

Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009 – 2010

Opgesteld door:
Interprovinciaal Overleg
Stadsregio's Verkeer en Vervoer
Unie van Waterschappen
Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Rijksoverheid	5
3	Decentrale Overheden	7
4	Overzicht activiteiten per aandachtsgebied 2009 – 2010	10

1 Inleiding

Op 10 juli 2008 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020 aangeboden aan de Tweede Kamer. In het Strategisch Plan zijn de contouren aangegeven voor het verkeersveiligheidsbeleid voor de jaren 2008 – 2020.

Doelstelling van het Strategisch Plan is om te komen tot maximaal 750 doden en 17.000 gewonden in 2010 en maximaal 580 doden en 12.250 gewonden in het verkeer in 2020. Deze nationale doelstelling is in het Nationaal MobiliteitsBeraad (NMB) van 25 september 2008 verder aangescherpt naar maximaal 500 doden in het verkeer in 2020.

Naar aanleiding van het Strategisch Plan is in het NMB van 27 maart 2008 afgesproken dat er tweejaarlijks een gezamenlijk, dynamisch Actieprogramma wordt opgesteld waarin naast activiteiten uit het Strategisch Plan, ook activiteiten worden opgenomen die op basis van het reeds bestaande verkeersveiligheidsbeleid worden uitgevoerd. Het nu voorliggende Actieprogramma Verkeersveiligheid is de eerste uitwerking hiervan en heeft betrekking op de jaren 2009 en 2010.

Bij het opstellen van het Actieprogramma is geen volledigheid beoogd. Gezien de reikwijdte van het Actieprogramma is dat ook geen realistische doelstelling. Om de twee jaar wordt gekeken welke activiteiten of doelgroepen extra inzet of aandacht nodig hebben. Door deze tweejaarlijkse actualisatie kunnen enerzijds de activiteiten en de daarmee behaalde resultaten tegen het licht worden gehouden en waar nodig worden bijgesteld. Anderzijds kan hierdoor worden ingespeeld op actuele en toekomstige ontwikkelingen. Als gevolg hiervan zal er dan ook geen aparte monitoring, anders dan de jaarlijkse Nationale Mobiliteitsmonitor, worden gehouden.

De in het Actieprogramma gedefinieerde activiteiten vallen uiteen in generieke activiteiten en activiteiten per aandachtsgebied. Deze aandachtsgebieden bestaan enerzijds uit groepen verkeersdeelnemers die extra aandacht vragen, zowel slachtoffers als veroorzakers en anderzijds uit categorieën wegen en voertuigen. Het gaat om voetgangers, fietsers, enkelvoudige ongevallen, kinderen, ouderen, beginnende bestuurders, berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen, motorrijders, bestuurders onder invloed van alcohol, drugs, medicijnen of vermoeidheid, snelheidsovertreders, 50 en 80 km-wegen, vracht- en bestelverkeer.

De activiteiten die op basis van het generieke beleid worden uitgevoerd zijn gebaseerd op de drie pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid, te weten samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig.

Het Actieprogramma is een gezamenlijk product van de partners uit het NMB: de provincies, waterschappen, stadsregio's, gemeenten en het rijk. In het Actieprogramma staat aangegeven wie, wanneer, welke activiteit oppakt. Met betrekking tot de invulling van het Actieprogramma is ervoor gekozen de verantwoordelijkheden daar neer te leggen waar ze horen: bij de afzonderlijke NMB-partners zelf, zonder dat hierbij de onderlinge samenhang uit het oog wordt verloren. Gezamenlijk zijn de kaders vastgesteld en het is nu aan de verschillende overheden zelf om de binnen die kaders bepaalde doelstellingen te behalen.

Naast de bestuurlijke partners uit het NMB zijn er uiteraard nog vele andere (maatschappelijke) organisaties betrokken bij het verkeersveiligheidsbeleid. Bij het uitvoeren van de activiteiten uit het Actieprogramma worden deze organisaties betrokken. Bekeken wordt nog hoe al deze organisaties voor het vervolg op meer structurele basis bij het Actieprogramma kunnen worden betrokken.

Het Actieprogramma is zo opgebouwd dat per bestuurslaag kan worden bekeken op welke activiteiten voor de jaren 2009 – 2010 wordt ingezet (hoofdstukken 2 en 3). In hoofdstuk 4 wordt conform de structuur van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een integraal overzicht gegeven van een groot aantal activiteiten die de komende jaren door de Rijksoverheid en/of de Decentrale Overheden worden opgepakt. Zoals gezegd is hierbij geen volledigheid beoogd. Het betreft een uitsnede uit het totale pakket aan activiteiten dat door de Rijksoverheid en Decentrale Overheden wordt ingezet om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te behalen. Dit betekent dat in 2009 en 2010 niet alle activiteiten uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid tegelijkertijd worden opgepakt. Er is gekozen voor een prioritering in de tijd. Enerzijds bijvoorbeeld om voorrang te geven aan die activiteiten waarmee op relatief korte termijn resultaat kan worden behaald of die voorwaardenscheppend zijn voor het kunnen realiseren van andere activiteiten. Anderzijds worden activiteiten later opgepakt omdat bijvoorbeeld de stand van de techniek bepalend is voor de realisatie van die activiteiten of kunnen activiteiten pas in gang worden gezet nadat nader onderzoek heeft plaatsgevonden.

2 Rijksoverheid

Verkeersveiligheid is een zaak van ons allemaal. De dood van een naaste, of het moeten dragen van zwaar letsel na een ongeval, grijpt immers diep in de levenssfeer van mensen in. Daarnaast heeft verkeersonveiligheid ook grote consequenties op andere terreinen. De gevolgen voor de economie (de kosten lopen in de miljarden, ongevallen zijn een belangrijke oorzaak van files), volksgezondheid (ziekenhuis, nazorg, revalidatie, medicijnen) en sociale voorzieningen (arbeidsongeschiktheidsuitkeringen) zijn aspecten die het belang van een voortdurende aandacht voor dit onderwerp mede onderstrepen.

Omdat het hier gaat om een collectief belang dat op individueel niveau moeilijk op te lossen is, is er een taak voor de Rijksoverheid weggelegd. Die taak betreft het formuleren van een doelstelling ten aanzien van slachtofferreductie en het invullen van de rijksverantwoordelijkheid. Dit is uitgewerkt in de Nota Mobiliteit en verder aangescherpt naar aanleiding van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020. De hoofdlijn van het integrale verkeersveiligheidsbeleid is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid die ten goede komt aan alle verkeersdeelnemers, maar speciaal ook aan de kwetsbare deelnemers. Dat is al geruime tijd ons motto; niet voor niets staat Nederland al jarenlang in de top van de meest veilige landen van de Europese Unie. Die topositie willen wij behouden. Dit Actieprogramma bevat voor de jaren 2009 – 2010 de ingrediënten om dit beleid te realiseren.

Om de aangescherpte doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020 te halen, te weten maximaal 500 doden en 12.250 gewonden in het verkeer in 2020, zet de Rijksoverheid voor de jaren 2009 – 2010 in op een groot aantal activiteiten. Dit zijn deels activiteiten die op basis van het reeds bestaande verkeersveiligheidsbeleid worden uitgevoerd, maar ook activiteiten die voortvloeien uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Uiteraard voert de Rijksoverheid die activiteiten niet alleen uit. Er wordt zowel rechtstreeks als via koepelorganisaties samengewerkt met de decentrale overheden om uitvoering te geven aan het integrale verkeersveiligheidsbeleid. Formele afstemming gebeurt in het NMB. Daarnaast is samenwerking met andere partijen van groot belang. Het gaat dan bijvoorbeeld om maatschappelijke organisaties, brancheorganisaties, andere organisaties uit het bedrijfsleven en om kennisinstituten.

