

2008

Meerjarenvisie
gedragsbeïnvloeding

2012



Meerjarenvisie gedrags- beïnvloeding 2008-2012

Voorwoord

Met gepaste trots presenteren wij u de Meerjarenvisie Gedragsbeïnvloeding 2008 - 2012 van het ROV-Utrecht.

Verkeersveiligheid in de provincie Utrecht is gebaat bij een eenduidige aanpak door zowel de provincie als het Bestuur Regio Utrecht (BRU). Het ROV-Utrecht -als uitvoeringsorgaan voor beide organisaties- zorgt hiervoor als het gaat om gedragsbeïnvloeding en verkeersveiligheid. De coördinatie van het ROV-Utrecht is ondergebracht in een bestuurlijk platform waar behalve het BRU en provincie ook Rijkswaterstaat en Gewest Eemland zitting hebben.

In voorliggende meerjarenvisie worden de ambities en doelstellingen hiervoor op hoofdlijnen verwoord. Wij hopen dat dit mede zal bijdragen aan een verkeersveiliger provincie ook op langere termijn.

Namens de provincie Utrecht



Gedeputeerde Dhr. Mr. J.H. Ekkers

Namens het Bestuur Regio Utrecht



Wethouder Dhr. T.H.D. de Weger

Colofon

Uitgave:	ROV-Utrecht
Tekstbijdrage:	medewerkers ROV-Utrecht
Eindredactie:	Jet Holleman
Vormgeving:	Alfred van Rossum - Utrecht
Druk:	Graficiënt Printmedia - Laren N.H.
Oplage:	1.000 ex.
Datum:	januari 2008

Samenvatting

Het ROV-Utrecht is het uitvoeringsorgaan voor verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding voor zowel het Bestuur Regio Utrecht (BRU) als de provincie Utrecht.

De verkeersveiligheid in de provincie Utrecht is gebaat bij een goede beleidsafstemming tussen de provincie Utrecht en het BRU en de uitvoering van dat beleid.

Voor de periode 2008 - 2012 is daarom de Meerjarenvisie Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid opgesteld. Dit stuk verwoordt de ambities en doelstellingen op hoofdlijnen. Het ROV-Utrecht maakt elk jaar een werkplan op basis van deze meerjarenvisie. Het Dagelijks Bestuur van het ROV-Utrecht stelt dit plan vast.

De voorliggende meerjarenvisie is opgebouwd op basis van:

- De ervaringen van de afgelopen jaren;
- Analyses van de verkeersveiligheidssituatie in de ROV-regio;
- Landelijke activiteiten;
- Waargenomen (landelijke) trends;
- Gesignaleerde omissies in het huidige werkpakket;
- De beleidsdocumenten Strategisch Mobiliteit Programma Utrecht (SMPU) van de provincie Utrecht en het Regionale Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) van het BRU.

Concreet betekent dit dat de komende periode wordt ingezet op:

1. Voortzetten van wat goed gaat;
2. Waar nodig bestaande producten verbeteren;
3. Het ontwikkelen van nieuwe producten of programma's waar dit nodig is;
4. Prioriteiten bepalen (op grond van analyses) en die aanpakken.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 schetst de aanleiding en het doel van de meerjarenvisie. Hoofdstuk 2 bevat de stand van zaken in de provincie Utrecht voor wat betreft de verkeersveiligheid. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een samenvatting op hoofdlijnen van het landelijke, provinciale en regionale verkeersveiligheidsbeleid. Het beleid wordt in hoofdstuk 4 uitgewerkt in ambities en doelstellingen voor gedragsbeïnvloeding ten behoeve van de verkeersveiligheid.

In respectievelijk hoofdstuk 5 en 6 gaan we tot slot in op de monitoring van de voortgang van de activiteiten en de hiervoor benodigde middelen.

Het ROV-Utrecht is zowel voor de provincie Utrecht als het BRU actief. In deze meerjarenvisie hanteren we voor de leesbaarheid de gebiedsaanduiding provincie Utrecht. Daarmee wordt zowel het BRU-gebied bedoeld als het gebied van de provincie Utrecht dat onder verantwoordelijkheid van de provincie valt.

Meerjarenvisie gedrags- beïnvloeding 2008-2012

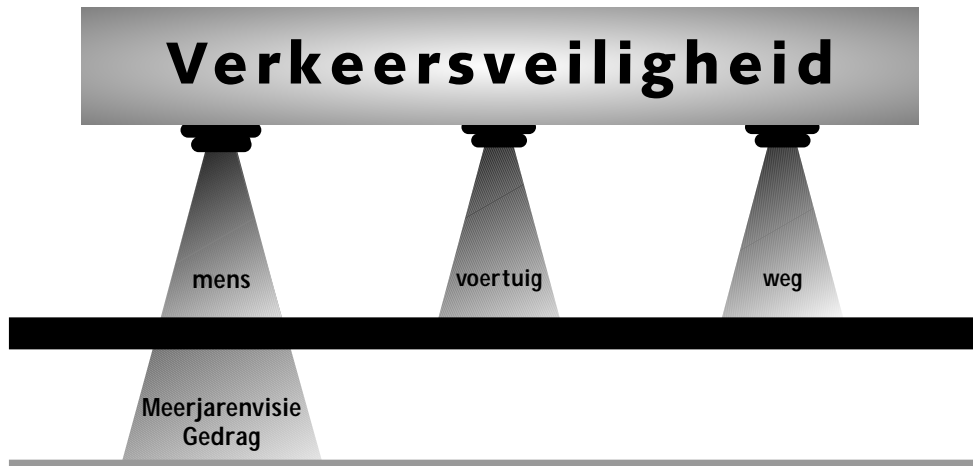
Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samenvatting	5
Leeswijzer	5
1. Inleiding	9
1.1 Waarom deze meerjarenvisie	9
1.2 Ontwikkeling verkeersveiligheid in cijfers	10
1.2.1 Liggen we in de provincie Utrecht op koers?	10
1.2.2 Monitoring	13
2. Beleidskader	15
2.1 Landelijk beleid	15
2.2 Beleid provincie Utrecht	15
2.3 Beleid Bestuur Regio Utrecht	16
2.4 Trends en ontwikkelingen	17
3. Visie, missie, ambities en doelstellingen	18
3.1 Visie	18
3.2 Missie	18
3.3 Ambities en doelstellingen	18
4. Ambitieniveau per activiteit/speerpunt	21
4.1 Algemeen	21
4.1.1 Landelijk Coördinatiepunt	21
4.1.2 Website ROV-Utrecht	21
4.2 Regionale vertaling landelijke campagnes	21
4.3 Permanente VerkeersEducatie (PVE)	22
4.3.1 Leeftijdsgroep nul- tot vierjarigen	22
4.3.2 Leeftijdsgroep vier- tot twaalfjarigen	23
4.3.3 Leeftijdsgroep twaalf- tot zestienjarigen	23
4.3.4 Leeftijdsgroep zestien- tot vijfentwintigjarigen	24
4.3.5 Leeftijdsgroep vijfentwintig- tot zestigjarigen	25
4.3.6 Leeftijdsgroep zestig jaar en ouder	26
4.4 Leeftijdsgroepoverstijgende voorlichting	27
4.5 Goederenvervoer (nieuw)	28
4.6 Fietsers (nieuw)	29
4.7 Technische ontwikkelingen en verkeersveiligheid (nieuw)	29
4.8 Integrale aanpak (onveilige) verkeerssituaties (nieuw)	30
5. Monitoring	31
5.1 Overweging	31
5.2 Inzet ROV-Utrecht	32
6. Inzet van middelen	33
6.1 Financiën	33
6.2 Menskracht	34
Bijlage A: Ouderen, vergrijzing en effecten op de verkeersveiligheid	35
Bijlage B: Ontwikkeling van de verkeersveiligheid voor fietsers	41
Bijlage C: Voorbeeld van een campagnekalender	48

Meerjarenvisie gedrags- beïnvloeding 2008-2012

1. Inleiding

Het verkeersveiligheidsbeleid bestaat uit drie pijlers: mensgerichte maatregelen, infrastructuurgerichte maatregelen en maatregelen gericht op de voertuigen.



Omdat het ROV-Utrecht een uitvoeringsorganisatie voor gedragsbeïnvloeding is, is in eerste instantie een Meerjarenvisie Gedragsbeïnvloeding uitgewerkt.

In 2008 wordt in samenwerking met de provincie en het BRU gestart met een meerjarenvisie voor de infrastructuur en het voertuigbeleid.

Het is de bedoeling deze drie meerjarenvisies, tezamen met de resultaten van de pakketstudies in de provincie Utrecht, vervolgens uit te werken tot een Integrale meerjarenvisie verkeersveiligheid met als tijdshorizon 2020.

1.1 Waarom deze meerjarenvisie

Het ROV-Utrecht is sinds 1 januari 2005 formeel ondergebracht bij de provincie Utrecht en valt sinds 1 juli 2007 onder de afdeling Mobiliteit als onderdeel van het team 'Informatie, verkeersveiligheid en ROV'. Qua beleidsvorming wordt het ROV-Utrecht aangestuurd door het Dagelijks Bestuur (DB). Dat bestaat uit de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Utrecht, de portefeuillehouder Verkeer van het Bestuur Regio Utrecht (BRU), de wethouder Verkeer van de gemeente Soest namens de Eemlandse gemeenten en het hoofd van de afdeling Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat directie Utrecht.

In februari 2006 hebben de provincie Utrecht en het BRU hun structurele samenwerking op het gebied van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Daarin spreken zij de intentie uit om voor langere tijd samen te werken.

Het ROV-Utrecht stelt elk jaar een werkplan op. Dit werkplan geeft een overzicht van alle uit te voeren projecten en activiteiten in het komende jaar. Al enige tijd leefde de behoefte om een meerjarenvisie op te stellen. Een visie die kan fungeren als leidraad voor de keuzes in de komende jaren. Een meerjarenvisie maakt het mogelijk een duidelijk ambitieniveau vast te stellen voor een aantal jaren en daarmee meer continuïteit in het programma te brengen.

Het voorliggende stuk is de Meerjarenvisie Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid voor de jaren 2008 – 2012. Jaarlijks zal hieruit een werkplan voor het ROV-Utrecht worden afgeleid en vastgesteld door het DB.

De meerjarenvisie is een aanvulling op de strategische beleidsplannen van de provincie Utrecht (SMPU) en het BRU (RVVP) en vormt het kader voor de activiteiten in de provincie Utrecht op het gebied van voorlichting en educatie.

De koers van de activiteiten in deze visie wordt ingegeven door:

- De thema's uit de Rijksnota Mobiliteit die zijn vertaald in het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU) van de provincie en het Regionale Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) van het BRU;
- De resultaten van de in 2006 door bureau Ligtermoet uitgevoerde analyse van de verkeersveiligheidscijfers;
- De verantwoordelijkheden die de partners op het gebied van verkeersveiligheid hebben (zoals gemeenten, politie en Openbaar Ministerie) of op zich nemen (verkeersveiligheidsorganisaties);
- De verdere implementatie van Duurzaam Veilig;
- De continuïteit van noodzakelijke en effectieve projecten (Permanente VerkeersEducatie);
- De analyse van de verkeersongevallen van de afgelopen jaren in de gehele provincie Utrecht;
- Het feit dat werken aan een betere verkeersveiligheid vaak positieve gevolgen heeft voor de doorstroming (minder uitstoot) en de leefbaarheid.

Het landelijke verkeersveiligheidsbeleid is vastgelegd in de Nota Mobiliteit. In de Nota Mobiliteit zijn voor heel Nederland de volgende streefcijfers geformuleerd:

	Referentie (situatie 2002)	Streefcijfer 2010	Reductie	Streefcijfer 2020	Reductie
Verkeersdoden	1.066	750	- 30 %	580	- 45 %
Ziekenhuisgewonden	18.378	17.000	- 7,5 %	12.250	- 34 %

Tabel 1: Nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen (Nota Mobiliteit, 2006).

1.2 Ontwikkeling verkeersveiligheid in cijfers

1.2.1 Liggen we in de provincie Utrecht op koers?

De concepten voor de actualisering van het SMPU en het RVVP bevatten de vertaling en invulling van het landelijke beleid voor de regio. Voor Utrecht als geheel zijn in het concept voor de aanscherping van het SMPU de in tabel 2 weergegeven doelstellingen opgenomen. Gezien de cijfers van 2006 (39 doden en 656 ziekenhuisgewonden) blijkt de provincie goed op koers te liggen.

	Referentie (situatie 2002)	Streefcijfer 2010	Reductie	Streefcijfer 2020	Reductie
Verkeersdoden	49	32	- 35 %	25	- 50 %
Ziekenhuisgewonden	791	697	- 12 %	475	- 40 %

Tabel 2: Vertaling van de landelijke doelstelling voor verkeersveiligheid voor de gehele provincie Utrecht.

Om in de toekomst de juiste maatregelen te kunnen treffen is in 2006 aan *Bureau Ligtermoet* verzocht de verkeersveiligheidssituatie in de regio Utrecht te analyseren.

Aan deze analyse (op basis van verkeersongevalscijfers in de periode 2003-2005) zijn de volgende conclusies te verbinden:

- De provincie Utrecht lijkt sterk op Nederland als geheel als het gaat om trends en verhoudingen in ongevals cijfers en slachtofferkenmerken. Het aantal doden daalt sterk en het aantal ziekenhuisgewonden iets minder sterk (zie ook tabel 3);
- De provincie Utrecht wijkt niet af van Nederland als geheel wat betreft de ontwikkelingen (demografisch, enz.) en trends;
- De meeste slachtoffers vallen op de gemeentelijke (hoofd)wegen. Dat is niet verwonderlijk, want van dit wegtype is de totale lengte groter dan die van de provinciale wegen;
- De meeste verkeersdoden vallen op wegvakken buiten de bebouwde kom met als belangrijkste oorzaak het rijden met te hoge snelheid;
- De meeste ziekenhuisgewonden vallen op kruispunten binnen de bebouwde kom met als belangrijkste oorzaak het niet verlenen van voorrang/doorgang.

	Provincie Utrecht	Nederland
Bevolkings- en infrastructurele kenmerken		
Aandeel twaalf- tot vierentwintigjarigen in de bevolking	16,2%	15,8%
Aandeel vijfenzeventigplussers in de bevolking	5,9%	6,5%
Aandeel rijkswegen in weglengte	5,70%	3,83%
Aandeel wegen met gescheiden rijbanen in weglengte	5,60%	4,59%
Aandeel provinciale wegen in weglengte	5,80%	5,88%
Verdeling vervoerwijze (in afgelegde kilometers)		
Voetganger	1,7%	1,8%
Fiets	7,4%	7,6%
Brom/snorfiets	0,4%	0,5%
Motor/scooter	0,6%	0,7%
Auto	75,6%	76,5%
Bus	3,0%	3,2%
Tram/metro	0,6%	1,1%
Trein	10,0%	7,9%
Overig	0,7%	0,7%

Tabel 3: *Vergelijking tussen provincie Utrecht en Nederland op enkele bevolkings-, vervoers- en infrastructurele kenmerken (Bron: Ligtermoet).*

	BINNEN DE KOM				BUITEN DE KOM			
	Provincie Utrecht		Nederland		Provincie Utrecht		Nederland	
	Abs.	Perc.	Abs.	Perc.	Abs.	Perc.	Abs.	Perc.
Geen voorrang/doorgang	208	46%	2432	44%	59	19%	1175	23%
Snelheidsgerelateerde toedrachten	67	15%	936	17%	94	31%	1673	33%
Onvoldoende afstand	33	7%	345	6%	52	17%	678	13%
Fout oversteken of inhalen	28	6%	363	7%	23	8%	292	6%
Te veel of te weinig rechts rijden	19	4%	322	6%	27	9%	477	9%
Negeren rood licht	29	6%	253	5%	9	3%	119	2%
Overig (negen minder voorkomende toedrachten)	12	3%	175	3%	11	4%	181	4%
Onbekend / n.v.t.	57	13%	696	13%	30	10%	519	10%
	452		5523		304		5113	

Tabel 4: Aantal doden en ziekenhuisgewonden naar toedracht en komsituatie in de provincie Utrecht en Nederland, gemiddeld over de periode 2003 – 2005 (Bron: Ligtermoet).

