complexiteit opbouwen [getrapt rijbewijs voor GTW, auto, vrachtverkeer; bij GTW op lagere categorie beginnen]; eigen taakbekwaamheid leren inzien in relatie tot complexiteit van omgeving [gevaarherkenningstoets])

Tabel A.4. *Speerpunten voor beleid tot 2020 op het gebied van duurzaam veilige educatie.*

Regelgeving en handhaving

Regelgeving optimaliseren	
<input type="checkbox"/>	Aanpassen aan menselijke maat (duidelijk, specifiek en begrijpelijk)
<input type="checkbox"/>	Betere aansluiting tussen regels en omgeving (veilig, geloofwaardig en compatibel; niet te vaak wisselen van limiet; zo mogelijk dynamisch)
<input type="checkbox"/>	Communicatie van en over verkeersregels als expliciet geheugensteuntje (daar waar nodig)
Huidige handhaving optimaliseren (efficiënter met gelijkblijvende inspanning)	
<input type="checkbox"/>	Grote objectieve pakkans (zekerheid van bestraffing: zero tolerance bij vooral jongeren, nul-limiet voor combinatiegebruikers)
<input type="checkbox"/>	Subjectieve pakkans vergroten met aanvullende, aspecifieke voorlichting (publiciteit over toezichtactiviteiten; grote zichtbaarheid van controles; onvoorspelbaar patroon van aselecte controles [niet de tijd en plaats vermelden]; selecte controles op tijden en plaatsen waar kans op overtredingen groot is; controles die moeilijk te omzeilen zijn)
<input type="checkbox"/>	Straf volgt snel op overtreding
<input type="checkbox"/>	Noodzaak en nut van verkeersregel is duidelijk (maatschappelijk geaccepteerd)
Overtredingen bij bron bestrijden	
<input type="checkbox"/>	Controleren op plaatsen voordat men de weg opgaat (alcohol en drugs)
<input type="checkbox"/>	Aanvankelijk vooral inzetten op recidivisten en zware/hardnekkige overtreders, combinatiegebruikers
<input type="checkbox"/>	Uiteindelijk generaal inzetten (ook ter voorkoming van onbedoelde overtredingen)

Tabel A.5. *Speerpunten voor beleid tot 2020 op het gebied van duurzaam veilige regelgeving en handhaving.*

Bijlage B

Speciale-onderwerpenlijst

Snelheid

Veilige snelheden en limieten als uitgangspunt definiëren	
<input type="checkbox"/>	Afhankelijk van type conflictsituatie veilige snelheid en limiet definiëren en instellen
Geloofwaardige limieten bewerkstelligen	
<input type="checkbox"/>	Limiet aanpassen of wegbeeld aanpassen
<input type="checkbox"/>	Niet te frequente limietwisseling
<input type="checkbox"/>	Overgang van limiet gepaard met overgang in wegbeeld en vice versa (consistentie)
Duidelijkheid over de limiet	
<input type="checkbox"/>	Op de weg is continu duidelijk wat de limiet is (markering, hectometerpaaltjes)
<input type="checkbox"/>	In toekomst informerende variant van ISA
Toepassing fysieke snelheidsremmers	
<input type="checkbox"/>	Snelheidsremmers toepassen daar waar nodig (bij mogelijke dwarsconflicten en ten behoeven van de herkenbaarheid)
<input type="checkbox"/>	Maatvoering optimaliseren (hinder beperken)
<input type="checkbox"/>	Informeren over nut en noodzaak van snelheidsremmers
Geloofwaardige handhaving	
<input type="checkbox"/>	Reden van handhaving uitleggen (veiligheid, milieu, doorstroming en dergelijke)
<input type="checkbox"/>	Schijn vermijden dat handhaving gebeurt om zakken te vullen
<input type="checkbox"/>	Minder inzetten op kortstondige overtreders en vooral op hardnekkige en grove overtreders
<input type="checkbox"/>	Zero-tolerancebeleid bij pakken overtreders
<input type="checkbox"/>	Op termijn invoeren van harde variant van ISA
Dynamisering limieten	
<input type="checkbox"/>	Statische situatieafhankelijke limiet (bij school of bij slecht weer)
<input type="checkbox"/>	Dynamische limieten op DRIP's (situatieafhankelijk en in stappen te regelen)
Volledig dynamisch limietenstelsel ondersteund door ITS	
<input type="checkbox"/>	In toekomst mogelijk met ISA in auto te regelen, waarbij ook reden wordt aangegeven
<input type="checkbox"/>	Afstemming snelhedenbeleid tussen andere verkeers- en vervoersonderwerpen en andere beleidsterreinen