Een belangrijk aandachtspunt voor het realiseren van de aangescherpte doelstelling is dat de in de Nota Mobiliteit en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid geschetste randvoorwaarden aanwezig blijven. Het gaat er dan bijvoorbeeld om dat de verkeershandhavingcapaciteit gelijk blijft en conform planning een kilometerprijs voor alle motorvoertuigen, gedifferentieerd naar tijd en plaats en naar milieu- en veiligheidskenmerken wordt ingevoerd, maar ook dat de financiële randvoorwaarden van de Nota Mobiliteit van toepassing blijven. Immers, wanneer er onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn, kunnen niet alle activiteiten worden uitgevoerd. Daarnaast is het voor het realiseren van de aangescherpte doelstelling van belang dat de Rijksoverheid zorgt voor een goede ongevallenregistratie.

Structurele verkeersveiligheidsmaatregelen

In de Nota Mobiliteit is de doelstelling voor het verkeersveiligheidsbeleid neergezet: werken aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De Rijksoverheid heeft hierbij gekozen voor een integrale aanpak van de verkeersveiligheid waarbij Duurzaam Veilig één van de pijlers is. Het uitgangspunt bij Duurzaam Veilig is dat verkeersdeelnemers feilbaar en kwetsbaar zijn en dat hun gedrag en de inrichting van het verkeerssysteem daarop moet worden afgestemd. In aansluiting hierop heeft de Rijksoverheid de afgelopen jaren onder andere ingezet op het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers, het bevorderen van voertuigtechnologie en het, waar nodig, veilig inrichten van rijkswegen. Deze activiteiten zullen ook de komende jaren worden gecontinueerd.

Aanvullende acties naar aanleiding van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Op basis van het reeds bestaande verkeersveiligheidsbeleid en de generieke activiteiten en aandachtsgebieden uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, heeft de Rijksoverheid voor de periode 2009 – 2010 in kaart gebracht welke aanvullende activiteiten in gang gezet moeten worden om de aangescherpte doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid te realiseren. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om activiteiten gericht op het harder aanpakken van veroorzakers van onveiligheid en het beter beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Doorvertaling in het actieprogramma

In aanvulling op de structurele verkeersveiligheidsmaatregelen en de aanvullende acties naar aanleiding van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, is in het integrale overzicht in hoofdstuk 4 een groot aantal activiteiten opgenomen waar de Rijksoverheid voor de jaren 2009 – 2010 voor aan de lat staat. Zoals ook in de inleiding is aangegeven, is hierbij geen volledigheid beoogd en betreft het dus een uitsnede uit het totale pakket aan activiteiten dat door de Rijksoverheid wordt ingezet om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te behalen.

Voor de volledige visie van de Rijksoverheid op het verkeersveiligheidsbeleid wordt verwezen naar de Nota Mobiliteit en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020.

3 Decentrale Overheden

De stadsregio's, provincies, gemeenten en waterschappen werken nauw samen aan een continue verbetering van de verkeersveiligheid, elk vanuit haar eigen rol en verantwoordelijkheid. De stadsregio's en provincies hebben een belangrijke rol als het gaat om de verbetering van de verkeersveiligheid op regionaal niveau. Zo zijn ze verantwoordelijk voor een actief en stimulerend regionaal verkeersveiligheidsbeleid gericht op infrastructuur, permanente verkeerseducatie, communicatie en afstemming rond verkeershandhaving.

Voor de uitvoering van projecten wordt samengewerkt met diverse partners: Veilig Verkeer Nederland (VVN), politie, het Openbaar Ministerie (OM), het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) etc. Voor de uitvoering van Permanente Verkeerseducatie (PVE) en voor voorlichting werken de meeste stadsregio's en provincies samen binnen een Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV). Jaarlijks stellen de betreffende provincies en stadsregio's samen een werkplan voor het ROV vast. De ROV's stemmen activiteiten onderling af via het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid Gedragsbeïnvloeding (LOV-G). Vanuit de ROV's wordt ook ondersteuning geboden aan gemeenten. Aanvullend initiëren stadsregio's, provincies en gemeenten nog eigen activiteiten op het gebied van PVE.

Het verkeersveiligheidsbeleid van de stadsregio's en provincies is vastgelegd in de Regionale- respectievelijk Provinciale Verkeers- en Vervoerplannen. Deze regionale plannen zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op de essentiële onderdelen van beleid uit de Nota Mobiliteit. De gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen zijn op hun beurt weer een doorvertaling van de regionale plannen (en daarmee ook van de Nota Mobiliteit) met een aanvulling voor specifieke lokale thema's. De regionale- en lokale doorvertaling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zal de komende periode nog (verder) plaats moeten vinden.

De provincies, gemeenten en waterschappen zijn wegbeheerder en hebben daarmee ook een verantwoordelijkheid voor de verkeersveilige inrichting en het beheer en onderhoud van het eigen wegennet.

De provincies, stadsregio's en gemeenten en waterschappen stellen jaarlijks uitvoeringsprogramma's Verkeer en Vervoer op, waarin de verkeersveiligheidsmaatregelen zijn opgenomen. Daarnaast leiden ook investeringen in andere beleidsterreinen, zoals bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets, tot een (indirecte) positieve bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Vanuit de Brede Doeluitkering (BDU) dragen provincies en stadsregio's bij aan de uitvoeringskosten van lokale- en regionale projecten. De provincies zetten daarnaast ook vaak eigen middelen in. Subsidies zijn daarmee een belangrijk instrument om regionaal en lokaal projecten van de grond te krijgen.

Structurele verkeersveiligheidsmaatregelen

In de uitvoeringsprogramma's van de decentrale overheden en de werkplannen van de ROV's komt een aantal structurele maatregelen naar voren die ook de komende jaren gecontinueerd zullen worden. Het voert te ver om in detail alle projecten en maatregelen op te sommen die binnen de regio's en gemeenten worden uitgevoerd. Om die reden is er voor gekozen om op thematisch niveau in voorliggend Actieprogramma een indruk te geven van de maatregelen. Voor meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de verschillende regionale en lokale uitvoeringsprogramma's van de stadsregio's, provincies en gemeenten en de werkplannen van de ROV's.

Aanvullende acties naar aanleiding van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Op basis van bovengenoemde structurele maatregelen en de generieke maatregelen en aandachtsgebieden uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid hebben de decentrale overheden gezamenlijk in beeld gebracht welke activiteiten aanvullend nodig zijn om de verbetering van de verkeersveiligheid een stap verder te brengen. Het betreft met name (kennis)vragen en processen die gezamenlijk in 2009 en 2010 verder in gang gezet kunnen worden. De gezamenlijke uitdaging voor de komende tijd is te komen tot een vertaalslag van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid naar regionaal en lokaal niveau. Op welke wijze kan de bijdrage vanuit de regio's nog verder versterkt worden, aanvullend op

datgene wat al in plannen is vastgelegd voor de komende jaren. Waar liggen nog mogelijkheden en wat is de rolverdeling tussen de Rijksoverheid, regio en gemeente? De ervaring leert dat alleen structurele vormen van educatie en handhaving succesvol zijn. De decentrale overheden zijn uiteraard bereid hun rol op zich te nemen en willen graag samen met de Rijksoverheid komen tot een nadere concretisering van de gezamenlijke ambitie.