Uit tabel 4 blijkt dat in de provincie Utrecht (net als in Nederland als geheel) veel ongevallen het gevolg zijn van geen voorrang/doorgang verlenen of een te hoge snelheid.

Tabel 5 toont de verdeling van de verkeersslachtoffers in de provincie Utrecht over de leeftijdscategorieën. Hieruit blijkt dat in het bijzonder in de categorieën van twaalf- tot zestienjarige en zestien- tot vijftientigjarige veel slachtoffers vallen per levensjaar. In de categorie zestien- tot vijftientigjarige vallen ongeveer honderdtwintig letselslachtoffers per levensjaar en in de categorie twaalf- tot zestienjarige ongeveer vijftig letselslachtoffers per levensjaar.

Leeftijd slachtoffer	AFLOOP				
	Dodelijk	Letsel ziekenhuisopname	Letsel eerste hulp	Letsel overig	Alle slachtoffers
0 – 4	4	30	21	18	73
4 – 12	6	144	105	182	437
12 – 16	8	216	184	329	737
16 – 25	93	1077	892	1348	3410
25 – 60	124	2033	1751	2309	6217
60+	75	548	322	443	1388
Totaal	310	4048	3275	4629	12262

Tabel 5: Aantal verkeersslachtoffers in de periode 2002 – 2006, verdeeld naar leeftijdscategorie.

De analyse van Bureau Ligtermoet heeft geleid tot de volgende conclusies die aandachtspunten vormen voor de gedragsbeïnvloeding:

- Er heerst onvoldoende probleembesef en geringe acceptatie van 'Duurzaam Veilig-maatregelen';
- Beginnende weggebruikers zijn onvoldoende toegerust (jonge bromfietzers, beginnende automobilisten, leeftijdscategorie zestien- tot vijftientigjarigen).

Deze aandachtspunten worden waar mogelijk verwerkt in de PVE-programma's en voorlichtingsactiviteiten.

NB.

Voor een goede analyse van de verkeersveiligheid zijn de jaarcijfers van het aantal doden en ziekenhuisgewonden te laag. Daarom worden voor de huidige analyses de cijfers van meerdere jaren gebruikt. Te overwegen valt om in de toekomst te proberen ook gebruik te maken van de databestanden van (schade)verzekeringsmaatschappijen.

1.2.2 Monitoring

De geactualiseerde versies van het SMPU van de provincie en het RVVP van het BRU zijn nog niet vastgesteld. Vooruitlopend daarop hanteren we voor het monitoren van de verkeersveiligheidsdoelstellingen in de provincie Utrecht de indicatoren en streefcijfers, zoals weergegeven in tabel 6.

Streefcijfers voor	2008	2009	2010	2011	2012
Verkeersdoden*	35	33	32	30	29
Ziekenhuisgewonden*	###	###	697	###	###
% rijders onder invloed op alle wegen in de provincie Utrecht**	2,0	1,9	1,9	1,8	1,8
% snelheidsovertreders op N-wegen in de provincie Utrecht***	10	10	9	9	9

Tabel 6: Indicatoren voor het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen in de gehele provincie Utrecht.

- * De streefcijfers zijn door middel van trendanalyse geformuleerd op basis van de historische reeks vanaf 1998.
- ** Deze indicator wordt gemeten aan de hand van een representatief onderzoek van V&W onder 20.000 staandhoudingen met blaastesten.
- *** Gemeten met behulp van de meetlussen van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM).
- ### In 2006 blijkt het aantal ziekenhuisgewonden al onder het voor 2010 voorgestelde streefcijfer te liggen. Er loopt nog een interne discussie over een eventuele bijstelling van de streefcijfers. Daarbij speelt ook de onderregistratie van ziekenhuisgewonden een rol.

NB.

Zoals in de toelichting staat, is tabel zes gebaseerd op een trendanalyse van de historische reeks vanaf 1998. Deze methodiek houdt (nog) geen rekening met de voorspelde groei van de (auto)mobiliteit en het vrachtvervoer.

In afwijking van de Nota Mobiliteit wordt hier als referentiejaar 2000 gebruikt in plaats van 2002. De door de regio zelf gestelde doelstellingen zijn echter scherper gesteld dan de regionale doorvertaling van de Nota Mobiliteit.

Volgens de Nota Mobiliteit is de verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2010 maximaal 39 verkeersdoden in BRU en provincie Utrecht tezamen, in plaats van de door ons gehanteerde doelstelling van maximaal 32 verkeersdoden.

De streefcijfers voor het aantal snelheidsovertreders op N-wegen in de provincie Utrecht is gesteld op 9% in verband met de vele factoren die hierbij een rol spelen. Het ROV-Utrecht heeft slechts een beperkte invloed via voorlichting en educatie en maakt afspraken met de politie over handhaving op de provinciale wegen.

2. Beleidskader

2.1 Landelijk beleid

Volgens de Nota Mobiliteit hebben het rijk, de provincies en de kaderwetgebieden, de gemeenten en de maatschappelijke organisaties tot taak de landelijke doelstelling betreffende de verkeersveiligheid te realiseren. Ieder doet dat vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, maar samenwerking is van essentieel belang, wil men het aantal doden en ziekenhuisgewonden fors terugdringen.

Bij de uitvoering van dit beleid worden net als in de voorgaande jaren de principes van Duurzaam Veilig toegepast. Die principes hebben betrekking op de mens (verkeersdeelnemer), het voertuig en de weg. Het uitgangspunt is dat de verkeersdeelnemers feilbaar en kwetsbaar zijn en dat hun gedrag en de inrichting van het wegsysteem (weg, wegomgeving en voertuig) daarop moeten worden afgestemd.

De Nederlandse regering streeft naar een voortdurende verbetering van de verkeersveiligheid. De ambitie is dat Nederland blijft behoren tot de veiligste landen van de Europese Unie. Daartoe moet de dalende trend in het aantal slachtoffers van de afgelopen decennia zich voortzetten.

Omdat de ongevals cijfers in 2004 en 2005 sterk zijn gedaald, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in het voorjaar van 2006 de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2010 aangescherpt van 900 naar 750 doden.

2.2 Beleid provincie Utrecht

In het SMPU staat beschreven wat de provincie Utrecht wil bereiken op het gebied van verkeer en vervoer. Het SMPU is een meerjarenplan en heeft als horizon het jaar 2015. Het doel van het SMPU is drieledig:

- **Beleidskader:** het SMPU biedt een realistisch en concreet beleidskader voor het optreden van de provincie op het gebied van verkeer en vervoer. Ook voor de beleidsvorming van de gemeenten fungeert het SMPU als kader;
- **Integraal beleid:** het SMPU brengt samenhang tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid en tussen dit beleid en andere beleidsterreinen, zoals natuur en milieu, ruimtelijke ordening, zorg en economie;
- **Prioritering:** het SMPU geeft aan welke investeringen van de provincie in verkeer en vervoer prioriteit hebben.

Het verkeersveiligheidsbeleid van het SMPU is gebaseerd op drie pijlers: infrastructuur, voorlichting en educatie en handhaving. Het ROV-Utrecht fungeert voor de provincie Utrecht en het BRU als de uitvoeringsorganisatie voor gedragsbeïnvloeding ten behoeve van verkeersveiligheid. Als zodanig is het ROV-Utrecht belast met het onderdeel voorlichting en educatie.

Op het terrein van voorlichting en educatie staan in het SMPU de volgende drie uitgangspunten centraal:

- De keuze voor de te benaderen doelgroepen en de wijze van benaderen wordt op basis van een rationele afweging gemaakt. Bijvoorbeeld: indien een doelgroep risicovol verkeersgedrag vertoont, wordt deze doelgroep zo benaderd, dat dit gedrag zal verminderen;
- Bij de keuze voor de in te zetten middelen en methoden staat de effectiviteit voorop: wat is de meest effectieve en aansprekende manier om de doelgroep te bereiken? Creatief gebruik maken van nieuwe media en methoden is daarbij zinvol als dat de effectiviteit vergroot;

- Voor een effectief educatiebeleid is het nodig vast te stellen of campagnes en projecten doeltreffend zijn wat betreft het bereik en de gewenste veranderingen in houding en gedrag.

Daarnaast stelt het SMPU dat “binnen de planperiode 2004 - 2015 er een systeem van Permanente VerkeersEducatie (PVE) beschikbaar moet komen om verkeersdeelnemers hun leven lang de benodigde kennis, vaardigheden en houding bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer”. In elke levensfase dient men voor de in die fase dominante vervoerswijzen over de juiste kennis en vaardigheden te beschikken. Daarom is een onderverdeling gemaakt in zes leeftijdscategorieën:

0	-	4 jaar
4	-	12 jaar
12	-	16 jaar
16	-	25 jaar
25	-	60 jaar
60+		

Voor elke leeftijdscategorie wordt een daarop toegesneden programma ontwikkeld of geoptimaliseerd.

2.3 Beleid Bestuur Regio Utrecht

In het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) staat beschreven wat het BRU wil bereiken op het gebied van verkeer en vervoer. In het RVVP staan de doelen en speerpunten van het BRU tot 2015 beschreven. Op basis van het RVVP zijn uitvoeringsafspraken gemaakt met de gemeenten in de regio over de uit te voeren projecten tot 2010.

Ook het verkeersveiligheidsbeleid van het RVVP steunt op de al genoemde drie pijlers: infrastructuur, voorlichting en educatie en handhaving. Het ROV-Utrecht is voor het BRU net als al voor de provincie het uitvoeringsorgaan voor de voorlichting en educatie.

Net als in het SMPU van de provincie geeft het RVVP aan dat “binnen de planperiode 2005 - 2015 er een systeem van Permanente VerkeersEducatie (PVE) beschikbaar moet komen om verkeersdeelnemers hun leven lang de benodigde kennis, vaardigheden en houding bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer”. In elke levensfase dient men voor de in die fase dominante vervoerswijzen over de juiste kennis en vaardigheden te beschikken.

De geactualiseerde versie van het RVVP geeft aan dat de komende jaren extra aandacht moet worden besteed aan:

- Jongeren tot en met vijftientig jaar. Hierbij ligt de nadruk op de gevaren van roekeloos rijgedrag op de bromfiets en in de auto;
- Het vrachtverkeer. Het vrachtverkeer moet zo veel mogelijk plaatsvinden via veilige routes (onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht). Tevens dient bij de educatie van jongeren het gevaar van het vrachtverkeer een belangrijk onderwerp te zijn.

Het BRU richt zich verder vooral op het verkeersveilig maken van de plaatsen in de regio waar veel ongevallen met slachtoffers plaatsvinden. Daarnaast richt de stadsregio zich op het verkeersveilig maken van de gemeentelijke ontsluitingswegen in het buitengebied en op het verbeteren van de positie en de zichtbaarheid van het langzame verkeer (voetgangers en (brom-)fietsers). Deze aandachtspunten worden verder uitgewerkt in deze meerjarenvisie en de bijbehorende werkplannen van het ROV-Utrecht.

2.4 Trends en ontwikkelingen

Voor een goede invulling van de Permanente VerkeersEducatie moeten we rekening houden met de trends en ontwikkelingen in de Nederlandse maatschappij. Dan kunnen we de inzet van instrumenten afstemmen op de behoefte. De trends en ontwikkelingen in de samenleving hebben invloed op de verkeersveiligheid. Ze bepalen welke doelgroepen moeten worden benaderd en op welke wijze. De belangrijkste trends en ontwikkelingen zijn:

De vergrijzing van de Nederlandse bevolking en de daaruit voortvloeiende vergrijzing van de verkeersdeelnemers

In 2040 is naar verwachting bijna een kwart van de Nederlandse bevolking vijftenzestig jaar of ouder. Op dit moment bedraagt het percentage vijftenzestigplussers ongeveer vijftien procent. Als de risico's die deze groep in het verkeer loopt niet afnemen, heeft de vergrijzing een forse stijging van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland tot gevolg. De ontwikkeling van de verkeers- onveiligheid voor de zestigplussers in de provincie Utrecht wordt weergegeven in bijlage A.

De verwachte toename van het goederenvervoer over de weg

Men verwacht dat de komende jaren vooral het vrachtverkeer over de weg fors zal toenemen en daarmee ook de kans op ernstige verkeersongevallen. Het aantal bestelbusjes neemt toe, onder meer op de provinciale en gemeentelijke wegen. Tevens zullen er grotere en zwaardere vrachtwagens op de weg verschijnen.

Door de toetreding van tien nieuwe landen tot de Europese Unie en het wegvallen van de grenzen zal het aandeel van buitenlandse transporteurs in het Nederlandse wegvervoer stijgen. Daarnaast blijkt uit het jaarbericht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat dat het aantal overtredingen van het rij- en rusttijdenbesluit in 2006 is gestegen ten opzichte van de voorgaande jaren. Dat brengt met zich mee dat meer chauffeurs oververmoeid achter het stuur zitten, waardoor de kans op ernstige ongevallen toeneemt.

Technische ontwikkelingen, meer ICT

Verwacht wordt dat de informatie- en communicatietechnologie de komende jaren van toenemend belang zal zijn voor de mobiliteit in het algemeen en de verkeersveiligheid in het bijzonder. Veel technieken die nu worden toegepast om de doorstroming te bevorderen, zouden ook bruikbaar kunnen zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Navigatiesystemen kunnen bijvoorbeeld waarschuwen in de omgeving van scholen, of voorkeursroutes adviseren die niet vlak langs scholen voeren.

Gebrekkige verkeerservaring van middelbare scholieren

Kinderen in het basisonderwijs gaan steeds minder vaak zelfstandig naar school. Ze worden met de auto of in het gunstigste geval met de fiets gebracht en gehaald. Bij de overgang naar de middelbare school verandert dit. Ze dienen dan ineens over grotere afstanden zelfstandig naar en van school te fietsen terwijl de daarvoor benodigde ervaring in het verkeer bij hen ontbreekt.

De ontwikkeling van het veiligheidsbeleidsveld staat ook niet stil. Er worden steeds effectievere en efficiëntere methoden ontwikkeld. Al deze trends en ontwikkelingen vragen om een dynamische en planmatige aanpak.

Twee van deze trends zijn ook in de troonrede en bij de presentatie van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 2008 nadrukkelijk genoemd. Het gaat dan om de ontwikkelingen bij de fietsers en de onveiligheid als gevolg van het vrachtverkeer.

De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid voor fietsers in de provincie Utrecht wordt weergegeven in bijlage B.

3. Visie, missie, ambities en doelstellingen

3.1 Visie

De provincie Utrecht en het BRU willen een doelmatig verkeers- en vervoerssysteem realiseren om de bereikbaarheid in de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen, de veiligheid voor de verkeersdeelnemers en de omwonenden te verbeteren en de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving te verminderen.

