

Regionaal Orgaan
Verkeersveiligheid Limburg

Secretariaat
Limburglaan 10
Postbus 5700
6202 MA
Maastricht

043 3897766
info@rovl.nl
www.rovl.nl

Het ROVL maakt van de nul een punt.

Tussentijdse balans ROVL Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2008-2011
Maastricht, februari 2010
ROVL

**HOPEND OP
MOOIE DINGEN
HOPEN
MOOIE DINGEN
ZICH OP**

POSTBUS 1045
6801 BA ARNHEM

Loesje

Samenvatting

Momenteel zijn we halverwege de uitvoering van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2008-2011. Het ROVL op stoom is om waar te maken wat we hebben opgeschreven. Daarnaast wordt een extra inspanning geleverd. De in dit MUP opgenomen kwantitatieve doelstelling van 50 doden en 450 ziekenhuisgewonden in 2011 is door het Bestuursplatform ROVL bijgesteld tot nul ernstige slachtoffers op termijn. Deze nuloptie is vervolgens aanjager van nieuwe inzichten en activiteiten. Een cultuurverandering is op gang gekomen om, uiteindelijk, de verantwoordelijkheid weer terug te krijgen waar die thuis hoort: bij de weggebruiker zelf. Een traject is ingezet om de generieke maatregelen zoveel mogelijk onder te brengen bij RMO's en gemeenten, hierdoor ontstaat ruimte om nieuwe wegen te ontdekken en ook in te slaan om verkeersveiligheid een impuls te geven. We gaan door met Duurzaam Veilig, maar we onderzoeken ook andere principes op uitvoerbaarheid en effect.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	3
2	SAMENVATTING MUP 2008-2011.....	3
3	DE ACTUALITEIT BEGIN 2010	4
3.1	Overdenking	4
3.2	Start veranderingen ROVL.....	5
3.3	Een herijkt MUP.....	5
3.4	Door een nieuwe bril, een andere manier van kijken.....	6
3.5	Visie.....	6
3.6	Ambitie.....	6
3.7	Strategie	7
4	WAT WE NU DOEN.....	8
4.1	Educatie en bewustwording.	9
4.1.1	Generieke maatregelen	9
4.1.2	Aandachtsgebieden	10
4.2	Kennismanagement	11
4.3	Samenwerking en Bestuurlijk Draagvlak	12
4.4	Innovaties	13
5	MEEBEWEGENDE ORGANISATIE	15
5.1	Ten slotte.....	15
6	BIJLAGE DE VERANDEROPGAVE EN ONS VOORNEMEN.....	16

1 INLEIDING

Het Meerjaren Uitvoeringsprogramma van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg loopt van 2008 tot en met 2011. We zijn op dit moment (begin 2010) halverwege. Daarom deze balans of tussentijdse rapportage. Er is nog een reden om ons beleidskader opnieuw te verkennen. De inkt van het MUP was nog niet droog of de veranderingen kwamen in een stroomversnelling terecht. Pak bijvoorbeeld onze doelstelling. Staat in het MUP nog een kwantitatieve doelstelling (maximaal 450 ziekenhuisgewonden en 50 doden in 2011), inmiddels hanteert het ROVL de nuloptie: werken aan een volledig veilig verkeer in de nabije toekomst.

Het huidige MUP (gebaseerd op het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan, PVVP) is nog steeds het beleidskader, echter is de dynamiek (en niet alleen die van het ROVL) van dien aard dat een tussentijdse balans en kleine bijsturing meer dan op zijn plaats is. Waar bevinden we ons nu in de ontwikkeling, hoe verloopt het programma, waar wijken we inmiddels van af en hoe zien de komende twee jaar er uit? U leest het allemaal in dit stuk.

2 SAMENVATTING MUP 2008-2011

Om de nieuwe ontwikkelingen tegen het licht van onze oorspronkelijke meerjarenplannen te kunnen houden, eerst een korte samenvatting van het huidige vigerende Meerjaren uitvoeringsprogramma.

Thema en doelstelling

Als thema voor het Meerjaren uitvoeringsprogramma is gekozen: 'Verbinden rondom Verkeersveiligheid'. Het ROVL als verbindende en stimulerende factor tussen alle actoren die direct en indirect bij het vergroten van de verkeersveiligheid betrokken zijn. Daarbij blijven we de menselijke beleving, de menselijke maat, als uitgangspunt nemen. Toen we het MUP opstelden hebben we de volgende doelstelling geformuleerd:

Als doel stelt het ROVL zich het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Dat mag duidelijk zijn. Maar, onze droom is dat de "nuloptie" een leidraad wordt voor verkeersveiligheid. Dat ons streven als samenleving wordt: geen verkeersslachtoffers meer! Inmiddels hebben we de nul als leidend principe vastgesteld. Verderop meer hierover.

Hoofdpijn van het MUP

In het MUP hanteren we een vier programmalijnen. Zie onderstaande tekst uit het MUP:

1. educatie en bewustwording

De leerdoelen die binnen de Permanente Verkeerseducatie zijn geformuleerd gaan we verder invullen met behulp van de ontwikkelde Toolkit Permanente Verkeerseducatie. We gaan de regionale educatienetwerken verder ontwikkelen op basis van de bestaande vebo- en vevo netwerken.

2. kennismanagement

We gaan de bestaande kennis beter toegankelijk en overdraagbaar maken door de bestaande kennisbanken met elkaar te verbinden.

3. samenwerking en bestuurlijk draagvlak

We blijven verkeersveiligheid onder de aandacht brengen via de accountmanagers en gerichte voorlichting aan de politiek.