Daarnaast blijft overeind dat voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid op decentraal niveau voldoende middelen en instrumenten randvoorwaarden zijn. Zo dient de verkeershandhaving, conform de Nota Mobiliteit en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, minimaal op peil te blijven. Een goede ongevallenregistratie is daarbij van groot belang als één van de belangrijke peilers onder het regionaal verkeersveiligheidsbeleid. Door het succes van het terugbrengen van het aantal dodelijke ongevallen, wordt het belang van informatie over andere ongevallen steeds groter. Regionaal en lokaal wordt het steeds lastiger nog voldoende data te verzamelen om wegen te analyseren en veiliger te maken. Door de veranderende werkwijze van politie komt dit verder onder druk te staan.

In bereikbaarheidsstudies van het onderliggend wegennet is de aandacht voor verkeersveiligheid nog relatief klein. De nadruk in deze studies ligt vooral bij doorrekenen van de effecten voor autoverkeer en OV en veel minder bij verkeersveiligheid, leefbaarheid en fiets. Een aanpak om tot een echte integrale afweging te komen ontbreekt. Als we op infrastructureel gebied een doorontwikkeling willen maken naar preventief veilig wegennet, zijn aanvullende activiteiten nodig. In dit kader is ook meer kennis over de (kosten)effectiviteit van maatregelen van belang.

De aanvullende activiteiten die in 2009 en 2010 nodig zijn om de decentrale overheden te helpen bij de vertaling van het Strategisch Plan en daarmee een verdere verbetering van de verkeersveiligheid, zijn opgenomen in het Actieprogramma. Het gaat dan bijvoorbeeld om activiteiten die tot doel hebben de veroorzakers van verkeersonveiligheid harder aan te pakken en de kwetsbare verkeersdeelnemers beter te beschermen.

In Nederland zijn veel goede voorbeelden van succesvolle projecten of opvallende, nieuwe aanpakken waarmee in de regio of lokaal de verkeersveiligheid een impuls gegeven wordt. Hieronder enkele voorbeelden.

Appel op de samenleving

De Provincie Limburg heeft als vigerend beleid het PVVP. Mede op initiatief van het ROV Limburg is een stroming op gang gekomen om te streven naar een volledig veilig verkeerssysteem, de zogenaamde nul-optie. Hierbij wordt er gezamenlijk gewerkt aan een verkeerssysteem waarin nagenoeg geen slachtoffers meer vallen. Dit naar voorbeeld van de gangbare cultuur in het bedrijfsleven waar in het arbeidsproces ook geen ongelukken als vanzelfsprekend worden geduld. De nuloptie wordt inmiddels als leidend principe gehanteerd om zodoende ook een meer emotioneel (of noem het aibaar) appel te kunnen doen op alle actoren en op de gehele samenleving.

School & omgeving: Project Veilig naar School

Dit project wordt uitgevoerd in deelgemeente Prins Alexander van de gemeente Rotterdam en is mede tot stand gekomen met verkeersveiligheidssubsidie van de stadsregio Rotterdam. Het project betreft een integrale aanpak van de verkeersveiligheid rondom basisscholen, waarbij samenhang is met de 'kindvriendelijke wijk' en waarbij aandacht is voor zowel de infrastructurele kant, als voorlichting en educatie en aandacht voor gedrag en handhaving. Nagegaan wordt of dit project breder uitgerold kan worden binnen het gebied van de stadsregio.

Verkeerseducatie(16-25 jaar): weerbaarheid in het verkeer

De ROV's van Gelderland en Utrecht ontwikkelen samen met Stadsregio Amsterdam een training naar analogie van de pilot van de stadsregio aan 'Weerbaarheid en verkeer'. In een training weerbaarheid en sociale vaardigheden voor jongeren kan specifiek ingespeeld worden op gedragsverbetering, waarbij een sterk accent ligt op gedrag in het verkeer.

Infrastructuur

- Amsterdam plaatst honderd blackspotmirrors op belangrijke routes waar fietsers en vrachtwagens rijden. Na een proef op drie locaties (is besloten de blackspotmirror op meerdere kruisingen in Amsterdam te plaatsen).
- De provincie Zeeland, de gemeente Sluis en het waterschap Zeeuws-Vlaanderen hebben in januari 2009 een bestuurlijk akkoord bereikt over het gezamenlijk, vervroegd realiseren van het fietspad Groede Oostburg in 2010.

Samenwerking politie en overheid: Drenthe

In vervolg op de regionale handhavingsprojecten van BVOM is in Drenthe het Informatiegestuurd Verkeerstoezicht (IGVT) ontwikkeld. Hierin wordt een koppeling gemaakt tussen regionale meetgegevens, ongevallendata en justitiële data. Grondige analyses zijn nu mogelijk als basis voor de inzet van de verkeershandhaving.

Daarnaast is een surveillance tactiek ontwikkeld die voor de weggebruiker niet te herleiden is. Voor de communicatie zijn naast algemene folders, per weg specifieke folders gemaakt die bij een staandehouding worden uitgedeeld.

4 Overzicht activiteiten per aandachtsgebied 2009 – 2010

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	Generiek: voertuig			
GV-1	Actualisering voertuigregelgeving <ul style="list-style-type: none"> De toelatingseisen voor nieuwe voertuigen worden op EU en UN niveau gesteld. In afstemming met de RDW vertegenwoordigd V&W hierbij de Nederlandse belangen. 	Continu	VenW	RDW
GV-2	Actualisering EuroNCAP <ul style="list-style-type: none"> Uitbreiding van testen en verbetering van de testprocedures. <p>* zie ook voetgangers, fietsers en kinderen</p>	Continu	VenW	RDW, TNO
GV-3	Invoering Electronic Stability Control (ESC) <ul style="list-style-type: none"> Vanaf 2012 is ESC voor nieuwe type voertuigen verplicht. In 2009 wordt samen met betrokken partijen een media event georganiseerd om het gebruik van ESC in de periode tot 2012 te stimuleren. Continueren lidmaatschap van eSafetyAware. <p>* zie ook enkelvoudige ongevallen</p>	2009	VenW	BOVAG, RAI, Consumentenbond, VVN, ANWB
GV-4	Stimulering introductie SpeedAlert (informatieve ISA) en Snelheidsmonitor (registrerende ISA) <ul style="list-style-type: none"> Doel is om met zoveel mogelijk partijen (leveranciers, gebruikers en derden) deze systemen zo breed mogelijk geïmplementeerd te krijgen op vrijwillige basis. Voor 2009/2010 worden hiertoe de volgende activiteiten uitgevoerd: <ul style="list-style-type: none"> Inventariserend onderzoek bij gebruikers en leveranciers Verbeteren snelhedenkaart Vaststellen juridische aspecten Actoren samenbrengen en acties afspreken Actieprogramma ISA uitwerken. <p>* zie ook snelheidsovertreders</p>	2009/2010	VenW	DO's, VVN, TLN, EVO, KNV, ANWB, etc.
GV-5	Onderzoek opstarten naar de vraag wat alle voertuigtechniek en incar systemen betekenen voor de verkeersstromen in het algemeen en de verkeersveiligheid in het bijzonder.	2009/2010	VenW	DO's, SWOV, KpVV, bedrijfsleven etc.
GV-6	Bestuurdersondersteuning: onder andere Adaptive Cruise Control, Lane Departure Warning Assistent. <ul style="list-style-type: none"> Onderzoek in het kader van Fileproof naar antiongevalsysteem bij vrachtwagens. 	2009	VenW	BOVAG, RAI, transportbedrijven, TNO, Connekt
GV-7	Stimulering invoering ITS voor veiligheid, milieu en bereikbaarheid <ul style="list-style-type: none"> Opzetten overlegstructuur. Verbetering programmering en samenwerking. Organiseren van pilots en demo's. 	2009/2010	VenW	Overheden, industrie, kennisinstituten
	Generiek: gedrag			
GG-1	Voorlichting vanuit het Rijk <ul style="list-style-type: none"> In 2009 wordt het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV) voortgezet onder regie van V&W. Door de combinatie van landelijke voorlichting, regionale gedragsondersteunende acties en gerichte handhaving is sprake van een integrale en effectieve publieksbenadering en beïnvloeding van kennis, houding en gedrag. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met maatschappelijke en bestuurlijke partners, onder de 	2009	VenW	DO's, ROV's, BVOM, politie, Justitie, VVN, ANWB, BOVAG, RAI, Fietsersbond, TeamAlert, VWS