De analyse van de verkeersveiligheid in Utrecht laat zien dat deze op verscheidene punten voor verbetering vatbaar is. Voorlichting en educatie zijn hierbij van essentieel belang. Leren in het verkeer en leren over het verkeer is noodzakelijk, niet alleen voor de beginner, maar ook voor de geoefende verkeersdeelnemer. Dit is nodig omdat het verkeerssysteem voortdurend in ontwikkeling is. Het bewustwordingsproces speelt hierbij een belangrijke rol. Vroeger lag de nadruk sterk op de kennis van de verkeersregels, maar in de praktijk blijkt verkeersinzicht – vooral het herkennen van risico's – veel belangrijker. Men moet zich bewust zijn van de gevaren die onjuist gedrag in het verkeer met zich meebrengt, niet alleen voor zichzelf, maar ook voor anderen. Uiteindelijk bepaalt iemands houding (attitude, mentaliteit) hoe veilig hij of zij aan het verkeer deelneemt.

3.2 Missie

De provincie Utrecht en het BRU voeren in hun rol als regisseur een integraal en innovatief verkeersveiligheidsbeleid, gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. De provincie en het BRU realiseren een evenredig deel van de rijksdoelstelling op het gebied van slachtofferreductie door de activiteiten van het ROV-Utrecht in het bijzonder te richten op de integratie van het menselijke aspect en de infrastructuur. Het ROV-Utrecht streeft naar synergie door het maken en uitvoeren van beleid in samenwerking met de partners, gericht op alle verkeersdeelnemers.

3.3 Ambities en doelstellingen

De missie is vertaald naar concretere ambities en doelstellingen ten aanzien van de mensgerichte maatregelen. Zo slaan we een brug tussen de abstracte missie (wat willen we bereiken) en de concretere doelstellingen (wat gaan we daarvoor doen). Bij alle ambities en doelstellingen staat voorop dat we samenwerken aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in ons werkgebied en dat we de bewustwording van verkeersonveilige situaties bevorderen.

Dit kan het ROV-Utrecht niet alleen doen. We werken samen met de gemeenten en andere organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland.

AMBITIES MENSGERICHTE MAATREGELEN	DOELSTELLINGEN MENSGERICHTE MAATREGELEN
<p>Algemeen Oprichten van een landelijk coördinatiepunt. (in overleg met Verkeer en Waterstaat en de overige ROV's).</p> <p>Kennisverspreiding/-deling.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conform de doelstellingen uit "Naar een gezamenlijke succesvolle invoering van Permanente VerkeersEducatie (2002)" wordt een landelijk coördinatiepunt PVE opgericht voor productontwikkeling en kennisverspreiding. • Kennis en ervaring breed beschikbaar stellen via de website ROV-Utrecht.
<p>Publieksvoorlichting Verwezenlijken van de landelijke afspraken over de uitvoering van structurele verkeersveiligheid campagnes uit de landelijke campagnekalender (alcohol, autogordels, rij met je hart etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • We maken concrete afspraken over de landelijke campagnekalender in een van de landelijke uitvoeringsteams van V&W. • We vergroten de kennis van de verkeersregels bij het grote publiek door middel van het genereren van publiciteit en het ondersteunen met voorlichtingsmaterialen.
<p>Educatie Voor het eind van de planperiode 2004 – 2015 is een compleet systeem van PVE beschikbaar om verkeersdeelnemers hun leven lang de benodigde kennis, vaardigheden en houding bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Voor alle leeftijdsgroepen bieden we één of meer afgewogen educatieprogramma's aan. • Voor elke doelgroep worden jaarlijks maatregelen geselecteerd uit de landelijke toolkit.
<p>Handhaving Handhaving sluit goed aan op activiteiten op het gebied van infrastructuur, voorlichting en educatie.</p> <p>NB. Het ROV-Utrecht kan niet namens de gemeenten in hun rol als wegbeheerder afspraken maken met de politie over verkeershandhaving.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In de periode 2008-2012 worden jaarlijks afspraken gemaakt over de inzet van handhavingsmaatregelen op de provinciale wegen. • In de regio-overleggen wordt gestreefd naar een integrale aanpak van de handhaving per (deel)regio en voor de gehele provincie Utrecht. • Handhaving op de rijkswegen in de regio is afgestemd (zowel qua inzet als communicatiemomenten) met de nationale campagnekalender.
<p>Integratie mensgerichte maatregelen en infrastructuur * Bij verkennend onderzoek naar oplossingen voor onveilige verkeerssituaties wordt gestreefd naar een integrale oplossing die behalve infrastructurale maatregelen ook gedragsbeïnvloeding in overweging neemt.</p> <p>* Deze ambitie en de bijbehorende doelstellingen komen niet terug in het werkplan van het ROV-Utrecht, maar worden een onderdeel van o.a. het werkplan van de afdeling Mobiliteit van de provincie Utrecht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid wordt in iedere verkenning en planstudie voor provinciale wegen meegenomen o.a. door het opnemen van een paragraaf over verkeersveiligheid. De aspecten mens, voertuig en weg krijgen daarin een plaats. • Projecten opstarten, waarin gewerkt wordt volgens een integrale aanpak.

Voor het realiseren van deze ambities en doelstellingen worden verscheidene al bestaande activiteiten voortgezet, verder ontwikkeld en uitgevoerd. Daarnaast worden nieuwe speerpunten aangepakt.

Voort te zetten activiteiten:

- Omdat de situatie in de provincie Utrecht overeenkomt met die in heel Nederland blijven we de landelijke campagnekalender volgen. Waar nodig wordt deze regionaal verdiept (o.a. op het gebied van alcohol en snelheid);
- De website van het ROV-Utrecht vervult een duidelijke rol in de communicatie met de gemeenten (en burgers). De site wordt daarom gecontinueerd en verder verbeterd;
- Het programma van Permanente VerkeersEducatie wordt conform het SMPU en het RVVP aangeboden en verder vervolmaakt.

De inzet van het ROV-Utrecht is vooral het initiëren van acties en het ontwikkelen van programma's. Deze worden vervolgens aangeboden. Op termijn streven we ernaar dat de programma's meer zelfstandig gaan draaien en minder begeleiding vergen van het ROV.

Uit de analyse van de verkeersveiligheidssituatie volgen de volgende speerpunten:

- Extra aandacht voor fietsers.
Er is sprake van afnemende ervaring bij (jonge) fietsers; zij zijn zeer kwetsbare verkeersdeelnemers, zeker bij toenemende verkeersintensiteit;
- In de PVE extra aandacht voor de leeftijdsgroepen twaalf- tot zestienjarigen en zestien- tot vijftientigjarigen.
Naar verhouding vallen veel verkeersdoden in de leeftijdscategorie zestien- tot vijftientigjarigen.

De landelijke trends leveren op:

- Extra aandacht voor zestigplussers.
De doelgroep wordt momenteel niet optimaal bereikt, terwijl de Nederlandse samenleving vergrijsst;
- Meer aandacht voor de toename van het goederenvervoer en de effecten daarvan.
Het vrachtverkeer zal fors toenemen en er verschijnen steeds grotere en zwaardere vrachtwagens. In combinatie met de toename van het aantal overtredingen van het rij- en rusttijdenbesluit neemt het risico op ernstige ongevallen toe;
- Nieuwe technische ontwikkelingen en de effecten daarvan op de verkeersveiligheid in kaart brengen.

Voorts blijkt dat veel verkeersproblemen momenteel nog niet integraal worden geanalyseerd en aangepakt. Dit is echter geen taak van het ROV-Utrecht, maar van de afdeling Mobiliteit van de provincie.

Een verdere uitwerking van de hierboven vermelde activiteiten en speerpunten is te vinden in hoofdstuk 4.

4. Ambitieniveau per activiteit/speerpunt

4.1 Algemeen

4.1.1 Landelijk Coördinatiepunt

De uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid is gedecentraliseerd. De regionale overheden (provincies en WGR+-gebieden) voeren de regie over de uitvoering in de regio's.

Voor de infrastructurele maatregelen heeft Verkeer en Waterstaat maatregelcatalogi en handleidingen ontwikkeld in samenwerking met vertegenwoordigers van de regio's. Voor de verkeerseducatie is zoiets er nog niet. Het is wenselijk dat er een centrale coördinatie komt van de programma's voor verkeerseducatie. Zo hoeft niet elke regio zelf het wiel opnieuw uit te vinden.

Ambitie

Het ROV-Utrecht zet zich samen met de andere ROV's in voor de snelle inrichting van een coördinatiepunt, voornamelijk door bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat hiervoor te lobbyen.

4.1.2 Website ROV-Utrecht

Om voor gemeenten, partners en geïnteresseerden goed toegankelijk te zijn heeft het ROV-Utrecht een website ingericht. Op deze site is informatie te vinden over de verkeersveiligheid in de provincie Utrecht en over de diverse activiteiten en programma's van het ROV-Utrecht.

Ambitie

In 2012 is de website nog steeds operationeel en verder geoptimaliseerd en aangepast aan de laatste ontwikkelingen, zowel technisch als inhoudelijk.

4.2 Regionale vertaling landelijke campagnes

De landelijke campagnekalender verkeersveiligheid is een gezamenlijk product van het Ministerie Verkeer en Waterstaat, de provincies, de politiekorpsen, de stadsregio's, het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, VVN, ANWB, BOVAG en CBR. Ieder jaar passen zij deze kalender aan de laatste ontwikkelingen en ervaringen aan.

Aan de hand van deze kalender wordt gedurende een bepaalde periode door middel van diverse uitingen zoals radio- en tv-spots, attentieborden en posters aandacht gevraagd voor een bepaald thema of een bepaalde doelgroep. Deze landelijke thema's krijgen ook regionaal aandacht. Het is daarbij van belang dat verschillende belanghebbenden – bijvoorbeeld gemeenten, onderwijsinstellingen, bedrijven, belangenorganisaties, lokale VVN-vrijwilligers – ook aandacht besteden aan hetzelfde onderwerp. Een voorbeeld van een campagnekalender is opgenomen in bijlage C. Doordat de situatie in de provincie Utrecht vergelijkbaar is met die van geheel Nederland, worden geen aparte campagnes georganiseerd.

Met de politie zorgen we voor een goede afstemming van de handhaving in de provincie Utrecht op de thema's in de campagnekalender. Dit vergroot de effectiviteit van beide activiteiten.

Ambitie:

- Het streven is om in 2012 alle landelijke campagneonderdelen waar het ROV-Utrecht aan meedoet, met regionale en lokale acties te hebben ondersteund, toegespitst op de regionale situatie;
- We willen in goede samenwerking met de politie de handhavingacties bij de campagnes

ondersteunen met materialen en qua communicatiemomenten aansluiting zoeken bij de regionale en lokale acties. Het gaat hierbij om de HelmGRAS-feiten (dragen van een valhelm, gordelgebruik, roodlichtnegatie, alcoholgebruik en snelheid);

- **Nieuw:** We willen samen met Rijkswaterstaat Utrecht en de KLPD ook de handhaving op de Rijkswegen in de provincie Utrecht afstemmen op de landelijke campagnekalender. Tot nu toe vindt geen extra handhaving plaats op het hoofdwegennet noch afstemming op het gebied van de communicatie in samenhang met de landelijke campagnekalender.

4.3 Permanente VerkeersEducatie (PVE)

Verkeersdeelnemers leren voortdurend van hun ervaringen. Om dit leerproces zich in de juiste richting te laten ontwikkelen, is het van belang dat een samenhangend pakket van educatieve programma's wordt samengesteld.

Dit is de basisgedachte van het programma PVE, waarbij verkeersdeelnemers gedurende hun hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie wordt aangereikt of bijgebracht voor een veilige deelname aan het verkeer. Het ROV-Utrecht is verantwoordelijk voor het ontwikkelen en uitvoeren van de PVE-programma's in de provincie Utrecht. Per doelgroep worden verkeerseducatie-programma's aangeboden.

Deze programma's zijn in het bijzonder gericht op het vergroten van het verkeersinzicht en minder op het aanleren van regels en vaardigheden. Het blijkt namelijk dat het bewustwordingsproces van de verkeersdeelnemer een belangrijke rol speelt. Men moeten zich bewust zijn van de gevaren die onjuist gedrag in het verkeer met zich mee brengt, niet alleen voor zichzelf, maar ook voor anderen. Uiteindelijk is het de houding (attitude, mentaliteit) die bepaalt hoe veilig iemand aan het verkeer deelneemt.

Het ROV-Utrecht zet vooral in op het initiëren van acties en het ontwikkelen van programma's en het aanbieden daarvan aan derden. Op termijn streven we naar een goede inbedding van de programma's, zodat ze met weinig of geen inbreng van het ROV-Utrecht door anderen toepasbaar zijn.

4.3.1 Leeftijdsgroep nul- tot vierjarigen

Kinderen onder de vier nemen niet of nauwelijks zelfstandig deel aan het verkeer. In deze leeftijdsgroep vallen dan ook de minste verkeersslachtoffers. Wel kan juist bij deze jonge kinderen de basis worden gelegd voor gewenst verkeersgedrag op latere leeftijd.

Voor de Permanente VerkeersEducatie is deze leeftijdsgroep daarom belangrijk. Het is niet mogelijk deze jonge kinderen rechtstreeks aan te spreken. De educatie zal moeten plaatsvinden via de ouders, verzorgers, of andere intermediairen. Ouders en verzorgers dienen het goede voorbeeld te geven.

Voor de doelgroep van nul tot vier jaar is één educatieprogramma beschikbaar in Nederland: het programma 'JONGleren in het verkeer'.

In de provincie Utrecht zijn circa vijfhonderd kinderdagverblijven en peuterspeelzalen. Twintig daarvan maken sinds 2006 gebruik van het programma.

Ambitie

In 2012 hebben 120 instellingen het project 'JONGleren in het verkeer' structureel opgenomen in hun programma (circa 25% van alle instellingen).

Hiervoor streven we de volgende ontwikkeling na:

	2008	2009	2010	2011	2012
Aantal instellingen	40	60	80	100	120

4.3.2 Leeftijdsgroep vier- tot twaalfjarigen

Kinderen ontwikkelen zich in de periode dat ze op de basisschool zitten van peuter tot puber. Ze maken zowel lichamelijk als mentaal een grote ontwikkeling door. Ook gaan ze in toenemende mate zelfstandig aan het verkeer deelnemen.

Van de jongere kinderen kan niet verwacht worden dat ze de risico's van het verkeer adequaat kunnen inschatten. Door kinderen in deze leeftijdsgroep met regelmaat te informeren en te wijzen op de risico's die zich in het verkeer kunnen voordoen, worden ze zich daarvan wel steeds meer bewust. Daarom is het belangrijk dat kinderen de basisverkeersregels en de elementaire vaardigheden voor een veilige verkeersdeelname aanleren.

Voor deze doelgroep is een groot scala aan producten beschikbaar. Het is van belang dat er op basisscholen structurele en substantiële aandacht voor verkeer is. Het ROV-Utrecht neemt de onderstaande initiatieven:

- Het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL, keurmerk voor basisscholen);
- Pilot verkeerscoördinator (voorheen verkeersleerkracht genoemd);
- Stimuleren deelname van scholen aan het afnemen van een verkeersexamen;
- Aanschaf ondersteunende materialen voor verkeerseducatie.

Ambitie

In 2012 besteedt tachtig procent van de basisscholen in de provincie Utrecht structureel aandacht aan verkeersveiligheid.