Tabel B.1. *Speerpunten voor duurzaam veilig snelheidsbeleid tot 2020.*

Alcohol en drugs

Wetgeving uitbreiden	
<input type="checkbox"/>	Bij combinatiegebruik nul-limieten toepassen
Effectief toezichtbeleid	
<input type="checkbox"/>	Richten op zware overtreeders (aandeel neemt niet af)
<input type="checkbox"/>	Preventieve controles op locaties waar gedronken wordt
<input type="checkbox"/>	Controles wel aankondigen zonder tijd en plaats
<input type="checkbox"/>	Speekseltests voor druggebruik ontwikkelen en invoeren
Aanvullende voorlichting	
<input type="checkbox"/>	BOB-campagnes leren goed gedrag aan (i.p.v. dat ze slecht gedrag afleren)
<input type="checkbox"/>	Op scholen onverminderd aandacht houden voor alcoholgebruik
<input type="checkbox"/>	Meer voorlichting over gevaar van drugsgebruik en combinatiegebruik
<input type="checkbox"/>	Ook bij medicijnen beter onderzoek en voorlichting over risico's
Voorkómen van overtredingen	
<input type="checkbox"/>	Alcoholslot verplicht maken voor overtreeders (zeker voor combinatiegebruikers)
<input type="checkbox"/>	Alcoholslotprogramma onder bestuurderswet laten vallen (niet onder strafrecht)
<input type="checkbox"/>	Op rijbewijs aangeven dat bestuurder alleen met alcoholslot mag rijden
<input type="checkbox"/>	Regelmatige controle op goede naleving en voorkomen van fraude
<input type="checkbox"/>	Inhoud en duur van alcoholslotprogramma afstemmen op type overtreding
<input type="checkbox"/>	Kosten voor programma zelf laten betalen, maar aanpassen voor laagste inkomens

Tabel B.2. *Speerpunten voor duurzaam veilig alcohol- en drugsbeleid tot 2020.*

Jongeren

Ongevalsrisico verminderen	
<input type="checkbox"/>	Getrapt rijbewijs (met begeleid rijden; koppeling met overtredingen)
<input type="checkbox"/>	Gevaarherkenningstoets invoeren (na ontwikkeling)
<input type="checkbox"/>	Bij tweewielers eerst ervaring opdoen op lagere categorie voertuig
<input type="checkbox"/>	Selectie toepassen (leeftijdscriterium, medische keuring, rijexamen)
<input type="checkbox"/>	Streng toezicht op gedrag jongeren zodat ze niet snel overtredingen zullen begaan
<input type="checkbox"/>	Kentekenplaat bromfiets om goed te kunnen handhaven
<input type="checkbox"/>	Beginners verplicht met black box laten rijden (evt. met feedback over rijgedrag)
<input type="checkbox"/>	EDR of navigatiesysteem voor jongeren van extra datalogging voorzien (koppelen aan rijbewijsfasen)
<input type="checkbox"/>	Speciale no-claim voor jongeren (verzekering; beloning voor schadevrij rijden)
Expositie jongeren verminderen	
<input type="checkbox"/>	Ov voor jongeren (stopt bij uitgaansgelegenheden en tot laat in de nacht)
<input type="checkbox"/>	Beïnvloeding door ouders en omgeving om niet op gevaarlijke vervoermiddelen (bromfiets) te gaan rijden
<input type="checkbox"/>	Op schoolroutes extra aandacht voor veilige fietsroutes

Tabel B.3. *Speerpunten voor duurzaam veilig jongerenbeleid tot 2020.*

Fietsers en voetgangers

Vermijden van conflicten	
<input type="checkbox"/>	Ouderen bij fysieke gebreken in ondersteunende voertuigen laten rijden
<input type="checkbox"/>	Infrastructuur zo maken dat het ook voor ouderen veilig is
<input type="checkbox"/>	Nieuwe wijken zo dicht mogelijk bij centrum plannen
<input type="checkbox"/>	Veilige fietsvoorzieningen aanleggen (eventueel twee-pad)
<input type="checkbox"/>	Ov op platteland, desnoods op oproepbasis
<input type="checkbox"/>	Ontsoberen van 30- en 60km/uur-gebieden
<input type="checkbox"/>	Veilige voorzieningen om verkeersaders over te steken (DV-VOP; twee-over)
<input type="checkbox"/>	ISA in voertuigen om snelheid te remmen (met name binnen de bebouwde kom)
<input type="checkbox"/>	Zichtveldverbetering vrachtwagens
<input type="checkbox"/>	Fietsers lichtvoering handhaven
<input type="checkbox"/>	Nachtzichtsysteem auto's
<input type="checkbox"/>	Fietsers en voetgangers aanspreken op regelnaleving
Botsvriendelijkheid tegenpartij	
<input type="checkbox"/>	Voetganger- en fietsvriendelijk autofront
<input type="checkbox"/>	Zijafscherming vrachtauto's

Tabel B.4. *Speerpunten voor duurzaam veilig fiets- en voetgangerbeleid tot 2020.*