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	<p>communicatieve paraplu 'Daar kun je mee thuiskomen'.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De voorlichting is gericht op drie doelen: <ul style="list-style-type: none"> a. bijdragen aan consequente naleving van bestaande regelgeving met betrekking tot de vaste thema's alcohol, snelheid en snelheidsgerelateerd 'agressief' gedrag, gebruik beveiligingsmiddelen (gordels, bromfietshelm) en verlichting auto en fiets. b. bewustwording van risico's en de eigen mogelijkheden voor ongevalspreventie bij belangrijke verkeersveiligheidsonderwerpen die niet in bestaande regelgeving zijn vastgelegd, zoals dode hoek, bandenspanning en vermoeidheid achter het stuur. c. Informeren over nieuwe of gewijzigde regelgeving, zoals de nieuwe strepen op de weg/EHK en naar verwachting in 2010 het puntenrijbewijs. ▪ De activiteiten en effecten worden gemonitord en beschreven in overzichtsrapportages. ▪ In 2009 wordt samen met DCO en de betrokken bestuurlijk-maatschappelijke partners de bestaande MPCV-strategie geactualiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheidsstrategie 2008-2020, recente ontwikkelingen in de overheidscommunicatie en nieuwe communicatietechnieken. ▪ Voor 2010 wordt bekeken in welke vorm de campagnes worden voortgezet. ▪ Via een doelsubsidie aan TeamAlert worden met het project 'De Witte Waas' jongeren zich bewust gemaakt van de gevaren van enkelvoudig drugsgebruik en gecombineerd (drugs/drugs en drugs/alcohol) gebruik in het verkeer. Dit project wordt begin 2009 geëvalueerd en waar nodig aangepast. <p>* zie ook fietsers, kinderen, ouderen, beginnende bestuurders, berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen, bestuurders onder invloed en vrachtverkeer</p>			
GG-2	<p>Voorlichting vanuit de Decentrale Overheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diverse regionale maatregelen gericht op communicatie en voorlichting. Onder andere: <ul style="list-style-type: none"> ○ Regionale vertaling van landelijke campagnekalender. ○ Inzet Team Alert. ○ Voorlichtingsacties 30 km/u gebieden. ○ Aandacht voor verkeersveiligheid in mobiliteitsprogramma regionale omroep. ○ Sport Bob. ○ Essentiële Herkenbaarheidskenmerken ('Strepen op de weg') ○ Spoor en verkeersveiligheid ○ Zie als voorbeeld de website www.rov-utrecht.nl 	Continu	DO's	VenW, ROV's, VVN, politie, etc.
GG-3	<p>Verkeerseducatie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inventarisatie knelpunten permanente verkeerseducatie ▪ Doelgroepenbenadering op basis van Permanente Verkeerseducatie. Onder andere: <ul style="list-style-type: none"> ○ 0-4 jaar: Jong Leren. ○ 4-12 jaar: Dode Hoek, Verkeersveiligheidslabel scholen, Streetwise, Lesmethoden basisonderwijs, Verkeersleerkrachten, Verkeersexamen, Verkeersouders, Wij gaan weer naar school etc. ○ 12-16 jaar: Verkeersmarkt, Kruispuntdebatten (Team Alert), Veilig uitgaan – Veilig thuiskomen, School-thuisroutes etc. 	2009 Continu	DO's, VenW DO's	ROV's, VVN, KpVV, etc.

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	<ul style="list-style-type: none"> o 16-25 jaar: Schoolevents 49cc, Leerstraf 49 cc, Praktijkdag jonge automobilisten etc. o 25-60 jaar: Regionale motorvaardigheidstraining etc. o > 60 jaar: Blijf Mobiel beurs, Scootmobielcursus, Fietsvaardigheidstraining, BROEM etc. ▪ Deze projecten en meer zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie (http://www.pvetoolkit.kpvv.nl) 			
GG-4	<p>Verkeershandhaving</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Continuering handhavingsinzet op 'speerpunten' (snelheid, alcohol, roodlicht, geen gordel, geen helm). ▪ Uitbreiding handhavingsinzet met handheld bellen en niet voeren van fietsverlichting. ▪ Regionaal overleg en afstemming met politie, OM en BVOM over de inzet van verkeershandhavingsteams op 'HELMGRAS', handhaving vanuit basispolitiezorg, subjectieve verkeersonveiligheid en participatie in campagnes. <p>* zie ook fietsers, berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen, motorrijders, bestuurders onder invloed, snelheidsovertreders</p>	2009/2010 2009/2010 Continu	BVOM BVOM DO's	Justitie, VenW, BZK Justitie, VenW, BZK ROV's, Politie, BVOM, OM
GG-5	Evaluatie Introductie Educatieve Maatregel Gedrag (EMG)	2009/2010	VenW	CBR
GG-6	<p>Puntenrijbewijs</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Onderzoek naar met welke andere overtredingen dan alcohol de recidiveregeling kan worden uitgebreid. ▪ Afronden wetgevingstraject. 	2009	VenW	CBR, Justitie, BVOM, RDW, CJIB, PGOM
GG-7	Gezamenlijk borgen van de combinatie handhaving en voorlichting.	Continu	BVOM	VenW, BZK, Justitie, ROV's, DO's
	Generiek: infrastructuur			
GI-1	<p>Investeringspakket Rijkswegen ('Meer Veilig')</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Het project is gericht op de niet-autosnelwegen (NAW) en bestaat uit twee hoofdbestanddelen: <ul style="list-style-type: none"> o Versneld uitvoeren van de essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK). o Het uitvoeren van circa 100 kleine projecten van verkeersveiligheids-bevorderende maatregelen, zoals het aanbrengen van rotondes, half verharde bermen etc. <p>* zie ook snelheidsovertreders</p>	2009/2010	VenW	
GI-2	<p>Implementatie Europese Richtlijn Verkeersveiligheid Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Het resultaat hiervan is een meer expliciete opname van verkeersveiligheids-afwegingen in alle fases van ontwerp, bouw en beheer. ▪ Meer structurele inventarisatie verkeersveiligheidsmaatregelen op het hoofdwegennet. 	2009/2010	VenW	
GI-3	<p>Integreren Eurorap-methodiek in werkprocessen Rijkswaterstaat</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Doel is vormgeven aan de ambitie om alle Rijkswegen in 2020 op het niveau van 3 Eurorap sterren te brengen. 	2009/2010	VenW	ANWB
GI-4	<p>Stimuleren aanpak onveilige locaties en trajecten op lokaal en regionaal wegennet.</p> <p>Onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aanpak verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom (veilige en herkenbare schoolomgeving, ongevallenconcentraties, 50 km/u wegen, 30 km/u 	Continu	DO's	