We streven naar de volgende ontwikkeling voor het UVL:

	2008	2009	2010	2011	2012
Scholen met UVL-label	100	200	300	390	480

4.3.3 Leeftijdsgroep twaalf- tot zestienjarigen

De overstap van de basisschool naar het voortgezet onderwijs brengt nieuwe risico's met zich mee. Doorgaans wordt de route naar school langer en gaan de jongeren vaker op de fiets naar school. Bovendien voert de route dikwijls langs onbekende en soms complexe verkeerssituaties. Ook buiten de schooltijden gaan de jongeren zich vaker en verder verplaatsen, bijvoorbeeld naar sportclubs. De rijsnelheden liggen hoger en de jongeren worden regelmatig geconfronteerd met conflictsituaties tussen langzaam- en snelverkeer. Wanneer de jongeren het fietsen als vaardigheid beter beheersen, wordt de verbeterde fietsbeheersing vaak negatief gecompenseerd door roekeloos verkeersgedrag.

De fysieke en mentale ontwikkeling van de jongeren wordt in deze leeftijdsfase grotendeels afgerond. Ze zijn steeds meer in staat tot abstract denken. Belangrijk in deze leeftijdsfase is de sociale en emotionele ontwikkeling. Verder kunnen de jongeren steeds beter zichzelf redden en rekening houden met anderen. Tegelijkertijd ervaren ze de druk van 'de anderen' om zich verkeersonveilig te gedragen. Eigen verantwoordelijkheid nemen is een belangrijk thema voor deze leeftijdsgroep. Enerzijds biedt dit aanknopingspunten voor het ontwikkelen van verkeersveilig gedrag; anderzijds kan het ook belemmerend werken en risicovol gedrag met zich

meebrengen. Het is dus van belang dat jongeren in deze leeftijdsfase een juiste risicoperceptie ontwikkelen.

Het ROV-Utrecht heeft de afgelopen jaren drie programma's toegepast, namelijk Verkeers-educatie Jongeren (VEJ), Kruispuntsessies en Effe chillen. Deze programma's zijn erop gericht om jongeren bewuster te maken van de gevaren in het verkeer en de invloed van hun eigen gedrag. Tot nu toe bereiken we echter maar een klein deel van de jongeren uit deze leeftijdsgroep. Niet alle middelbare scholen doen mee en niet alle klassen worden bereikt. Er is dus (nog) geen sprake van permanente verkeerseducatie.

Effe chillen voldoet niet aan de verwachtingen en wordt in 2008 naar verwachting voor het laatst ingezet. Met de kruispuntsessies wordt een te kleine doelgroep bereikt. Dit programma wordt daarom met ingang van 2008 gestopt. Het programma VEJ wordt (vooral nog) voortgezet. Tegelijkertijd starten we met de ontwikkeling van een integraal totaalpakket (**nieuw**), waarbij **alle** klassen aan bod komen. Hierin zal de risicoperceptie van de jongeren en het risicovolle gedrag dat fietsers in het verkeer vertonen een belangrijk onderdeel zijn. Dit programma wordt in overleg met scholen ontwikkeld, zodat het goed zal aansluiten bij de behoefte en een basis wordt gelegd voor het gebruik ervan.

Hoewel de jongeren tussen zestien en vijfentwintig jaar extra aandacht verdienen, gezien het aantal verkeersdoden in deze leeftijdsgroep, besteden we ook nadrukkelijk aandacht aan de leeftijdscategorie van twaalf tot zestien jaar.

De reden hiervoor is dat deze groep nog leerplichtig is en dus via de scholen eenvoudig te benaderen. Zo kan de basis gelegd worden voor veilig gedrag in de volgende levensfase.

Ambitie

	2008	2009	2010	2011	2012
Aantal scholen VO met:					
VEJ	30				
FF chillen	10				
Integraal pakket op percentage scholen VO		5%	8%	10%	15%

4.3.4 Leeftijdsgroep zestien- tot vijfentwintigjarigen

Vanaf zestien jaar gaan veel jongeren zich over grotere afstanden verplaatsen en komt er ook een nieuwe vervoerswijze bij: de snor- of bromfiets. Deelname aan het verkeer met een bromfiets is complexer dan met de fiets. Dit komt onder andere tot uitdrukking in de vele ongevallen waarbij bromfietzers betrokken zijn. De bromfiets is een van de gevaarlijkste vervoermiddelen, zeker voor jongeren. Bromfietzers vormen drie procent van de verkeersdeelnemers, maar zijn betrokken bij dertien procent van de ongevallen.

Vanaf achttien jaar komt er vaak nog een vervoerswijze bij: de auto en/of de motor. De afstanden die worden afgelegd nemen verder toe. De statistieken laten zien dat jonge, beginnende automobilisten verhoudingsgewijs vaak bij ongelukken betrokken zijn. Zij hebben een ruim vier keer zo groot ongevalrisico als ervaren bestuurders. Het risico van jonge mannen is zelfs zes keer zo groot. Hierbij blijkt niet alleen een gebrek aan ervaring een rol te spelen, maar ook leeftijdsspecifieke factoren. Jongeren in deze leeftijdscategorie zijn geneigd om risico's en consequenties te onderschatten. Competitiegedrag en indruk willen maken kunnen een belangrijke

barrière vormen voor de bereidheid tot verkeersveilig gedrag. Verantwoordelijkheidsbesef is daarom een belangrijk aandachtspunt in deze leeftijdscategorie.

Voor deze leeftijdscategorie zijn in principe goede producten beschikbaar. De kwaliteit van de projecten dient echter wel te worden bestendigd.

Bijvoorbeeld:

- Nog niet alle instructeurs voor de bromfiets beschikken over een vereiste WRM-bevoegdheid. (WRM: Wet Rijonderricht Motorrijtuigen, 1993);
- De vraag naar praktijklessen voor bromfietzers in de provincie Utrecht is hoog en zolang het CBR de bromfietzers niet toetst op rijvaardigheid blijft het aanbieden van een praktijkcursus op de agenda van het ROV-Utrecht staan.

Een opvallende ontwikkeling die zich door de jaren heen aftekent, is de verschuiving van vaardigheidstrainingen naar het trainen van verkeersinzicht en zelfinzicht. Uit onderzoek blijkt dat korte vaardigheidstrainingen in de beheersing van gebeurtenissen die relatief weinig voorkomen een averechts effect hebben op de verkeersveiligheid. Er wordt daarom steeds meer gepleit voor een zogenoemd voortgezette rijopleiding voor beginners. Deze voortgezette rijopleiding kan zowel verplicht als vrijwillig zijn. Het ROV-Utrecht organiseert praktijkdagen voor beginnende automobilisten als een vrijwillige voortgezette rijopleiding. Behalve bij de rijopleiding (autorijbewijs of motorrijbewijs) is deze leeftijdscategorie moeilijk te bereiken. Om deze mogelijkheden beter te benutten, wordt in de periode 2008 - 2012 onderzocht welke mogelijkheden er in de provincie Utrecht zijn om ROC's (Regionaal OpleidingsCentra) te betrekken bij de begeleiding van hun leerlingen bij hun rijopleiding.

Op 1 januari 2008 wordt het rijexamen aangepast, vanaf 1 april 2008 kan dan alleen nog het nieuwe rijexamen worden gedaan. Sommige onderdelen uit het huidige programma voor de praktijkdag voor jonge rijbewijsbezitters vormen dan een verplicht onderdeel van het rijexamen. In de loop van 2008 zal daarom een herbezinning op het programma voor de praktijkdag plaatsvinden.

Ambitie:

- In 2008 zullen (tot 1 november 2008) circa duizend aankomende bromfietzers een praktijktraining bromfiets volgen. Na 1 november 2008 vallen de training en examinering van bromfietzers onder toezicht van het CBR;
- In 2012 zullen zevenhonderd jonge rijbewijsbezitters deelnemen aan de praktijkdag.

Hiervoor streven we naar de volgende ontwikkeling:

	2008	2009	2010	2011	2012
Aantal deelnemers	360	430	500	600	700

4.3.5 Leeftijdsgroep vijftientig- tot zestigjarigen

Van deze groep verkeersdeelnemers (veelal rijbewijsbezitters) zou je mogen verwachten dat zij de verkeersregels goed kennen en de verkeerstaken die nodig zijn voor een veilige verkeersdeelnemers beheersen. Niet alleen door hun rijervaring, maar ook vanwege hun sociale positie in de maatschappij (voorbeeldfunctie).

Uit de cijfers blijkt echter dat in deze leeftijdsgroep jaarlijks ongeveer vijfhonderd dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren zijn in Nederland. In de provincie Utrecht zijn dat er dertig tot vijftig.

Rijden onder invloed en snelheidsovertredingen komen voor een aanzienlijk deel voor rekening van de rijbewijsbezitters in deze leeftijdscategorie. Een belangrijke oorzaak van de problemen bij deze groep ervaren bestuurders is de overschatting van de eigen capaciteiten. Door het ontbreken van een toetsmoment in deze – relatief lange – fase in de ‘verkeerscarrière’ ontstaat steeds meer routinegedrag. In feite is er sprake van over-automatisering van de verkeerstaken, waardoor men niet adequaat reageert op plotselinge confrontaties.

Deze doelgroep is qua omvang verreweg het grootst, maar ook zeer divers. Hierdoor zijn er weinig tot geen mogelijkheden voor een grootschalige educatieve aanpak. Vooral voorlichting en handhaving zijn de aangewezen middelen om deze doelgroep te bereiken.

In de periode 2008 – 2012 voert het ROV-Utrecht de volgende activiteiten uit:

- Voortzetting van de verkeersquiz ‘Goed Verkeer(d)’, onderdeel van het mobiliteitsprogramma ‘Knooppunt Utrecht’ op Regio-TV Utrecht.
Het doel van deze quiz is om mensen aan het denken te zetten over hun kennis van verkeersregels, de toepassing ervan in het verkeer en het oprispen van de regels. Per keer wordt dit programma door circa honderdduizend mensen bekeken;
- De effectiviteit van de verkeersquiz evalueren;
- Via (sport)BoB, diverse voorlichtingsactiviteiten die aansluiten op de campagnekalender en voorlichtingsactiviteiten in 30- en 60 km-gebieden wordt (ook voor deze doelgroep) passende voorlichting gegeven. Zie hiervoor ook paragraaf 4.4.

Ambitie

De huidige activiteiten worden gecontinueerd en waar mogelijk geoptimaliseerd.

4.3.6 Leeftijdsgroep zestig jaar en ouder

Vergrijzing is een belangrijke ontwikkeling in onze maatschappij: het percentage van de bevolking dat ouder is dan zestig jaar stijgt. Als oudere verkeersdeelnemers bij een ongeluk betrokken raken, is de kans dat zij ernstig letsel oplopen aanzienlijk hoger door hun fysieke kwetsbaarheid. Toenemende functionele beperkingen, zoals vertraging van waarnemings-, beslissings- en bewegingsprocessen en afnemend vermogen om meer taken tegelijkertijd uit te voeren, maken bovendien de kans op betrokkenheid bij een ongeval groter. Dit maakt het nodig meer aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid van deze groep.

Voor de leeftijdsgroep van de zestigplussers zijn nog relatief weinig producten op de markt. Het ROV-Utrecht heeft tot 2008 twee programma's voor deze leeftijdscategorie ingezet:

- De cursus BROEM (Veilig Rijden 50/60+);
- De Scootmobielcursus.

Hoewel er voor beide projecten veel belangstelling is, zijn er nog geen gegevens bekend over de daadwerkelijke effectiviteit. Voor de toekomst is een evaluatie en eventuele aanpassing van deze programma's zinvol, evenals een uitbreiding, zodat meer mensen kunnen deelnemen. Deze doelgroep maakt ook regelmatig gebruik van de fiets, terwijl de motoriek (evenwicht, kracht, soepelheid van gewrichten), de zintuiglijke waarneming (zien, horen) en het vermogen om meerdere taken te gelijk uit te voeren achteruit gaat. Deze aspecten moeten nog in de programma's voor deze doelgroep worden verwerkt. Gedacht wordt aan een nieuw programma 'de fitte fietser', waarbij ook aandacht is voor milieu en welzijn.

Ambitie

In 2012 zijn de programma's voor de Scootmobielcursus en BROEM geoptimaliseerd en nemen jaarlijks duizend cursisten deel aan BROEM en 525 aan de scootmobielcursus, verdeeld over alle gemeenten in de provincie Utrecht.

Nieuw: In 2008 wordt onderzocht hoe we de fietsende oudere het beste kunnen benaderen om veilig en gezond fietsen te bevorderen.

	2008	2009	2010	2011	2012
Deelnemers Broem (Veilig Rijden 50/60+)	600	700	800	900	1000
Deelnemers Scootmobielcursus	225	300	375	450	525
Programma 'De fitte fietser'	***	*	*	*	*

*** = ontwikkelen

* = in de markt zetten

4.4 Leeftijdsgroepoverstijgende voorlichting

Enkele activiteiten hebben meerdere leeftijdsgroepen als doelgroep. Het betreft de projecten:

- BoBZone;
- SportBoB;
- Voorlichting in 30- en 60 km-gebieden;
- Diverse activiteiten in het kader van de landelijke campagnekalender.

BoBZone

Het project BoBZone draait sinds 2007 in de provincie Utrecht. Het is een ondersteunende actie op de reguliere BoB-campagne rondom grote discotheken en jongerenevenementen. Meer dan vijf BoBZone-acties per jaar is in de provincie Utrecht niet zinvol. In 2008 wordt de uitbreiding van dit concept naar dertigplussers uitgewerkt. In dat jaar vindt ook een try-out plaats bij een seventies/eighties-party in Bunnik, waar veel dertigplussers op af komen. Indien dit aanslaat zal het aantal worden uitgebreid in de daaropvolgende jaren.

Ambitie

	2008	2009	2010	2011	2012
BoBZones 18-25 jaar	4	5	5	5	5
BoBZones 30+'ers (nieuw)	1	2	2	2	2

SportBoB

De landelijke BoB-campagne is bij het brede publiek bekend. De campagne is vooral bedoeld om alcoholgebruik door bestuurders van voertuigen die aan het verkeer willen deelnemen te ontmoedigen. Ongeveer acht procent van alle voertuigbestuurders die alcohol hebben gebruikt, komt van een sportlocatie. Door de kennis en de verantwoordelijkheidsbeleving van de aanstaande weggebruikers in sportkantines te vergroten wordt getracht hun alcoholgebruik te ontmoedigen. Het project beperkt zich tot de probleemverenigingen in de provincie Utrecht en bestaat uit vier fasen:

1. Identificeren van probleemverenigingen of -locaties;
2. Een presentatie voor de (gemeente)bestuurders en kantinepersoneel van de verenigingen.

De verenigingen krijgen informatie over hulpmiddelen en handvatten om beter met de alcoholproblematiek te kunnen omgaan;

3. Eventuele inzet van een campagneteam om BoB onder de aandacht te brengen bij de leden van de vereniging en bij de bezoekers;
4. Scherper toezicht door de gemeente. De vereniging verscherpt haar 'reglement' en de politie handhaaft meer gericht in de omgeving van de sportlocaties. Het ROV-Utrecht verzorgt mede namens zijn partners (relevante sportbonden en Isiszorg) ondersteunende informatie.

Ambitie

Sportbob	2008	2009	2010	2011	2012
Aantal te benaderen verenigingen	10	10	12	15	15

Voorlichtingsacties in 30- en 60 km-gebieden

In de praktijk blijkt de voorbereiding voor een voorlichtingsactie bij de inrichting van een 30 km-gebied langer dan een jaar te duren. Voor de voorlichtingsactie zelf zijn er meestal al ettelijke bijeenkomsten geweest met de gemeente en de bewoners om draagvlak te krijgen voor de inrichting van het 30 km-gebied en de bijbehorende voorlichtingsactie.