Gemotoriseerde tweewielers

Infrastructurele mogelijkheden	
<input type="checkbox"/>	Daar waar geen scheiding is van GTW met fietsers, snelheid max. 30 km/uur
<input type="checkbox"/>	Breed afschermen van obstakels (integreren van eisen voor auto's en GTW's)
Voertuigverbeteringen	
<input type="checkbox"/>	ABS en CBR op GTW's plaatsen
<input type="checkbox"/>	Ook GTW's met laag vermogen helmdracht verplichten
<input type="checkbox"/>	Opvoeren onmogelijk maken (motorblok niet zomaar meer open te maken) en verbod opvoersetjes
<input type="checkbox"/>	Duidelijk onderscheid voertuigcategorieën en eisen (bromfiets versus snorfiets)
<input type="checkbox"/>	Opvallende kleding dragen voor betere zichtbaarheid
<input type="checkbox"/>	ITS die helpt bij detectie van aankomend verkeer
<input type="checkbox"/>	Informerende ISA
Eisen aan gebruiker	
<input type="checkbox"/>	Kwaliteitseisen aan kleding
<input type="checkbox"/>	Getrapt rijbewijs op basis van verkeerservaring
<input type="checkbox"/>	Verplichte rijopleiding aanvullen met gedrags- en risicoperceptietraining
<input type="checkbox"/>	Streng handhavingsbeleid en overtredingen zo veel mogelijk onmogelijk maken
Discussie voeren over hoe om te gaan met de GTW (past deze wel in veilig verkeersbeeld?)	

Tabel B.5. *Speerpunten voor duurzaam veilig gemotoriseerde-tweewielerbeleid tot 2020.*

Goederenvervoer

Scheiden van verkeer in plaats	
<input type="checkbox"/>	Op hoofdwegennet met ongelijkvloerse kruisingen zo veel mogelijk afwikkeling
<input type="checkbox"/>	Op regionaal en lokaal niveau logistieke routes opzetten volgens KNG-methode
<input type="checkbox"/>	Met vormgeving licht transport alleen mogelijk maken
<input type="checkbox"/>	Daar waar nodig doelgroepstroken instellen
<input type="checkbox"/>	Stadsdistributie alleen via veilige routes en direct aansluitende lospunten
<input type="checkbox"/>	Via navigatiesystemen en bewegwijzering routes goed aanduiden
Voertuigontwerpen afstemmen op verkeerssituatie	
<input type="checkbox"/>	Bij zware, gelede vrachtwagens automatische remdrukverdeling tussen trekker en oplegger + ESP
<input type="checkbox"/>	ACC en LDWA op zware vrachtwagens
<input type="checkbox"/>	File- en mistsignalering op alle vrachtverkeer
<input type="checkbox"/>	Bij mist vrachtverkeer en personenverkeer op verschillende stroken laten rijden
<input type="checkbox"/>	Onderrijbeveiliging op vrachtwagens
<input type="checkbox"/>	Licht vrachtverkeer met goed zicht op andere verkeersdeelnemers (glas, lage zitplaats, spiegels en camera's)
<input type="checkbox"/>	Bij inzet op nachtdistributie voorzien van reflecterende contourmarkering
<input type="checkbox"/>	Gesloten carrosserie of zijafscherming
<input type="checkbox"/>	Vrachtverkeer dat noodzakelijk op ETW moet zijn (alle vuilniswagens en dergelijke) uitermate goed op kwetsbare verkeersdeelnemers toerusten
Vereisten aan bestuurders	
<input type="checkbox"/>	Getrapt rijbewijs voor vrachtwagenchauffeurs: eerst algemeen, daarna gespecialiseerd op hoofdwegennet of onderliggend wegennet
<input type="checkbox"/>	Training in rijsimulators
Veiligheidscultuur verbeteren	
<input type="checkbox"/>	Uitvoeren van schade- en ongevalanalyses en van preventieplannen
<input type="checkbox"/>	Veiligheid verbeteren door gebruik te maken van boordapparatuur
<input type="checkbox"/>	Verladers leggen normen op aan transportbedrijven
<input type="checkbox"/>	Transportbedrijven onderscheiden zich door voeren van certificaat

Tabel B.6. *Speerpunten voor duurzaam veilig goederenvervoersbeleid tot 2020.*

Bijlage C

Principelijst

Functionaliteit	
<input type="checkbox"/>	Zijn wegen gecategoriseerd volgens Duurzaam Veilig en monofunctioneel?
Homogeniteit	
<input type="checkbox"/>	Zijn snelheden en massa- en richtingsverschillen van elkaar gescheiden en wordt, daar waar dat niet kan, een lage snelheid afgedwongen?
Herkenbaarheid	
<input type="checkbox"/>	Worden wegen herkenbaar en voorspelbaar gemaakt (consistentie in ontwerp, continuïteit in verloop, oproepen van het gewenste gedrag)?
Vergevingsgezindheid	
<input type="checkbox"/>	Worden berm veilig gemaakt: (semi)verharde berm, voldoende obstakelvrije afstand, botsvriendelijke afschermen van obstakels; botsvriendelijke voertuigen)?
<input type="checkbox"/>	Wordt er aandacht besteed aan sociaal vergevingsgezind gedrag?
Statusonderkenning	
<input type="checkbox"/>	Wordt er aandacht besteed aan het verbeteren van inzicht in de eigen taakbekwaamheid?

Tabel C.1. *Duurzaam Veilig-principes.*