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	gebieden etc). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Duurzaam Veilige herinrichting buitengebied 60 km/u. ▪ Duurzaam Veilige inrichting 80 km/u wegen en autowegen ▪ Veiliger maken van kruispunten (binnen en buiten bebouwde kom). ▪ Aanbrengen EHK ('strepen op de weg') op wegen buiten bebouwde kom. <p>* zie ook 50 km- en 80 km-wegen</p>			
GI-5	Aanvullende mogelijkheden onderzoeken om de relatie verkeersveiligheid/kosteneffectiviteit in beeld te brengen.	2009/2010	VenW, DO's	Kennisinstituten
GI-6	Gezamenlijke visie ontwikkelen op verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen.	2010	VenW, DO's	CROW, KpVV
GI-7	Ontwikkelen van een aanpak om binnen bereikbaarheidsstudies van het onderliggend wegennet een daadwerkelijk integrale afweging te kunnen maken.	2009/2010	DO's, VenW	SWOV
	Generiek: onderzoek			
GO-1	Onderzoek ongevaloorzaken (inclusief enkelvoudige fietsongevallen) <ul style="list-style-type: none"> ▪ In 2009 verschijnt het DVS-onderzoek 'Enkelvoudige ongevallen', waarin is gekeken naar de oorzaken van enkelvoudige ongevallen bij fietsers en naar mogelijke maatregelen om deze tegen te gaan. ▪ Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal vervolgens bekijken welke maatregelen kunnen worden ingevoerd. ▪ Daarnaast voert de SWOV momenteel een diepteonderzoek uit naar (onder andere) enkelvoudige ongevallen. 	2009	VenW	
GO-2	Analyses type ongevallen 50- en 80-km wegen	2009/2010	VenW, DO's	
GO-3	Maatregelen ter beperking verkeersagressie <ul style="list-style-type: none"> ▪ Onderzoek naar de mogelijkheden om grove verkeersovertreders aan te pakken door zowel technische als ook andere middelen. <p>* zie ook snelheidsovertreders</p>	2009	VenW	Politie
GO-4	Wat kunnen we leren van andere sectoren? <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inventariseren raakvlakken met andere disciplines; in hoeverre zijn hun successen te projecteren op verkeersveiligheid? 	2009	VenW	
GO-5	De relatie tussen verkeersovertredingen en het plegen van andere strafbare feiten en de mogelijke consequenties voor zogenaamde nodale oriëntatie.	2009	BVOM	Justitie
GO-6	De effectiviteit van sancties bij verkeersovertredingen op het gebied van snelheid en alcohol. Wat is de causale relatie tussen de diverse sancties en het verkeersgedrag van automobilisten?	2009	BVOM	Justitie, VenW
GO-7	Periodiek monitoringsonderzoek naar naleving van de zogenaamde speerpunten.	2009	BVOM	Justitie, VenW
GO-8	De aard en omvang van het aandeel bestuurders dat blijft doorrijden na een rijbewijsmaatregel.	2009	BVOM/VenW	Justitie
GO-9	De ongevalsbetrokkenheid van de bestuurders die blijven doorrijden na een rijontzegging of nadat het rijbewijs ongeldig is verklaard.	2009	VenW/SWOV	
GO-10	Nagaan hoe gezamenlijk, onder ander op basis van effecten van maatregelen (inclusief gedragsmaatregelen) meer maatschappelijk draagvlak verworven kan worden voor verkeersveiligheid. Hoe kan verkeersveiligheid beter	2009/2010	VenW, DO's	ROV's, KpVV, VVN, etc.

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	'vermarkt' worden? Zie bijvoorbeeld de discussies rond de fietshelm.			
GO-11	Nagaan of en hoe gezamenlijk subjectieve verkeersonveiligheid structureel in beeld gebracht kan worden.	2009/2010	VenW, DO's	SWOV, KpVV
	Generiek: regionale regie			
GR-1	Uitvoering regionale regierol, onder ander: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionaal verkeersveiligheidsoverleg met gemeenten. ▪ Uitvoeringsafspraken, uitvoeringsconvenanten rond verkeersveiligheid. ▪ Regionale kennisverspreiding. ▪ Opzetten strategie 'Nul slachtoffers' (niet meer accepteren dat er slachtoffers vallen in het verkeer). ▪ Landbouwverkeer. 	Continu	DO's	
	Generiek: overig regionaal			
GOR-1	Overige, met name kennisgerelateerde regionale projecten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionale monitoring ontwikkeling verkeersveiligheid. ▪ Regionale inventarisatie Wegkenmerken Plus. ▪ Uitwerken risicoanalyse, gekoppeld aan het nemen van maatregelen. ▪ Ongevalseregistratie (pilot verzekeraars Noord-Nederland). ▪ Onderzoek enkelvoudige ongevallen. ▪ Veilige / vergevingsgezinde bermen. 	Continu	DO's	VenW, SWOV
	Generiek: innovatie			
GIN-1	Het 'out of the box' denken structureel een plek geven om tot echt vernieuwende ideeën te komen. PPS, bedrijfsleven etc. benutten.	Continu	VenW, DO's	
GIN-2	Aandacht voor verkeersveiligheid bij marktpartijen stimuleren.	Continu	VenW, DO's	
	Specifiek: voetgangers			
SV-1	Verbetering botsvriendelijkheid personenauto's door middel van aanscherping testprocedures bij EuroNCAP <ul style="list-style-type: none"> ▪ Door participatie in de Board of Directors oefent het ministerie van Verkeer en Waterstaat invloed uit op de programmering. ▪ Nederland neemt actief deel aan het overleg en de besluitvorming in EU- en UN/ECE-verband. <p>* zie ook voertuig, fietsers en kinderen</p>	Continu	VenW	RDW, TNO
	Specifiek: fietsers			
SF-1	Subsidie aan de Fietsersbond: voorlichtingscampagne over hinderlijk gedrag in het verkeer 'Verplaats je eens in een ander'	2009	VenW	Fietsersbond
SF-2	Verbetering botsvriendelijkheid personenauto's door middel van aanscherping testprocedures EuroNCAP <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bij fietsongevallen is de belangrijkste botspartner de personenauto. De Fietsersbond heeft op basis van TNO-onderzoek aangegeven dat een fietsersairbag aan de buitenkant van een auto kan leiden tot minder doden onder fietsers. V&W zal samen met partners (waaronder de Fietsersbond) bekijken of er een proef mogelijk is met een fietsersairbag. ▪ Daarnaast participeert het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de Board of Directors van EuroNCAP en zal 	2009/2010 e.v.	VenW	Fietsersbond, Consumentenbond, Connexion, Autoliv