Er blijkt ook behoefte te zijn aan voorlichtingsacties voor 60 km-gebieden. **Nieuw:** In 2008 starten we met de ontwikkeling van een product.

Ambitie

	2008	2009	2010	2011	2012
Voorlichtingsacties in 30 km-gebieden:					
- acties in voorbereiding	8	10	12	15	15
- afgeronde acties	4	6	8	10	10
Voorlichtingsacties in 60 km-gebieden:					
- ontwikkeling programma/product	***				
- acties in voorbereiding	3	3	3	3	3
- afgeronde acties		3	3	3	3

4.5 Goederenvervoer (nieuw)

In de provincie Utrecht is bij 2,6 procent van de verkeersongevallen met letsel een vrachtwagen betrokken. Doordat de massa van een vrachtwagen vele malen groter is dan die van de overige verkeersdeelnemers, heeft een ongeval met een vrachtauto vrijwel altijd ernstig letsel tot gevolg: ziekenhuisgewonden of zelfs doden.

Het vrachtverkeer heeft niet alleen een herkomst of bestemming in de provincie Utrecht, er is ook vaak sprake van doorgaand vrachtverkeer. Door de economische groei neemt het goederenvervoer alleen maar toe. De verwachting is dat in 2020 het aantal tonkilometers verdubbeld zal zijn ten opzichte van 1995. Bovendien worden vrachtwagens steeds langer en zwaarder en neemt het aantal buitenlandse vervoerders op de Nederlandse wegen voortdurend toe.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in relatie tot het goederenvervoer over de weg zijn er verscheidene invalshoeken mogelijk:

- De kennis en vaardigheden van de chauffeur verbeteren;
- Inrichting van de weg aanpassen aan de specifieke eisen die samenhangen met de karakteristieken van een vrachtauto;
- De technische specificaties van de vrachtwagen veranderen;

- Aandacht voor de verkeersveiligheid onderdeel maken van de bedrijfscultuur, waarbinnen de chauffeur moet werken;
- Vergroten van de kennis van de overige weggebruikers over de mogelijkheden en onmogelijkheden van een vrachtauto(-chauffeur).

Voor een maximaal effect dienen we zoveel mogelijk invalshoeken te benutten.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in de begroting voor 2008 het opstellen van een meerjarenprogramma veiligheid wegvervoer opgenomen. In dit programma zal de sector goederenvervoer meer verantwoordelijkheid krijgen. Het ROV-Utrecht zal hier zoveel mogelijk bij aansluiten.

Ambitie

Het ROV-Utrecht start in de periode 2008 - 2012 met:

- **Nieuw:** Onderzoek naar de ontwikkelingen, wanneer educatie en voorlichting een rol kunnen spelen en welke instrumenten hiervoor al op de markt zijn. Vervolgens zal hieruit een keuze gemaakt worden.

4.6 Fietsers (nieuw)

In Nederland beginnen we vaak met fietsen op driejarige leeftijd en gaan hiermee tot op hoge leeftijd door. De doelgroep is dus zeer divers qua voertuigbeheersing, fysieke mogelijkheden, verkeerskennis en mentale vermogens. Fietsers zijn door hun gebrek aan bescherming kwetsbare verkeersdeelnemers.

Ze vallen veelal niet op in het verkeer en kunnen via kleine steegjes en openingen onverwachts tevoorschijn komen. Voeg daarbij de instabiliteit van het voertuig (afhankelijk van de vaardigheden van de fietser) en het grote aantal fietsslachtoffers is al grotendeels verklaard. Zeker bij een ongeval met een auto of vrachtauto, heeft de fietser meestal ernstig tot zeer ernstig letsel.

Dit vraagt om speciale aandacht voor dit probleem in de diverse PVE-programma's en voorlichting-campagnes.

Ambitie:

- **Nieuw:** In 2008 uitzoeken welke educatieprogramma's het meest aansluiten bij de problemen van fietsers. Gedacht wordt aan:
 - Fietscursussen voor allochtone vrouwen;
 - Een fietscursus onderdeel maken van het samenhangende pakket voor het Voortgezet Onderwijs (VO). Bijvoorbeeld hoe gedraag je je op een rotonde (zie ook paragraaf 4.3.3);
 - Een speciaal programma voor de oudere fietser (zie ook paragraaf 4.3.6).

4.7 Technische ontwikkelingen en verkeersveiligheid (nieuw)

Er worden allerlei technische snufjes ontwikkeld voor de auto. Sommige primair voor het comfort en de vereenvoudiging van de rijtaak. Maar enkele ontwikkelingen zijn specifiek op de verkeersveiligheid gericht. Bijvoorbeeld: waarschuwingssystemen voor het verlaten van de rijbaan, anti-bots-systemen, ESP (electronisch anti-slipprogramma). Wat zijn de effecten van deze ontwikkelingen op de verkeersveiligheid? Wat moet hierover in de diverse PVE-onderdelen worden opgenomen?

NB.

Het volgen van deze ontwikkelingen is niet de taak van het ROV-Utrecht, maar van de afdeling Mobiliteit van de provincie c.q. de afdeling Verkeer van het BRU.

Het ROV-Utrecht komt in actie als het nodig is via educatieve en voorlichtende activiteiten de weggebruikers te benaderen.

4.8 Integrale aanpak (onveilige) verkeerssituaties (nieuw)

Bij de aanpak van de verkeersonveiligheid wil de provincie haar wegen Duurzaam Veilig inrichten. Om de prioriteiten te bepalen, wordt vooral gekeken naar de ongevals cijfers. Voor een weg (gedeelte) waar de meeste ongevallen met slachtoffers hebben plaatsgevonden, wordt als eerste onderzoek gedaan naar oplossingen. In de toekomst worden ook andere indicatoren betrokken.

Of de weg veilig is ingericht kan worden gemeten. Bijvoorbeeld door te meten hoeveel voertuigen de geldende snelheidslimiet overschrijden. Bij veel overschrijdingen van de snelheidslimiet nodigt de weg blijkbaar uit tot te hard rijden.

Daarnaast is ook via visuele waarneming vast te stellen of de weg duurzaam veilig is ingericht. Hierbij let men op de belijning, het aantal aansluitingen, de obstakelvrije zones (bermen) en het zichtbare verloop van de weg (voorspelbaarheid).

Daarnaast wil de provincie ook nadrukkelijker in de studiefase de mogelijkheden en het effect van voorlichting en educatie betrekken. Daardoor wordt het mogelijk per project te zoeken naar het optimum voor de in te zetten maatregelen.

Ambitie

Nieuw: De inzet van het ROV-Utrecht is dat bij de provincie Utrecht en het BRU in het reguliere werkpakket van de afdelingen Mobiliteit, respectievelijk Verkeer meer aandacht komt voor de integrale aanpak van de verkeers(onveilige) situaties. In de studiefase van projecten moeten de mogelijkheden van educatieve en voorlichtende maatregelen worden meegenomen.

5. Monitoring

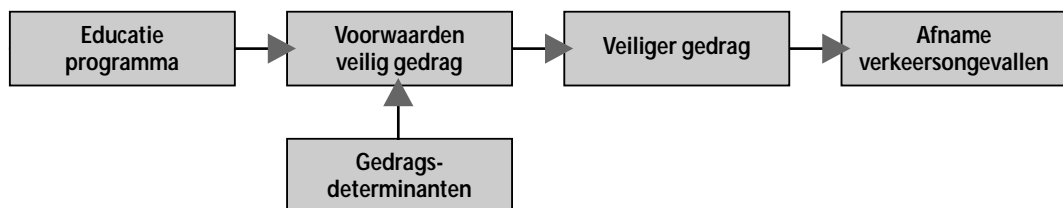
5.1 Overweging

Of het nu gaat om kennisvergroting of het aanleren van vaardigheden, alle educatieprogramma's hebben tot doel om het gedrag van de verkeersdeelnemer te veranderen.

Voorwaarden voor veiliger gedrag (de zogenaamde gedragsdeterminanten) kunnen zijn:

- Kennis;
- Vaardigheden;
- Inzicht en houding;
- Bewustwording van gevaren in verkeer;
- Bewustwording van eigen vermogens en beperkingen;
- Risicoperceptie en risicoacceptatie.

Als iedereen zich veiliger gaat gedragen in het verkeer, neemt ook het ongevalrisico af. We gaan er dus vanuit dat verkeerseducatie de voorwaarden voor veilig gedrag bijbrengt en dat daardoor het gedrag verbetert. Op zijn beurt heeft dit veiliger gedrag weer tot gevolg dat het aantal ongevallen afneemt. Schematisch weergegeven ziet het beeld er als volgt uit:



De afname van het aantal verkeersongevallen is dus de ultieme toets of een verkeerseducatieprogramma werkt. Het is echter niet mogelijk betrouwbaar vast te stellen of de afname van verkeersongevallen het gevolg is van verkeerseducatie en voorlichting. Dat zou te veel tijd en geld kosten en dan nog is in sommige gevallen geen uitspraak mogelijk, want:

1. De kans op een ongeval is relatief heel klein. Er is dus een enorme steekproef nodig om op wetenschappelijk verantwoorde wijze aan te tonen dat een educatieprogramma effect heeft;
2. Onveilig gedrag van het slachtoffer is maar één van de factoren die kunnen leiden tot een ongeval. Een kind dat veilig handelt, kan bijvoorbeeld geschept worden door een dronken automobilist. Zo'n ongeval zou invloed hebben in de evaluatie van het educatieprogramma waaraan het kind heeft deelgenomen;
3. Zonder controlegroep is niet goed vast te stellen of de afname van het aantal ongevallen het gevolg is van een educatieprogramma of van iets anders. De school-thuisroute kan bijvoorbeeld veiliger geworden zijn of de kinderen komen niet meer op de fiets naar school. Deze controlegroep is niet altijd te vinden en ook hiervoor moet de steekproef groot zijn.

Conclusie

De effecten van verkeerseducatie zijn het beste te bepalen door te meten of de gedragsdeterminanten of het gedrag zelf zijn veranderd.

Om deze reden heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek en Verkeersveiligheid (SWOV) op verzoek van verschillende ROV's (o.a. ROV-Utrecht) een evaluatieonderzoek gedaan naar elf educatieprojecten. Hieruit blijkt dat bij ruim de helft van de geëvalueerde educatieprogramma's een maand na de uitvoering sprake is van een weliswaar kleine, maar significante verbetering in het beweerde gedrag als gevolg van het educatieproject. Het percentage leerlingen dat aangeeft hun gedrag in positieve zin te hebben gewijzigd ligt bij deze programma's tussen de tien en éénenveertig procent. Bij de andere programma's kon geen significant effect worden vastgesteld. Bij alle projecten bleek dat veranderingen optraden in de gedragsdeterminanten voor een aantal van de leerdoelen.

Hieruit kunnen we twee conclusies voor ons werk trekken:

1. Niet elk educatieprogramma heeft een positieve invloed op het gedrag. Er is nader onderzoek gewenst naar wat een programma effectief maakt:
 - Wordt de juiste didactische methode gevolgd?
 - Sluit de informatie aan bij de belevingswereld van de doelgroep?
 - Is de cursusleider overtuigend en effectief?
2. Er zijn twee typen beleidsmonitoren in omloop in Nederland. Je kunt meten op output en op effecten. In 2008 zal worden onderzocht welke bestaande monitor het beste aansluit bij de wensen en behoeften. Vanaf 2009 kan dan de nieuwe monitor worden toegepast.

5.2 Inzet ROV-Utrecht

Op basis van de overwegingen en ervaringen in de vorige paragraaf heeft het ROV-Utrecht gekozen voor een beperkte monitoring. Het geldt dat voor effectmetingen zou moeten worden uitgetrokken, wordt gebruikt voor de educatieve programma's.

De inzet van het ROV-Utrecht is daarom:

- **Niet** de effecten op de ongevalscijfers monitoren, maar **wel** de voortgang monitoren en elk jaar bij één programma toetsen of het aangeboden programma goed aansluit bij de doelgroep;
- Eén keer per twee jaar een evaluatieonderzoek doen in de vorm van een enquête om het bereikte verkeersinzicht en de houding ten aanzien van verkeersveiligheid bij de bevolking van Utrecht bepalen;
- De eigen programma's verbeteren door vooral de werkzame bestanddelen over te nemen van de qua inhoud en aanpak best presterende educatieprogramma's. Kortom het zoeken naar de optimale mix;
- Toepassen van de meest geschikte (bestaande, betaalbare) monitor, voor het evalueren van de uitgevoerde programma's (vanaf 2009).

6. Inzet van middelen

6.1 Financiën

In onderstaande tabel zijn de financiële middelen aangegeven die nodig zijn voor de uitvoering van activiteiten voor de gedragsbeïnvloeding op het gebied van de verkeersveiligheid. Het BRU en de provincie Utrecht stellen beide geld beschikbaar voor projecten op het gebied van verkeersveiligheid. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de projecten en de correcte besteding van de middelen ligt bij het ROV-Utrecht. Indien gedurende de uitvoering blijkt dat sommige programma's minder goed functioneren, terwijl goedlopende programma's geld te kort komen, kan geld worden overgeheveld.

Het ROV-Utrecht voert niet alleen projecten uit. Het verzorgt ook voor de provincie Utrecht de afhandeling van de bijdrageregeling voor de niet-BRU-gemeenten in de provincie. Hiervoor is jaarlijks € 140.000,- beschikbaar. Deze regeling heeft als doel gedragsbeïnvloedende activiteiten van de gemeenten te ondersteunen.

Voor de gemeenten in het BRU-gebied bestaat een soortgelijke regeling met een jaarbudget van € 100.000,-. Het BRU voert die zelf uit.

Voor de dekking van de benodigde budgetten wordt voorgesteld:

BUDGET MEERJARENVISIE					
Jaren	2008	2009	2010	2011	2012
PVE Educatie	€ 708.000	€ 713.500	€ 797.500	€ 904.000	€ 1.013.000
(Publieks) Voorlichting	€ 130.000	€ 157.000	€ 161.000	€ 165.000	€ 170.000
Overig	€ 80.000	€ 100.000	€ 110.000	€ 120.000	€ 130.000
Totaal van bijdrageregelingen van BRU en provincie Utrecht	€ 240.000	€ 240.000	€ 240.000	€ 240.000	€ 240.000
Totaal werkbudget ROV-Utrecht	€ 1.158.000	€ 1.210.500	€ 1.308.500	€ 1.429.000	€ 1.553.000

Voor de dekking van de benodigde budgetten wordt voorgesteld:

Uitgaven	2008	2009	2010	2011	2012
Projecten werkplan ROV	€ 918.000	€ 970.500	€ 1.068.500	€ 1.189.000	€ 1.313.000
Provinciale bijdrageregeling	€ 140.000	€ 140.000	€ 140.000	€ 140.000	€ 140.000
BRU: bijdrageregeling bij BRU	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Uitgaven totaal/jaar	€ 1.158.000	€ 1.210.500	€ 1.308.500	€ 1.429.000	€ 1.553.000

Inkomsten	2008	2009	2010	2011	2012
Provincie: aandeel werkplan ROV	€ 459.000	€ 485.250	€ 534.250	€ 594.500	€ 656.500
Provincie: bijdrageregeling	€ 140.000	€ 140.000	€ 140.000	€ 140.000	€ 140.000
BRU: aandeel werkplan ROV	€ 459.000	€ 485.250	€ 534.250	€ 594.500	€ 656.500
BRU: bijdrageregeling bij BRU	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Inkomsten totaal/jaar	€ 1.158.000	€ 1.210.500	€ 1.308.500	€ 1.429.000	€ 1.553.000

6.2 Menskracht

Naast de inzet van het ROV-Utrecht is ook inzet van gemeenteambtenaren gewenst. De benodigde inzet is afhankelijk van de grootte van de betreffende gemeente. Gemiddeld zal er ongeveer tweehonderd uur inzet van een gemeenteambtenaar nodig zijn. Voor grotere gemeenten kan dit meer bedragen en voor kleinere gemeenten wat minder.

Het ROV-Utrecht zet jaarlijks ongeveer zes fte in voor de uitvoering van het werkprogramma.

Bijlage A

Ouderen, vergrijzing en effecten op de verkeersveiligheid

Deze bijlage bevat een statische onderbouwing van de vergrijzing en de (verwachte) effecten daarvan op de verkeersonveiligheid in de provincie Utrecht.

Gebruikte informatie

1. Het aantal zestigplussers in de provincie Utrecht per jaar vanaf 1990;
2. Het percentage zestigplussers van de bevolking van de provincie Utrecht per jaar vanaf 1990;
3. Het aantal zestigplussers in de provincie Utrecht dat betrokken is geweest bij een verkeersongeval per jaar vanaf 1990 uitgesplitst naar vervoerwijze;
4. Vergelijking met ontwikkelingen in verkeersveiligheidscijfers van andere (PVE-) leeftijds-categorieën;
5. Prognoses van het percentage zestigplussers van de bevolking van de provincie Utrecht.

Resultaten 1 & 2

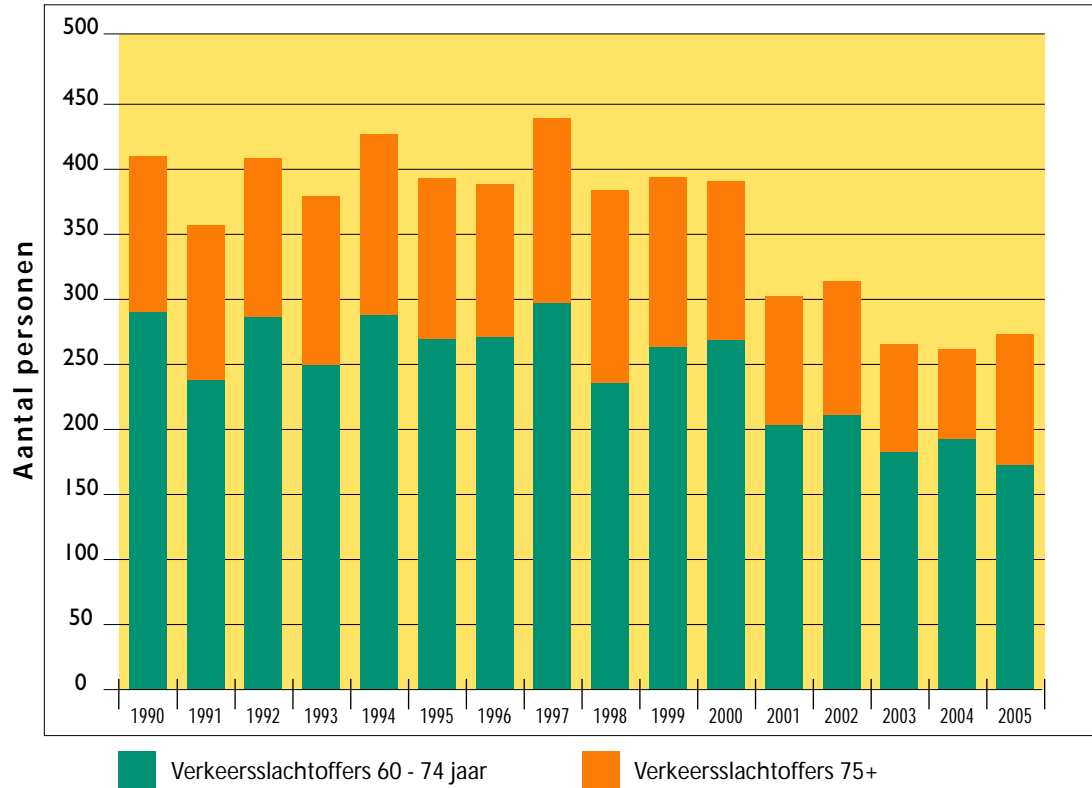
Het aantal zestigplussers en het percentage zestigplussers van de bevolking van de provincie Utrecht per jaar vanaf 1990.

Jaar	Aantal zestigplussers	Aandeel zestigplussers t.o.v. totale bevolking
1990	165.067	16,2%
1991	167.446	16,2%
1992	169.348	16,3%
1993	171.535	16,2%
1994	173.092	16,3%
1995	174.934	16,4%
1996	176.558	16,4%
1997	178.255	16,4%
1998	179.880	16,3%
1999	182.194	16,4%
2000	184.450	16,3%
2001	187.188	16,5%
2002	189.603	16,6%
2003	192.527	16,8%
2004	196.195	16,8%
2005	200.720	17,2%
2006	204.318	17,5%

Bron: CBS - Bevolkingsstatistiek

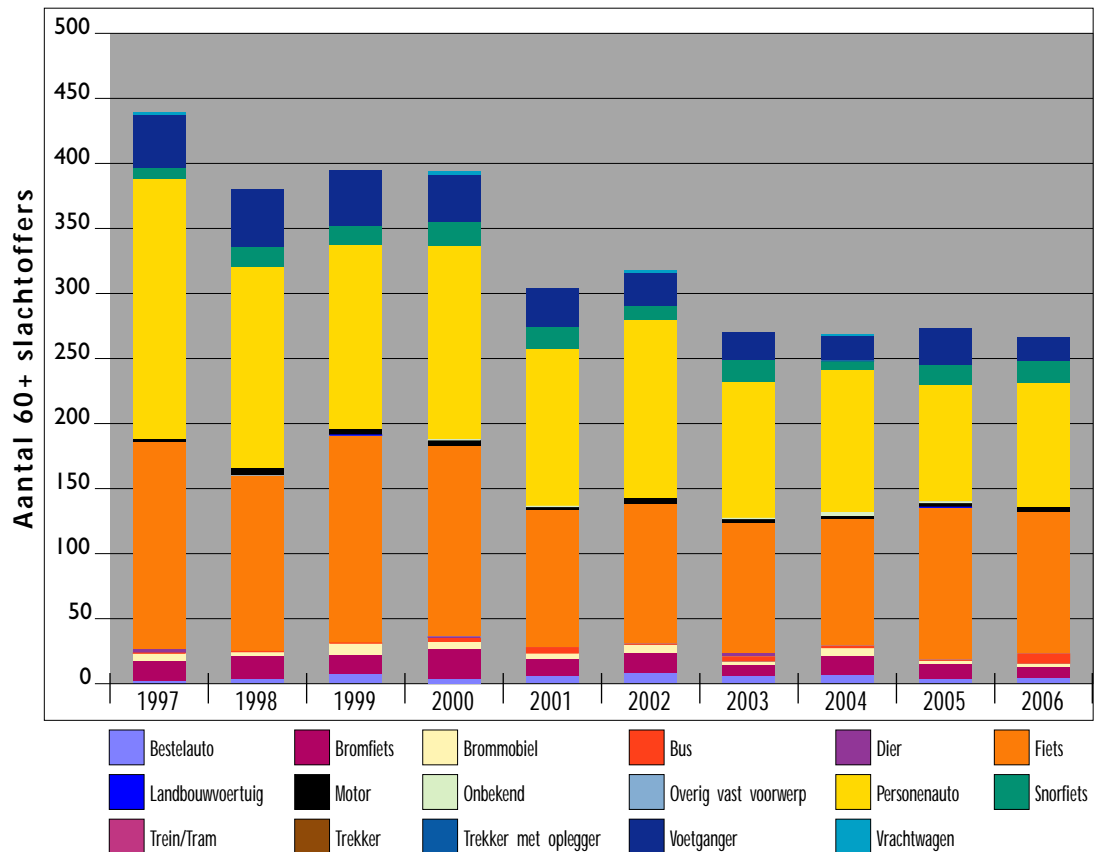
Resultaten 3

Het aantal zestigplussers in de provincie Utrecht dat betrokken is geweest bij een verkeersongeval per jaar vanaf 1995 (eventueel 1990) naar vervoerswijze.



De ongevallendatabase in Veras betreft de jaren 1997 – 2006. Op basis van deze gegevens is onderstaande grafiek gemaakt, waarbij onderscheid is gemaakt naar vervoerswijze.

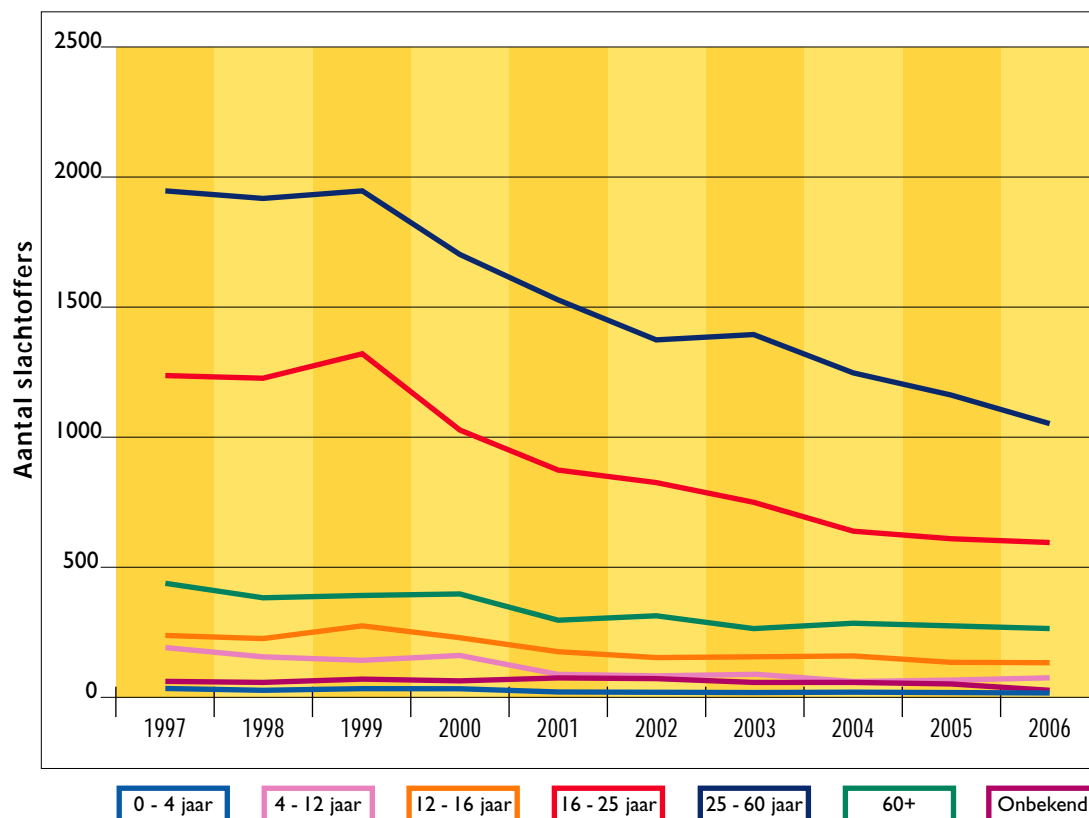
Aantal geregistreerde 60+ slachtoffers per jaar en de vervoerswijze over de periode 1997 - 2006 in de provincie Utrecht.



Resultaten 4

Vergelijking met ontwikkelingen in verkeersveiligheids cijfers van andere (PVE-) leeftijdscategorieën.

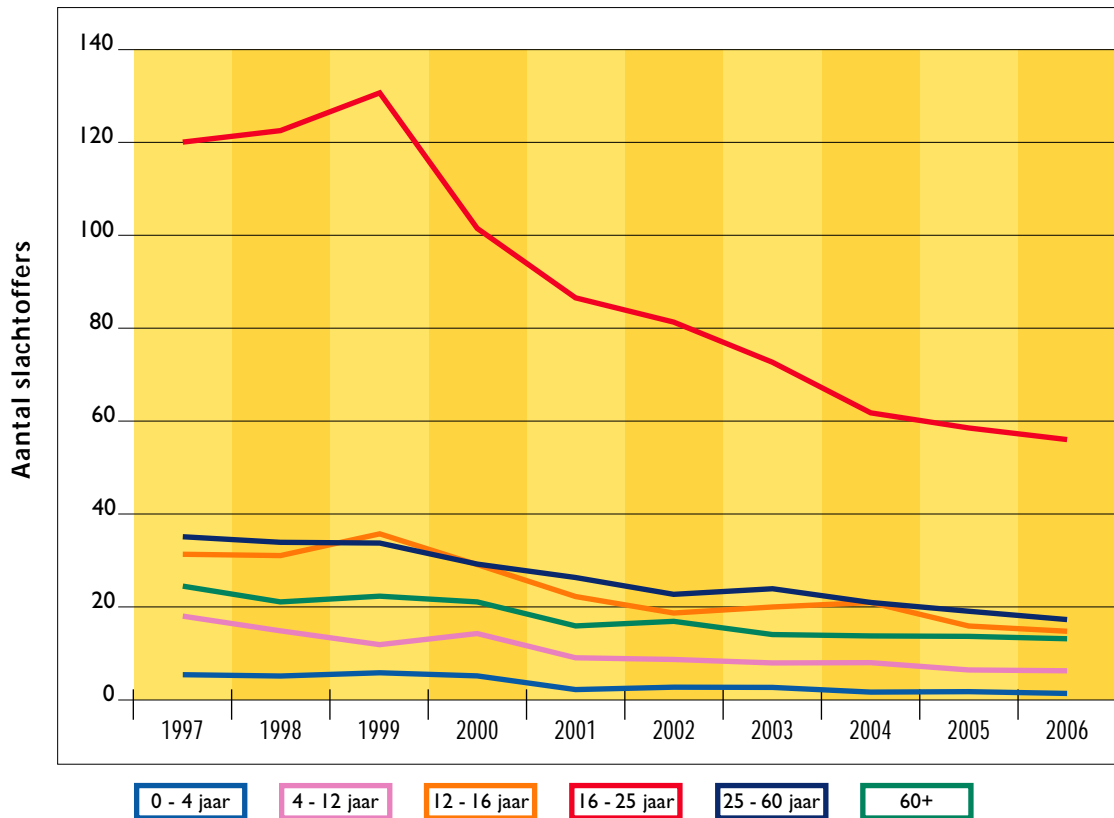
In onderstaande grafiek zijn over de periode 1997 – 2006 per jaar het aantal geregistreerde slachtoffers per PVE-leeftijdsklasse in de provincie Utrecht weergegeven.



Opvallend zijn de grote afnames van het aantal geregistreerde slachtoffers in de leeftijdsklassen zestien tot vijftien jaar en vijftien tot zestien jaar. Wanneer wordt gekeken naar de procentuele afname van het aantal geregistreerde slachtoffers tussen 1997 en 2006 is het beeld als volgt:

Leeftijds-klasse	Slachtoffers in 1997	Slachtoffers in 2006	Afname
0 - 4	36	11	69%
4 - 12	194	75	61%
12 - 16	239	121	49%
16 - 25	1246	595	52%
25 - 60	1954	1053	46%
60+	439	265	40%
Onbekend	61	13	79%

Ten opzichte van de andere leeftijdsklassen is de procentuele afname van het aantal geregistreerde slachtoffers in de leeftijdsklasse 60+ het kleinst. Met andere woorden, de daling van het aantal geregistreerde slachtoffers in de leeftijdsklasse 60+ loopt minder snel dan in andere leeftijdsklassen. Een mogelijke oorzaak kan zijn de toename van het aantal personen in deze leeftijdsgroep. Daarom worden in onderstaande grafiek het aantal geregistreerde slachtoffers tussen 1997 en 2006 per jaar weergegeven per 10.000 personen in de betreffende leeftijdsgroep.