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	in die hoedanigheid in het bijzonder de positie van de fietsers inbrengen en zal hierbij ook aandacht vragen voor de resultaten van de proef met de fietsersairbag. * Zie ook voertuig, voetgangers en kinderen			
SF-3	Fietshelm voor kinderen <ul style="list-style-type: none"> VenW stimuleert in 2009/2010 een proef in een regio waarbij kinderen op een vernieuwende manier worden gemotiveerd om op vrijwillige basis een fietshelm te dragen. * zie ook kinderen	2009/2010	VenW	ROV
SF-4	Fietsverkeersveiligheid: prijsvraag veilige fiets (loopt via subsidie ANBO)	2009/2010	VenW	ANBO, Fietzersbond
SF-5	Oversteekplaatsen voor fietsers.	2009	VenW	DO's, Fietzersbond
SF-6	Voorlichting over gebruik fietsverlichting en -reflectie <ul style="list-style-type: none"> In het najaar van 2009 vindt in het kader van het MPCV voorlichting plaats over fietsverlichting en –reflectie. * zie ook gedrag	2009	VenW	ROV's
SF-7	Voorlichting over dode hoek <ul style="list-style-type: none"> Er komt voorlichting aan fietsers over de dode hoek. Hiertoe zal onder andere met de Fietzersbond worden gewerkt aan een gedragscode voor fietsers. Daarnaast zal in de landelijke campagne dode hoek aandacht voor fietsers zijn. * zie ook gedrag en vrachtverkeer	2009	VenW	Fietzersbond
SF-8	Verkeershandhaving <ul style="list-style-type: none"> Uitbreiding handhavinginzet met handheld bellen en niet voeren van fietsverlichting. * zie ook gedrag, berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen, motorrijders, bestuurders onder invloed, snelheidsovertreders	2009/2010	BVOM	Justitie, VenW, BZK
SF-9	Stimuleren verbeteren regionaal- en lokaal fietsnetwerk met nadruk op veiligheid en bereikbaarheid. Lokaal is de insteek vaak verkeersveiligheid en het completeren van het fietsnetwerk: <ul style="list-style-type: none"> Aanleg en reconstructie van fietsroutes, paden en voorzieningen inclusief ontbrekende schakels. Verbetering kwaliteit doorgaande fietsroutes (snel, veilig en comfortabel). Verbetering ketenmobiliteit. 	Continu	DO's	
Specifiek: enkelvoudige ongevallen				
SE-1	Motorvriendelijke geleiderail in gevaarlijke bochten <ul style="list-style-type: none"> In samenwerking met de twee grootste motorrijders belangenverenigingen (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging en Motor Actie Groep) zijn de scherpste bochten van het hoofdwegennet in kaart gebracht. In 2009 moeten deze allemaal van zogenaamde motorfietsveilige geleiderails zijn voorzien. * zie ook motorrijders	2009	VenW	MAG en KNMV
SE-2	Algemene introductie ESC <ul style="list-style-type: none"> Vanaf 2012 is ESC voor nieuwe type voertuigen verplicht. In 2009 wordt samen met betrokken partijen een media event georganiseerd om het gebruik van ESC in de periode tot 2012 te stimuleren. 	2009	VenW	BOVAG, RAI, Consumentenbond, VVN, ANWB

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	<ul style="list-style-type: none"> Continueren lidmaatschap van eSafetyAware. <p>* zie ook voertuig</p>			
Specifiek: kinderen				
SK-1	Fietshelm voor kinderen <ul style="list-style-type: none"> VenW stimuleert in 2009/2010 een proef in een regio waarbij kinderen op een vernieuwende manier worden gemotiveerd om op vrijwillige basis een fietshelm te dragen. <p>* zie ook fietsers</p>	2009/2010	VenW	ROV
SK-2	Prijsvraag 'beste idee voor het verbeteren van de verkeersveiligheid' <ul style="list-style-type: none"> Introductie van de 'Nederlandse Verkeersveiligheidsprijs'. 	2009	VenW	ANWB, VVN, SWOV
SK-3	Voorlichting <ul style="list-style-type: none"> Het is belangrijk om kinderen reeds vroeg met verkeersregels en tekens te confronteren, zodat reeds vroeg een verkeersveilig gedrag wordt ontwikkeld, dat de basis vormt voor later verkeersgedrag. In het licht hiervan wordt gebruik gemaakt van de Nationale Kidskrant (NKK). In de NKK zal in iedere uitgave (8x) in 2009 een VerkeersVeiligheidsquiz worden opgenomen, steeds over een ander aspect van verkeersveiligheid in relatie tot de doelgroep. In 2010 wordt deze aanpak gecontinueerd. <p>* zie ook gedrag</p>	2009	VenW	Nationale Kidskrant
SK-4	EuroNCAP <ul style="list-style-type: none"> In 2009 wordt 'kinderveiligheid' een integraal onderdeel van het totaaloordeel van EuroNCAP. Daarnaast zal worden ingezet op de mogelijkheden de relatie zitje – auto beter te beoordelen. <p>* zie ook voertuig, voetgangers en fietsers</p>	2009 e.v.	VenW	RDW, TNO
Specifiek: ouderen				
SO-1	Aanvullende voorlichting via ouderenbonden en andere maatschappelijke organisaties <ul style="list-style-type: none"> In de toekomst zal het aandeel en aantal ouderen in de Nederlandse samenleving, en dus ook in verkeer, toenemen. In 2008 is het verkeersveiligheidsprogramma voor ouderen ontwikkeld onder de naam 'Blijf Veilig Mobiel'. Het programma wordt van 2009 tot 2012 uitgevoerd. Verkeer en Waterstaat is lid van de kerngroep en verstrekt subsidie voor dit programma. 	Continu	VenW	ANBO, PCOB, Unie KBO, Fietsersbond, VVN, Viziris en ANWB
SO-2	Voorlichting medicijnen in het verkeer <ul style="list-style-type: none"> Overleg met VWS en organisaties van apothekers en artsen met als doel de in 2008 gestarte wijze van voorlichting te handhaven. Eventueel financiële ondersteuning (bijvoorbeeld laten drukken van folders) <p>* zie ook gedrag en bestuurders onder invloed</p>	2009	VenW	VWS, apothekers, huisartsen
SO-3	Scootmobiel <ul style="list-style-type: none"> In 2009 laat het ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoek rond scootmobielen uitvoeren naar de 	2009	VenW	ANBO, VVN, DO's

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	technische eisen, regelgeving, benodigde vaardigheden van bestuurders en opleidingsmogelijkheden.			
	Specifiek: beginnende bestuurders			
SBB-1	<p>Begeleid rijden</p> <ul style="list-style-type: none"> Om jonge beginnende bestuurders rijervaring onder beschermende omstandigheden op te laten doen, wordt er een landelijk meerjarig experiment begeleid rijden voorbereid. Jongeren mogen in dit experiment al op 17 jarige leeftijd het B-rijbewijs halen, maar mogen tot hun 18^e alleen onder begeleiding van een oudere, ervaren bestuurder een auto besturen. In 2009 en begin 2010 werkt het ministerie van Verkeer en Waterstaat de opzet van begeleid rijden gezamenlijk met de betrokken partijen verder uit in regelgeving en zullen jonge bestuurders worden geïnformeerd over de regels die voor begeleid rijden gaan gelden. 	2010	VenW	CBR, RDW, Justitie, BVOM, politie, Verbond van Verzekeraars en de SWOV
SBB-2	<p>Praktijkexamen bromfiets/brommobiel</p> <ul style="list-style-type: none"> In 2009 vinden de voorbereiding plaats voor de invoering van het bromfietspraktijkexamen. Naar verwachting zal het bromfietspraktijkexamen in 2010 worden ingevoerd. Met de branche, CBR en RDW zullen nadere afspraken worden gemaakt met betrekking tot de implementatie. <p>* zie ook berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen</p>	2009/2010	VenW	CBR, RDW, BOVAG
SBB-3	<p>Getrapte toegang motoren op basis van 3^e Rijbewijsrichtlijn</p> <ul style="list-style-type: none"> In 2009 wordt besloten op welke wijze toegang tot de verschillende categorieën voor motoren, gerelateerd aan de minimum leeftijd daarvoor, plaats zal gaan vinden. Implementatie conform 3e Rijbewijsrichtlijn. 	Voorbereiding 2009/2010 Implementatie 2013	VenW	BOVAG, MAG, KNMV, SWOV
SBB-4	<p>Bijzondere aandacht bij verkeershandhaving</p> <ul style="list-style-type: none"> Verdere automatisering van de registratie van beginnende bestuurders. Hierdoor bestaat niet langer de mogelijkheid dat registraties om administratietechnische redenen achterwege blijven. De effectiviteit van de maatregel zal daarmee worden vergroot. 	2009/2010	BVOM	Justitie, VenW
SBB-5	<p>Voorlichting drugsgebruikers over risico's</p> <ul style="list-style-type: none"> Via een doelsubsidie aan TeamAlert worden met het project 'De Witte Waas' jongeren zich bewust gemaakt van de gevaren van enkelvoudig drugsgebruik en gecombineerd (drugs/drugs en drugs/alcohol) gebruik in het verkeer. Dit project wordt begin 2009 geëvalueerd en waar nodig aangepast. <p>* zie ook gedrag en bestuurders onder invloed</p>	2009	VenW	TeamAlert
	Specifiek: berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen			
SBR-1	<p>Invoering praktijkexamen</p> <ul style="list-style-type: none"> In 2009 vinden de voorbereiding plaats voor de invoering van het bromfietspraktijkexamen. Naar verwachting zal het bromfietspraktijkexamen in 2010 worden ingevoerd. Met de branche, CBR en RDW zullen nadere afspraken worden gemaakt met betrekking tot de implementatie. <p>* zie ook beginnende bestuurders</p>	2009/2010	VenW	CBR, RDW, BOVAG
SBR-2	<p>Voorlichting aan bromfietser over gebruik en verantwoord rijgedrag</p> <ul style="list-style-type: none"> In 2009 zal communicatie plaatsvinden over helmgebruik 	2009	VVN, C&V	ROV's