De leeftijdsgroep zestien tot vijfentwintig jaar kent een enorme afname (53%). De leeftijdsgroep zestigplussers kent een afname van 47% tussen 1997 en 2006. In de laatste jaren (2003 t/m 2006) is echter nog nauwelijks afname te zien.

Resultaten 5

Prognose ontwikkelingen in aandeel zestigplussers van de totale bevolking in de provincie Utrecht. In de tabel op de volgende pagina worden de door het CBS gemaakte prognoses voor de provincie Utrecht t/m 2025 met betrekking tot het absolute aantal inwoners per leeftijdsgroep gegeven. De verhouding van de leeftijdsgroep aan het totaal is berekend.

Tussen 2006 en 2025 stijgt het aantal zestigplussers met meer dan vijftig procent. In 2006 is 17,5% van de totale bevolking zestigplusser; in 2025 is dit 25,8%.

Prognoses CBS betreffende de ontwikkeling van de bevolking van de provincie Utrecht.

Leeftijd	Jaar							
	2014		2015		2016		2017	
	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal
0 tot 10 jaar	147.241	12.2%	145.417	12.0%	143.926	11.9%	142.780	11.7%
10 tot 20 jaar	151.227	12.5%	152.331	12.6%	153.521	12.6%	154.046	12.7%
20 tot 30 jaar	148.163	12.3%	148.881	12.3%	149.255	12.3%	149.875	12.3%
30 tot 40 jaar	153.722	12.7%	151.707	12.5%	150.363	12.4%	149.519	12.3%
40 tot 50 jaar	188.168	15.6%	184.816	15.3%	181.167	14.9%	177.529	14.6%
50 tot 60 jaar	66.670	13.8%	169.870	14.0%	172.809	14.2%	174.655	14.4%
60 tot 70 jaar	135.411	11.2%	137.845	11.4%	140.958	11.6%	139.618	11.5%
70 tot 80 jaar	75.305	6.2%	78.060	6.4%	79.745	6.6%	86.289	7.1%
80 tot 90 jaar	34.702	2.9%	34.840	2.9%	35.162	2.9%	35.600	2.9%
90 jaar of ouder	6.478	0.5%	6.585	0.5%	6.702	0.6%	6.759	0.6%
Eindtotaal	1.207.087	100%	1.210.352	100%	1.213.608	100%	1.216.670	100%

Leeftijd	Jaar							
	2018		2019		2020		2021	
	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal
0 tot 10 jaar	141.501	11.6%	140.595	11.5%	139.667	11.4%	138.852	11.3%
10 tot 20 jaar	154.616	12.7%	154.163	12.6%	153.247	12.5%	151.677	12.4%
20 tot 30 jaar	150.442	12.3%	151.717	12.4%	153.302	12.5%	154.748	12.6%
30 tot 40 jaar	148.932	12.2%	148.336	12.1%	148.094	12.1%	148.447	12.1%
40 tot 50 jaar	173.597	14.2%	169.365	13.9%	164.128	13.4%	159.793	13.0%
50 tot 60 jaar	176.416	14.5%	178.170	14.6%	180.369	14.7%	181.558	14.8%
60 tot 70 jaar	139.586	11.4%	140.554	11.5%	142.465	11.6%	144.594	11.8%
70 tot 80 jaar	91.782	7.5%	96.072	7.9%	99.483	8.1%	102.657	8.4%
80 tot 90 jaar	36.043	3.0%	36.741	3.0%	37.622	3.1%	38.589	3.1%
90 jaar of ouder	6.729	0.6%	6.802	0.6%	6.898	0.6%	6.985	0.6%
Eindtotaal	1.219.644	100%	1.222.515	100%	1.225.275	100%	1.227.900	100%

Leeftijd	Jaar							
	2022		2023		2024		2025	
	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal	Aantal	% totaal
0 tot 10 jaar	138.165	11.2%	137.661	11.2%	137.478	11.1%	137.542	11.1%
10 tot 20 jaar	150.022	12.2%	148.460	12.0%	146.451	11.9%	144.894	11.7%
20 tot 30 jaar	156.409	12.7%	157.700	12.8%	159.277	12.9%	160.320	13.0%
30 tot 40 jaar	148.863	12.1%	149.738	12.1%	150.793	12.2%	151.861	12.3%
40 tot 50 jaar	155.693	12.7%	152.290	12.4%	149.642	12.1%	147.809	11.9%
50 tot 60 jaar	181.868	14.8%	180.872	14.7%	178.789	14.5%	175.669	14.2%
60 tot 70 jaar	147.498	12.0%	150.176	12.2%	153.004	12.4%	155.810	12.6%
70 tot 80 jaar	105.547	8.6%	108.628	8.8%	110.893	9.0%	112.819	9.1%
80 tot 90 jaar	39.337	3.2%	40.218	3.3%	41.611	3.4%	43.422	3.5%
90 jaar of ouder	7.053	0.6%	7.193	0.6%	7.319	0.6%	7.328	0.6%
Eindtotaal	1.230.455	100%	1.232.936	100%	1.235.257	100%	1.237.474	100%

Bron: CBS

**Aantal zestigplus-slachtoffers per jaar en vervoerswijze over de periode 1997 – 2006
in de provincie Utrecht.**

Vervoerswijze	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bestelauto	3	3	7	4	6	8	5	7	3	4
Bromfiets	15	23	14	23	13	15	8	14	11	8
Brommobiel	6	3	9	5	4	6	3	6	2	2
Bus	1	1	1	3	5	1	4	2	1	8
Dier	3	-	-	1	-	-	2	-	-	-
Fiets	159	134	159	146	105	107	100	97	116	108
Landbouwvoertuig	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-
Motor	1	5	4	4	2	4	3	2	3	4
Onbekend	-	-	-	1	1	-	1	3	2	-
Personenauto	200	155	141	148	120	138	104	109	89	95
Snorfiets	9	15	15	19	17	10	17	7	15	17
Trein/tram	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Trekker met oplegger	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Voetganger	40	45	44	36	30	26	21	18	29	19
Vrachtauto	2	-	-	3	-	1	-	1	-	-
Totaal	439	384	395	394	303	316	268	267	272	265

Bijlage B

Ontwikkeling van de verkeersveiligheid voor fietsers

Inzicht in de fietsongevallen van de leeftijdsgroep vier tot twaalf jaar.

Onderwerpen

1. Hoeveel ongevallen zijn er geweest in de afgelopen vijf jaar waarbij de leeftijdscategorie van vier tot twaalf jaar betrokken was?
2. Hoe was de afloop (ongeval met/zonder lichamelijk letsel of dodelijke afloop)?
3. Waar vonden deze ongelukken plaats: binnen of buiten de bebouwde kom?
4. Hoe is de verhouding tussen provinciale en gemeentelijke wegen?
5. Wat zijn de meest voorkomende ongevalstypen?
6. In welke tijdsperioden vallen de meeste ongevallen?

In deze ongevallenanalyse worden ongevallen bekeken over de jaren 2002 t/m 2006.

Resultaten onderwerpen 1 en 2

Alle ongevallen

Op de gemeentelijke en provinciale wegen in de provincie Utrecht zijn in de periode 2002 t/m 2006 175 dodelijke ongevallen en 8.818 letselongevallen geregistreerd. Hierbij vallen 256 doden en 10.617 letselslachtoffers. Bij zeven van de dodelijke ongevallen en 391 van de letselongevallen is een kind uit de leeftijdsgroep vier- tot twaalfjarigen betrokken. Dit komt neer op respectievelijk 4,0% en 4,4%. Hierbij vallen negen doden en 524 letselslachtoffers. Ten opzichte van alle doden komt dit neer op 3,5% en bij de letselslachtoffers op 4,9%.

Het gemiddelde aantal slachtoffers per letselongeval, gerekend over alle ongevallen en alle leeftijdsgroepen is 1,2. Voor de leeftijdsgroep van vier tot twaalf jaar is dit 1,34. Dit betekent dus dat als er een ongeval plaatsvindt, een kind uit de leeftijdsgroep vier- tot twaalfjarigen een grotere kans heeft om slachtoffer te worden dan het gemiddelde van alle leeftijdsgroepen.

Tabel 1 geeft het aantal letselongevallen en dodelijke ongevallen weer naar wegbeheerder, bebouwing en leeftijdklasse. Het aantal slachtoffers is te vinden in tabel 3.

Fietsongevallen

Op de gemeentelijke en provinciale wegen in de provincie Utrecht zijn in de periode 2002 t/m 2006 47 dodelijke ongevallen en 3036 letselongevallen geregistreerd waarbij een fietser betrokken was. Bij drie van de dodelijke ongevallen en 248 van de letselongevallen is een kind uit de leeftijdsgroep van vier tot twaalf jaar betrokken. Dit komt neer op respectievelijk 6,4% en 8,2%. Deze percentages zijn hoger dan bij alle ongevallen. Er vallen 54 doden en 3.431 slachtoffers, hiervan vallen drie doden en 291 letselslachtoffers in de leeftijdsgroep van vier tot twaalf jaar.

Bij fietsongevallen bedraagt het gemiddeld aantal slachtoffers per letselongeval in alle leeftijdsgroepen 1,13. Voor de leeftijdsgroep tussen vier en twaalf jaar is dit 1,17. Dit betekent dus dat als er een ongeval plaatsvindt, een kind uit de leeftijdsgroep van vier tot twaalf jaar een iets grotere kans heeft om slachtoffer te worden dan het gemiddelde van alle leeftijdsgroepen.

Tabel 2 geeft het aantal letselongevallen en dodelijke ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn weer naar wegbeheerder, bebouwing en leeftijdklasse. Het aantal slachtoffers van fietsongevallen is te vinden in tabel 4.

Resultaten onderwerpen 3 en 4

De drie dodelijke ongevallen waarbij fietsende vier- tot twaalfjarigen zijn betrokken vonden alle op gemeentelijke wegen plaats. Twee hiervan vielen binnen de bebouwde kom en één buiten de bebouwde kom.

Het merendeel van de 248 letselongevallen waarbij fietsende vier- tot twaalfjarigen zijn betrokken vonden plaats op gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom (214). Daarnaast vonden er binnen de bebouwde kom zeven ongevallen met letsel plaats op provinciale wegen. Buiten de bebouwde kom zijn de letselongevallen gelijkmatiger over de wegbeheerders verdeeld: vijftien letselongevallen vonden op gemeentelijke wegen plaats, twaalf op provinciale wegen.

Resultaten onderwerp 5

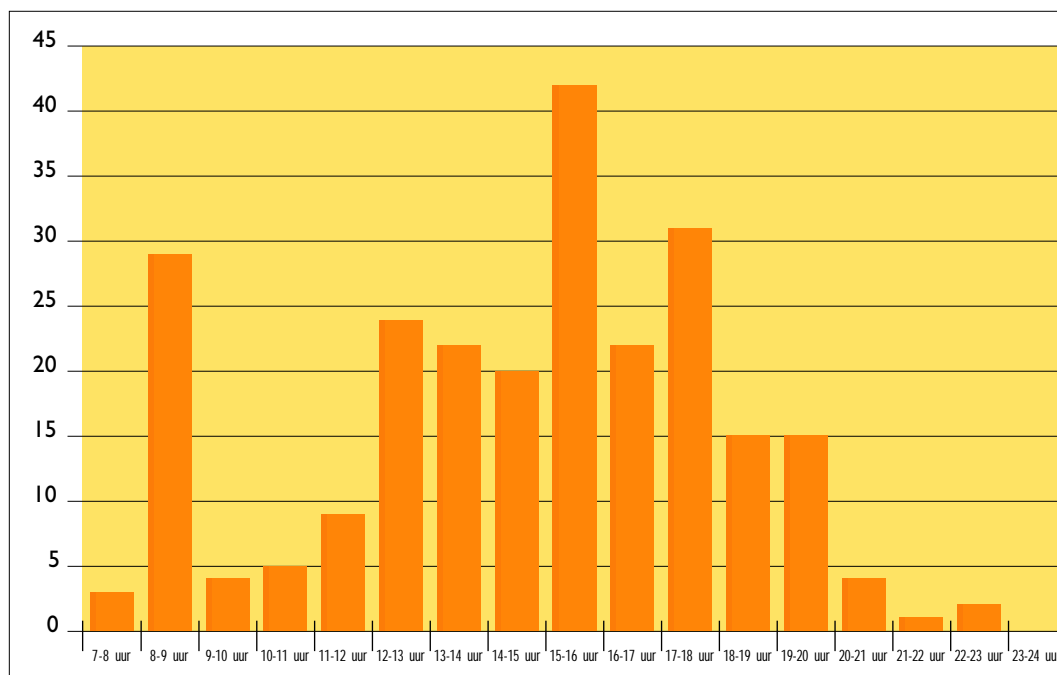
Bij de fietsongevallen met dodelijke afloop of letsel is het meest voorkomende ongevalstype een flankongeval: maar liefst 163 van de 251 (65%). In 133 van deze gevallen botste een fiets met een auto. Na het ongevalstype 'flank' komen de types 'frontaal' (49) en 'eenzijdig' (16) het meest voor. Dat er slechts zestien 'eenzijdige ongevallen' plaatsvonden, is mogelijk te verklaren doordat deze groep ongevallen minder wordt geregistreerd.

Voor een compleet overzicht van de ongevalstypen wordt verwezen naar tabel 5.

Resultaten onderwerp 6

Onderstaande grafiek geeft het aantal dodelijke en letselongevallen met de fiets weer voor de leeftijdsgroep van vier tot twaalf jaar in de provincie Utrecht in de periode 2002 – 2006 uitgesplitst naar het uur van de dag. In de periode van 0 tot 7 uur vinden er geen ongevallen plaats. De grootste uitschieter is 15 - 16 uur. Ook de periode 17 - 18 uur en 8 - 9 uur zijn relatief hoog.

Aantal dodelijke of letsel fietsongevallen leeftijdsgroep 4 - 12 jaar in de provincie Utrecht in de periode 2002 - 2006 naar uur.



Tabel 1: Aantal letsel- en dodelijke ongevallen naar wegbeheerder, bebouwing en leeftijdsklasse in de periode 2002-2006 in de provincie Utrecht.

Leeftijdsklasse	Bebouwing	Soort beheer	Dodelijk	AFLOOP Letsel	Eindtotaal
0 t/m 3 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	0	32	32
		Provincie	0	0	0
	Totaal Binnen bebouwde kom		0	32	32
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	0	0
		Provincie	0	1	1
	Totaal Buiten bebouwde kom		0	1	1
Totaal 0 t/m 3 jaar			0	33	33
4 t/m 12 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	4	340	344
		Provincie	0	7	7
	Totaal Binnen bebouwde kom		4	347	351
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	2	27	29
		Provincie	1	17	18
	Totaal Buiten bebouwde kom		3	44	47
Totaal 4 t/m 12 jaar			7	391	398
13 t/m 15 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	0	339	339
		Provincie	0	5	5
	Totaal Binnen bebouwde kom		0	344	344
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	45	45
		Provincie	1	34	35
	Totaal Buiten bebouwde kom		1	79	80
Totaal 13 t/m 15 jaar			1	423	424
16 t/m 18 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	6	908	914
		Provincie	0	49	49
	Totaal Binnen bebouwde kom		6	957	963
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	2	127	129
		Provincie	3	112	115
	Totaal Buiten bebouwde kom		5	239	244
Totaal 16 t/m 18 jaar			11	1196	1207
19 t/m 24 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	11	787	798
		Provincie	0	33	33
	Totaal Binnen bebouwde kom		11	820	831
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	10	160	170
		Provincie	7	159	166
	Totaal Buiten bebouwde kom		17	319	336
Totaal 19 t/m 24 jaar			28	1139	1167
25 t/m 45 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	19	2068	2087
		Provincie	0	70	70
	Totaal Binnen bebouwde kom		19	2138	2157
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	9	401	410
		Provincie	13	406	419
	Totaal Buiten bebouwde kom		22	807	829
Totaal 25 t/m 45 jaar			41	2945	2986
46 t/m 65 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	13	1258	1271
		Provincie	1	63	64
	Totaal Binnen bebouwde kom		14	1321	1335
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	13	233	246
		Provincie	7	256	263
	Totaal Buiten bebouwde kom		20	489	509
Totaal 46 t/m 65 jaar			34	1810	1844
65+	Binnen bebouwde kom	Gemeente	27	542	569
		Provincie	0	14	14
	Totaal Binnen bebouwde kom		27	556	583
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	11	80	91
		Provincie	15	108	123
	Totaal Buiten bebouwde kom		25	188	214
Totaal 65+			53	744	797
Onbekend	Binnen bebouwde kom	Gemeente	0	98	98
		Provincie	0	3	3
	Totaal Binnen bebouwde kom		0	101	101
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	19	19
		Provincie	0	17	17
	Totaal Buiten bebouwde kom		0	36	36
Totaal Onbekend				137	137
Eindtotaal			175	8.818	8.993

Tabel 2: Aantal letsel- en dodelijke ongevallen waar een fietser bij betrokken is naar wegbeheerder, bebouwing en leeftijdsklasse in de periode 2002-2006 in de provincie Utrecht.

Leeftijdsklasse	Bebouwing	Soort beheer	Dodelijk	AFLOOP Letsel	Eindtotaal
0 t/m 3 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	0	3	3
		Provincie	0	0	0
Totaal Binnen bebouwde kom			0	3	3
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	0	0
		Provincie	0	1	1
Totaal Buiten bebouwde kom			0	1	1
Totaal 0 t/m 3 jaar			0	4	4
4 t/m 12 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	2	214	216
		Provincie	0	7	7
Totaal Binnen bebouwde kom			2	221	223
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	1	15	16
		Provincie	0	12	12
Totaal Buiten bebouwde kom			1	27	28
Totaal 4 t/m 12 jaar			3	248	251
13 t/m 15 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	0	279	279
		Provincie	0	5	5
Totaal Binnen bebouwde kom			0	284	284
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	34	34
		Provincie	0	32	32
Totaal Buiten bebouwde kom			0	66	66
Totaal 13 t/m 15 jaar			0	350	350
16 t/m 18 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	2	236	238
		Provincie	0	5	5
Totaal Binnen bebouwde kom			2	241	243
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	21	21
		Provincie	0	29	29
Totaal Buiten bebouwde kom			0	50	50
Totaal 16 t/m 18 jaar			2	291	293
19 t/m 24 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	4	265	269
		Provincie	0	2	2
Totaal Binnen bebouwde kom			4	267	271
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	16	16
		Provincie	0	7	7
Totaal Buiten bebouwde kom			0	23	23
Totaal 19 t/m 24 jaar			4	290	294
25 t/m 45 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	6	653	659
		Provincie	0	11	11
Totaal Binnen bebouwde kom			6	664	670
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	64	64
		Provincie	0	29	29
Totaal Buiten bebouwde kom			0	93	93
Totaal 25 t/m 45 jaar			6	757	763
46 t/m 65 jaar	Binnen bebouwde kom	Gemeente	3	562	565
		Provincie	0	23	23
Totaal Binnen bebouwde kom			3	585	588
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	2	64	66
		Provincie	3	43	46
Totaal Buiten bebouwde kom			5	107	112
Totaal 46 t/m 65 jaar			8	692	700
65+	Binnen bebouwde kom	Gemeente	13	303	316
		Provincie	0	7	7
Totaal Binnen bebouwde kom			13	310	323
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	6	31	37
		Provincie	5	17	22
Totaal Buiten bebouwde kom			11	48	59
Totaal 65+			24	358	382
Onbekend	Binnen bebouwde kom	Gemeente	0	39	39
		Provincie	0	2	2
Totaal Binnen bebouwde kom				41	41
	Buiten bebouwde kom	Gemeente	0	5	5
		Provincie	0	0	0
Totaal Buiten bebouwde kom				5	5
Totaal Onbekend				46	46
Eindtotaal			47	3.036	3.083

Tabel 3: Aantal letsel- en dodelijke slachtoffers naar wegbeheerder, bebouwing en leeftijdsklasse in de periode 2002-2006 in de provincie Utrecht.

Soort beheer	Leeftijdsklasse	Bebouwing	AFLOOP		
			Dodelijk	Letsel	Eindtotaal
Gemeente	0 t/m 3 jaar	Binnen bebouwde kom	1	50	51
		Buiten bebouwde kom	0	8	8
Totaal 0 t/m 3 jaar			1	58	59
	4 t/m 12 jaar	Binnen bebouwde kom	5	428	433
		Buiten bebouwde kom	2	49	51
Totaal 4 t/m 12 jaar			7	477	484
	13 t/m 15 jaar	Binnen bebouwde kom	3	443	446
		Buiten bebouwde kom	0	67	67
Totaal 13 t/m 15 jaar			3	510	513
	16 t/m 18 jaar	Binnen bebouwde kom	13	1118	1131
		Buiten bebouwde kom	9	174	183
Totaal 16 t/m 18 jaar			22	1292	1314
	19 t/m 24 jaar	Binnen bebouwde kom	17	993	1010
		Buiten bebouwde kom	15	236	251
Totaal 19 t/m 24 jaar			32	1229	1261
	25 t/m 45 jaar	Binnen bebouwde kom	22	2362	2384
		Buiten bebouwde kom	13	477	490
Totaal 25 t/m 45 jaar			35	2839	2874
	46 t/m 65 jaar	Binnen bebouwde kom	13	1360	1373
		Buiten bebouwde kom	15	257	272
Totaal 46 t/m 65 jaar			28	1617	1645
65+		Binnen bebouwde kom	28	572	600
		Buiten bebouwde kom	11	85	96
Totaal 65+			39	657	696
Onbekend		Binnen bebouwde kom	0	101	101
		Buiten bebouwde kom	0	22	22
Totaal Onbekend				123	123
Totaal Gemeente			167	8.802	8.969
Provincie	0 t/m 3 jaar	Binnen bebouwde kom	0	2	2
		Buiten bebouwde kom	3	6	9
Totaal 0 t/m 3 jaar			3	8	11
	4 t/m 12 jaar	Binnen bebouwde kom	0	9	9
		Buiten bebouwde kom	2	38	40
Totaal 4 t/m 12 jaar			2	47	49
	13 t/m 15 jaar	Binnen bebouwde kom	0	12	12
		Buiten bebouwde kom	1	69	70
Totaal 13 t/m 15 jaar			1	81	82
	16 t/m 18 jaar	Binnen bebouwde kom	0	59	59
		Buiten bebouwde kom	11	159	170
Totaal 16 t/m 18 jaar			11	218	229
	19 t/m 24 jaar	Binnen bebouwde kom	0	49	49
		Buiten bebouwde kom	14	249	260
Totaal 19 t/m 24 jaar			14	295	309
	25 t/m 45 jaar	Binnen bebouwde kom	0	79	79
		Buiten bebouwde kom	25	549	574
Totaal 25 t/m 45 jaar			25	628	653
	46 t/m 65 jaar	Binnen bebouwde kom	2	67	69
		Buiten bebouwde kom	11	314	325
Totaal 46 t/m 65 jaar			13	381	394
65+		Binnen bebouwde kom	0	15	15
		Buiten bebouwde kom	20	122	142
Totaal 65+			20	137	157
Onbekend		Binnen bebouwde kom	0	3	3
		Buiten bebouwde kom	0	17	17
Totaal Onbekend				20	20
Totaal provincie			89	1815	1904
Eindtotaal			256	10.617	10.873

Tabel 4: Aantal letsel- en dodelijke **fietsslachtoffers** naar wegbeheerder, bebouwing en leeftijdsklasse in de periode 2002-2006 in de provincie Utrecht.

Soort beheer	Leeftijdsklasse	Bebouwing	AFLOOP		
			Dodelijk	Letsel	Eindtotaal
Gemeente	0 t/m 3 jaar	Binnen bebouwde kom	0	9	9
		Buiten bebouwde kom	0	0	0
Totaal 0 t/m 3 jaar			0	9	9
	4 t/m 12 jaar	Binnen bebouwde kom	2	249	251
		Buiten bebouwde kom	1	18	19
Totaal 4 t/m 12 jaar			3	267	270
	13 t/m 15 jaar	Binnen bebouwde kom	1	333	334
		Buiten bebouwde kom	0	43	43
Totaal 13 t/m 15 jaar			1	376	377
	16 t/m 18 jaar	Binnen bebouwde kom	2	289	291
		Buiten bebouwde kom	0	28	28
Totaal 16 t/m 18 jaar			2	317	319
	19 t/m 24 jaar	Binnen bebouwde kom	7	311	318
		Buiten bebouwde kom	0	20	20
Totaal 19 t/m 24 jaar			7	331	338
	25 t/m 45 jaar	Binnen bebouwde kom	7	725	732
		Buiten bebouwde kom	0	78	78
Totaal 25 t/m 45 jaar			7	803	810
	46 t/m 65 jaar	Binnen bebouwde kom	3	584	587
		Buiten bebouwde kom	2	70	72
Totaal 46 t/m 65 jaar			5	654	659
	65+	Binnen bebouwde kom	13	309	322
		Buiten bebouwde kom	6	32	38
Totaal 65+			19	341	360
Onbekend		Binnen bebouwde kom	0	40	40
		Buiten bebouwde kom	0	8	8
Totaal Onbekend			0	48	48
Totaal Gemeente			44	3.146	3.190
Provincie	0 t/m 3 jaar	Binnen bebouwde kom	0	1	1
		Buiten bebouwde kom	0	1	1
Totaal 0 t/m 3 jaar			0	2	2
	4 t/m 12 jaar	Binnen bebouwde kom	0	9	9
		Buiten bebouwde kom	0	15	15
Totaal 4 t/m 12 jaar			0	24	24
	13 t/m 15 jaar	Binnen bebouwde kom	0	8	8
		Buiten bebouwde kom	0	46	46
Totaal 13 t/m 15 jaar			0	54	54
	16 t/m 18 jaar	Binnen bebouwde kom	0	6	6
		Buiten bebouwde kom	0	36	36
Totaal 16 t/m 18 jaar			0	42	42
	19 t/m 24 jaar	Binnen bebouwde kom	0	6	6
		Buiten bebouwde kom	0	10	10
Totaal 19 t/m 24 jaar			0	16	16
	25 t/m 45 jaar	Binnen bebouwde kom	0	14	14
		Buiten bebouwde kom	1	35	36
Totaal 25 t/m 45 jaar			1	49	50
	46 t/m 65 jaar	Binnen bebouwde kom	0	24	24
		Buiten bebouwde kom	4	48	52
Totaal 46 t/m 65 jaar			4	72	76
	65+	Binnen bebouwde kom	0	7	7
		Buiten bebouwde kom	5	17	22
Totaal 65+			5	24	29
Onbekend		Binnen bebouwde kom	0	2	2
		Buiten bebouwde kom	0	0	0
Totaal Onbekend			0	2	2
Totaal provincie			10	285	295
Eindtotaal			54	3.431	3.485

Tabel 5: Aantal letsel- en dodelijke fietsongevallen in de leeftijdsgroep vier tot twaalf jaar, naar de aard van het ongeval in de periode 2002-2006 in de provincie Utrecht.

4 t/m 12 jaar		
Eenzijdig	Fiets - Eenzijdig	16
Totaal eenzijdig		16
Flank	Auto - Fiets	50
	Bromfiets - Fiets	5
	Bus - Fiets	1
	Fiets - Auto	83
	Fiets - Bromfiets	5
	Fiets - Bus	1
	Fiets - Fiets	6
	Fiets - Motor	2
	Fiets - Overig	1
	Fiets - Railvoertuig	1
	Fiets - Vrachtauto	1
	Overig - Fiets	2
	Vrachtauto - Fiets	5
Totaal flank		163
Frontaal	Auto-Fiets	14
	Bromfiets - Fiets	1
	Fiets - Auto	26
	Fiets - Bromfiets	4
	Fiets - Bus	1
	Fiets - Fiets	1
Vrachtauto - Fiets	2	
Totaal frontaal		49
Geparkeerd voertuig	Auto - Fiets	4
	Fiets - Auto	7
Totaal geparkeerd voertuig		11
Kop/staart	Auto - Fiets	2
	Bromfiets - Fiets	1
	Fiets - Fiets	1
	Motor - Fiets	1
Totaal kop/staart		5
Onbekend	Auto - Fiets	2
	Bus - Fiets	1
	Vrachtauto - Fiets	1
Totaal onbekend		4
Vast voorwerp	Fiets - Overig	1
Totaal vast voorwerp		1
Voetganger	Fiets - Voetganger	2
Totaal voetganger		2
Totaal 4 t/m 12 jaar		251

Bijlage C

Campagnekalender verkeersveiligheid 2008

Maand / periode	Jan.	Febr.	Mrt.	Apr.	Mei	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.
1. Alcohol / BOB	■	■	■									
2. Gordelgebruik			■	■	■	■						
3. Kinderbeveiligings- middelen / Goochem			■	■	■	■						
4. Zomerthema (zie toelichting)						■	■	■				
5. Rij met je Hart								■	■	■		
6. De scholen zijn weer begonnen								■	■	■		
7. Dode hoek								■	■	■		
8. Zichtbaarheid / verlichting/reflectie fiets											■	■
9. Zichtbaarheid / verlichting auto											■	■
10. Alcohol / BOB												■



Postbus 51 tv- en radiospots, attentieborden langs snelwegen (verantwoordelijkheid V&W), regionale communicatie/acties door decentrale overheden en maatschappelijke organisaties (ondersteund door V&W met materialen in de Thuis-komen-lijn), attentieborden langs regionale/lokale wegen (verantwoordelijkheid decentrale overheden), Internetsite www.daarkunjemeethuiskomen.nl, handhaving op hoofdwegennet en/of onderliggend wegennet.



Radiospot op landelijke zenders (verantwoordelijkheid V&W), regionale communicatie/acties door decentrale overheden en maatschappelijke organisaties (ondersteund door V&W met materialen in de Thuis-komen-lijn), Internetsite www.daarkunjemeethuiskomen.nl, eventueel handhaving.



Attentieborden langs snelwegen (verantwoordelijkheid V&W), regionale communicatie/acties door decentrale overheden en maatschappelijke organisaties (ondersteund door V&W met materialen in de Thuis-komen-lijn), Internetsite www.daarkunjemeethuiskomen.nl, eventueel handhaving.



Communicatie onder verantwoordelijkheid VVN in samenwerking met decentrale overheden (qua vormgeving en boodschap koppeling aan gelijktijdige Rij met je hart-campagne).

Dit is een voorbeeld van een campagnekalender. Ieder jaar wordt de kalender bijgesteld. De kalender komt tot stand door samenwerking tussen ministerie van Verkeer en Waterstaat, BVOM, Politie, ROV's e.a.