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	en sociaal gedrag. * zie ook gedrag			
SBR-3	Verkeershandhaving <ul style="list-style-type: none"> Continuering handhavingsinzet op 'speerpunten' (snelheid, alcohol, roodlicht, geen gordel, geen helm). * zie ook gedrag, fietsers, motorrijders, bestuurders onder invloed, snelheidsovertreders	2009/2010	BVOM	Justitie, VenW, BZK
	Specifiek: motorrijders			
SMO-1	Motorvriendelijke geleiderail in gevaarlijke bochten <ul style="list-style-type: none"> In samenwerking met de twee grootste motorrijders belangenverenigingen (KNMV en MAG) zijn de scherpste bochten van het hoofdwegennet in kaart gebracht. In 2009 moeten deze allemaal van zogenaamde motorfietsveilige geleiderails zijn voorzien. * zie ook enkelvoudige ongevallen	2009	VenW	MAG en KNMV
SMO-2	Motor Actie Plan <ul style="list-style-type: none"> In samenwerking met de betrokken partijen wordt in 2009 een actieplan opgesteld ter verbetering van de veiligheid van motorrijders. De uitvoering van dit plan zal vanaf 2010 geschieden onder leiding van een stuurgroep. 	2009/2012	VenW	DO's, Branche verenigingen, belangen verenigingen, SWOV en RWS
SMO-3	Verkeershandhaving <ul style="list-style-type: none"> Continuering handhavingsinzet op 'speerpunten' (snelheid, alcohol, roodlicht, geen gordel, geen helm). * zie ook gedrag, fietsers, berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen, bestuurders onder invloed, snelheidsovertreders	2009/2010	BVOM	Justitie, VenW, BZK
	Specifiek: bestuurders onder invloed			
SBI-1	Invoering alcoholslot <ul style="list-style-type: none"> Het alcoholslotprogramma is bedoeld voor zware alcoholovertreders en recidivisten. Het alcoholslot fungeert als een startonderbreker die verhindert dat bestuurders met alcohol op aan het verkeer kunnen deelnemen. Het doel van het alcoholslotprogramma is dat er een scheiding wordt aangebracht tussen alcoholgebruik en het besturen van een auto. VenW bereidt wet- en regelgeving voor waarmee het alcoholslotprogramma kan worden ingevoerd (o.a. wijziging WVV 1994). 	2010	VenW	RDW, CBR, Justitie/OM, BZK/politie
SBI-2	Evaluatie lichte EMA	2009/2010	VenW	CBR
SBI-3	Aanscherpen alcohollimiet in vorderingsprocedure. Dit wordt meegenomen in de wijziging van de WVV 1994 ter invoering van het alcoholslotprogramma.	2010	VenW	Justitie/OM, CBR, BZK/politie
SBI-4	Wetgeving, handhaving en voorlichting met betrekking tot drugs in het verkeer <ul style="list-style-type: none"> Medio 2008 is de drugspilot van start gegaan. De resultaten hiervan worden medio 2009 verwacht. Indien de resultaten van de drugspilot positief zijn, zal de Wegenverkeerswet worden aangepast zodat de speekseltester als wettelijk voorselectiemiddel bij de opsporing van drugs in het verkeer kan worden gebruikt. 	2009/2010	VenW	Justitie, KLPD, politie
SBI-5	Voortzetting BOB-campagne <ul style="list-style-type: none"> De landelijke BOB-campagne vindt plaats in de periode 	2009	VenW	VVN, ROV's, politie, BVOM, TeamAlert

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	<p>Kerst-Carnaval en in de zomer. Dit gebeurt in het kader van het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> Activiteiten van VVN en regio vinden doorlopend plaats. Voor 2010 zal worden bekeken in welke vorm de BOB-campagne wordt voortgezet. <p>* zie ook gedrag</p>			
SBI-6	<p>Voorlichting medicijngebruik</p> <ul style="list-style-type: none"> Overleg met VWS en organisaties van apothekers en artsen met als doel de in 2008 gestarte wijze van voorlichting te handhaven. Eventueel financiële ondersteuning (b.v. laten drukken van folders). <p>* zie ook ouderen</p>	2009	VenW	VWS, apotheker, huisartsen
SBI-7	<p>Voorlichting vermoeidheid</p> <ul style="list-style-type: none"> Het voorkomen van vermoeidheidgerelateerde ongevallen door het creëren van bewustwording en door het stimuleren van maatregelen door wagenparkbeheerders en technische systemen. In 2009 wordt hiervoor de campagne 'Word geen Slaaprijder' gevoerd. Daarnaast wordt een toolbox ontwikkeld met maatregelen voor wagenparkbeheerders/-managers. Er wordt bijgedragen aan de ontwikkeling van een vermoeidheidsdetectiesysteem. 	2009	VenW	NLR, TNO
SBI-8	<p>Onderzoek 'Rijden onder invloed'</p> <ul style="list-style-type: none"> Door DVS wordt het onderzoek uitgevoerd naar het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten. Dit onderzoek laat de ontwikkeling zien van alcoholgebruik (dalend) onder bestuurders en geeft tevens een indicatie van het aantal alcohol gerelateerde verkeersslachtoffers. 	2010	VenW	
SBI-9	<p>Voorlichting drugsgebruikers over risico's</p> <ul style="list-style-type: none"> Via een doelsubsidie aan TeamAlert worden met het project 'De Witte Waas' jongeren zich bewust gemaakt van de gevaren van enkelvoudig drugsgebruik en gecombineerd (drugs/drugs en drugs/alcohol) gebruik in het verkeer. Dit project wordt begin 2009 geëvalueerd en waar nodig aangepast. <p>* zie ook gedrag en beginnende bestuurders</p>	2009	VenW	TeamAlert
SBI-10	<p>Verkeershandhaving</p> <ul style="list-style-type: none"> Continuering handhavingsinzet op 'speerpunten' (snelheid, alcohol, roodlicht, geen gordel, geen helm). <p>* zie ook gedrag, fietsers, berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen, motorrijders, snelheidsovertreders</p>	2009/2010	BVOM	Justitie, VenW, BZK
	Specifiek: snelheidsovertreders			
SSE-1	<p>Verkeershandhaving</p> <ul style="list-style-type: none"> Continuering handhavingsinzet op 'speerpunten' (snelheid, alcohol, roodlicht, geen gordel, geen helm). Inzet slimme handhavingsmiddelen <ul style="list-style-type: none"> Investering in trajectcontrolesystemen. Investering in digitale flitspalen. Via pers- en publieksvoorlichting vindt communicatie plaats over onder andere deze handhavingsmiddelen. <p>* zie ook gedrag, fietsers, berijders van brom-, snorfietsen en</p>	2009/2010	BVOM	Justitie, VenW, BZK

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	brommobielen, motorrijders, bestuurders onder invloed, snelheidsovertreders			
SSE-2	ISA notoire overtreders <ul style="list-style-type: none"> In 2009/2010 wordt nader bekeken welke rol ISA kan spelen bij de aanpak van notoire snelheidsovertreders. <p>* zie ook voertuig</p>	2009/2010	VenW	Justitie, CBR, Experts op het gebied van ISA en handhaving
SSE-3	'Self-explaining roads' <ul style="list-style-type: none"> Pilots met dynamische snelheidslimieten op een aantal trajecten (onder andere de A12 en de A20). Deze pilots zijn gericht op een weginrichting die leidt tot gedragsaanpassing en snelheidsbeheersing conform de ter plaatse geldende limiet. Aanpassen rijkswegen aan essentiële herkenbaarheidskenmerken. <p>* zie ook infrastructuur</p>	2009	VenW	BVOM, Provincies, ROV's, SWOV
		2010	VenW	ANWB
SSE-4	Stimuleren introductie SpeedAlert (informatieve ISA) en Snelheidsmonitor (registrerende ISA) <ul style="list-style-type: none"> Doel is om met zoveel mogelijk partijen (leveranciers, gebruikers en derden) deze systemen zo breed mogelijk geïmplementeerd te krijgen op vrijwillige basis. Voor 2009/2010 worden hiertoe de volgende activiteiten uitgevoerd: <ul style="list-style-type: none"> Inventariserend onderzoek bij gebruikers en leveranciers Verbeteren snelhedenkaart Vaststellen juridische aspecten Actoren samenbrengen en acties afspreken Actieprogramma ISA uitwerken. <p>* zie ook voertuig</p>	2009/2010	VenW	VVN, TLN, EVO, KNV, ANWB, etc.
SSE-5	Maatregelen ter beperking verkeersagressie <ul style="list-style-type: none"> Onderzoek naar de mogelijkheden om grove verkeersovertreders aan te pakken door zowel technische als ook andere middelen. <p>* zie ook onderzoek</p>	2009	VenW	Politie
Specifiek: 50 km- en 80 km-wegen				
SW-1	<ul style="list-style-type: none"> Aanpak verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom (veilige en herkenbare schoolomgeving, ongevallenconcentraties, 50 km/u wegen, 30 km/u gebieden etc). Duurzaam Veilige inrichting van 80 km/u wegen en autowegen. Veiliger maken van kruispunten (binnen en buiten bebouwde kom). Aanbrengen EHK ('strepen op de weg') op wegen buiten de bebouwde kom. <p>* zie ook infrastructuur</p>	Continu	DO's	VenW
Specifiek: vrachtverkeer				
SVR-1	Aanscherpen veiligheidseisen vrachtwagens <ul style="list-style-type: none"> In Europees verband wordt momenteel onderhandeld over wetgeving op het gebied van banden, anti-kantelsystemen, LDWA-systemen en noodremsystemen. Voor contourmarkering en zichtvelden is wetgeving gemaakt die de komende jaren van kracht wordt. 	2009	VenW	

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	<ul style="list-style-type: none"> Daarnaast zal in 2009 de verplichte nascholing voor chauffeurs van start gaan. 			
SVR-2	Pilot anti-ongevallensystemen ikv FileProof (met branche) <ul style="list-style-type: none"> In 2009 zal de proef met meer dan 2500 vrachtauto's worden afgerond om antwoord te geven op de vraag wat de effecten zijn van verschillende anti-ongevallensystemen op de verkeersveiligheid en de doorstroming. De resultaten zullen ook vooral in Brussel onder de aandacht worden gebracht. 	2009	VenW	Connekt, IWO, TLN, EVO, KNV, VERN, BOVAG, RAI
SVR-3	Voorlichting dode hoek aan chauffeurs <ul style="list-style-type: none"> Dit gebeurt door het verspreiden van folders aan chauffeurs. Daarnaast is 'de' chauffeur één van de doelgroepen in de landelijke campagne dode hoek die in 2009 gehouden wordt. * zie ook gedrag en fietsers	2009	VenW	TLN, EVO, KNV, VERN, RVD
SVR-4	Dode hoek maatregelen <ul style="list-style-type: none"> Op zeer korte termijn wordt een onderzoek opgestart naar de mogelijkheden om innovatieve detectiemethoden te gebruiken om dodehoekslachtoffers te voorkomen. In het NMB wordt aandacht gevraagd voor de door SWOV voorgestelde infrastructurele maatregel waarbij fietsers voor de vrachtauto moeten opstellen bij verkeerslichten. Daarnaast wordt het Voertuigreglement gewijzigd zodat het lichtsignaal van het LISA-systeem wordt toegestaan. Voor het geluidssignaal wordt eerst het onderzoek afgewacht. Daarnaast worden nog andere maatregelen genomen, zoals het bekijken van de rijopleiding en het oprichten van een dodehoekplatform. 	2009/2010	VenW	Stakeholders, branche, Fietsersbond, wetenschap
SVR-5	Stimuleren veiligheidscultuur <ul style="list-style-type: none"> Stimuleren en faciliteren van een veiligheidscultuur binnen de sector. In 2009 wordt onderzoek gedaan naar nieuwe aanknopingspunten om een veiligheidscultuur tot stand te brengen. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek wordt safety culture verder gestimuleerd en gefaciliteerd, bijvoorbeeld door benchmarking, een Safety Scan en het faciliteren van certificering. * zie ook bestelverkeer	2009	Branche	VenW
	Specifiek: bestelverkeer			
SBV-1	Aanpassing rijbewijs BE <ul style="list-style-type: none"> Vorbereiding van de aanpassing van de regelgeving omtrent het BE-rijbewijs in het kader van de implementatie van de 3^e Rijbewijsrichtlijn. 	Voorbereiding 2009/2010 Implementatie 2013	VenW	CBR, RDW, Justitie en politie
SBV-2	Verbeteren gordelgebruik door middel van communicatie	2009	Branche, VenW	
SBV-3	Stimuleren veiligheidscultuur <ul style="list-style-type: none"> Stimuleren en faciliteren van een veiligheidscultuur binnen de sector. In 2009 wordt onderzoek gedaan naar nieuwe aanknopingspunten om een veiligheidscultuur tot stand te brengen. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek wordt 	2009	Branche	VenW

Nr.	Activiteit	Gereed	Voortouw	Overige betrokkenen
	<p>safety culture verder gestimuleerd en gefaciliteerd, bijvoorbeeld door benchmarking, een Safety Scan en het faciliteren van certificering.</p> <p>* zie ook vrachtverkeer</p>			