4. innovatie

We gaan zowel op technologisch als sociaal gebied een aantal nieuwe projecten

opstarten waarin we verkeersveiligheid vanuit een heel andere invalshoek benaderen. Met deze opzet sluiten we ons inziens ook goed aan bij de beleidslijnen die landelijk en provinciaal zijn uitgezet in onder andere het Provinciaal Omgevingsplan, het Provinciaal verkeers- en vervoersplan en het Coalitieakkoord "Investeren en verbinden" van Gedeputeerde Staten.

Middelen

Voor de uitvoering van dit MUP heeft het Limburgs Parlement ook extra middelen ter beschikking gesteld.

In totaal beschikt het ROVL tot en met 2011 over € 1.950.000,= budget op jaarbasis.

Organisatie

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

3 DE ACTUALITEIT BEGIN 2010

3.1 Overdenking

De wereld om ons heen verandert. De kredietcrisis laat zien dat het 'oude denken' wordt verdrongen door het nieuwe. Of toch niet?! We zien gelukkig ook op andere plaatsen een ander bewustzijn ontstaan. Een herwaardering van authentieke waarden. Een behoefte aan zingeving, begrip en respect. De dematerialisering van onze behoeften doet opgang. Deze gaat tegelijk gepaard met een consumptisme en profilering in bevolkingsgroepen die pas net van de moderne waarden kunnen "genieten". Welvaart en welzijn kennen verschillende gezichten en flitsen door elkaar heen.

Culturele waarden bepalen het slagen van technische innovaties. De technische mogelijkheden zijn schier onuitputtelijk. De beperking en selectie ligt in de keuzes die de mens maakt.

Stilaan worden we geconfronteerd met de gevolgen van de maakbaarheid van onze wereld. Op plaatsen komt de bodem van de aardse mogelijkheden in zicht. Tijd voor een herbezinning.

"Het nieuwe economische denken wordt gebaseerd op de pijlers passie, authenticiteit en toegevoegde waarde. Echter, voordat het nieuwe systeem zich in alle helderheid en hevigheid kan en zal ontfouwen dient allereerst het oude systeem tot op de laatste steen afgebroken te worden. Tot die tijd zal er wereldwijd sprake zijn van onrust, onduidelijkheid, ongenoegen en zelfs onvrede." Kees van den Hombergh (eigenaar MANKIND Mens & Organisatie en docent bij de faculteit Commercieel Management van Hogeschool Zuyd).

Tegelijkertijd draait de wereld gewoon door en zullen we rekenschap moeten geven aan 'de oude structuren' die ons leven nog steeds bepalen. Publieke opinie, geld en de wet zijn voor een groot deel nog steeds de traditionele vertrekpunten geweest voor beleid of handelen. Sterk gechargeerd en zeker niet overal van toepassing betekent dit ondermeer dat: **Geld**, private partijen zien geld als drijfveer om mee te werken aan verkeersveiligheid omdat daarmee brandstof kan worden bespaard, verzuim kan worden voorkomen etc. Cofinanciering

is in overheidsland altijd een goede drijvende factor geweest om zaken van de grond te krijgen.

Publieke opinie, de (lokale) bestuurder komt in actie als de wijk (lees: het electoraat) in verzet komt tegen onveilige situaties;

Wet, door de Europese richtlijn zullen logistieke bedrijven hun personeel minimaal 40 uren in vijf jaar tijd moeten gaan bijscholen;

Vanuit het nieuwe denken kunnen we maatschappelijk ondernemen toevoegen:

Passie. Nul verkeersslachtoffers klinkt utopisch, maar met passie en doorzettingsvermogen een haalbare kaart. Niet nu, maar op middellange termijn wel!. Onze werknemers zijn ons kapitaal. Onze klanten herkennen in onze passie onze onderneming.

Authenticiteit. Met een kwalitatieve doelstelling van nul ernstige slachtoffers doen we een moreel ethisch appèl op de samenleving. Ondernemingen onderscheiden zich niet alleen door prijs maar door zichtbare wortels in de samenleving.

Toegevoegde waarde. We werken aan een betere samenleving en betrekken daar zoveel mogelijk partners bij. Daarnaast zoeken we de verbindingen met andere beleidsterreinen en maatschappelijke onderwerpen.

Eigen verantwoordelijkheid kunnen we als vierde motivatielijn toevoegen.

Verantwoordelijkheid, Wie ervaart het verkeer eigenlijk als onveilig en als zijn verantwoordelijkheid om iets aan zijn veiligheid te doen? Iemand die zelf een ongeval heeft meegemaakt of iemand in zijn naaste omgeving heeft zien verongelukken? Professionals die van verkeersveiligheid hun broodwinning hebben gemaakt? De hulpdiensten en Politie die de meest vreselijke dingen moeten opruimen én ook vaak moeten constateren dat het was te voorkomen? Is verkeersveiligheid een taak voor de overheid of een taak voor ons allemaal? De klant vertrouwt het bedrijf, het bedrijf vertrouwt de klant.

3.2 Start veranderingen ROVL

Het ROVL is inmiddels aan een veranderopgave begonnen. Onder invloed van een aantal ontwikkelingen (publieke opinie) is een en ander in een stroomversnelling terecht gekomen. Deze ontwikkelingen waren in een notendop:

- sterke stijging aantal ernstige slachtoffers in 2007;
- discussie in ROVL gremia over extra maatregelen;
- bespreking ROVL jaarverslag 2007 in Provinciale Staten (commissie);
- vaststellen nuloptie als leidend principe ROVL;
- veranderplan ROVL (zie bijlage), uitgangspunt is verantwoordelijkheid leggen waar die thuis hoort;
- Strategisch plan Verkeersveiligheid Ministerie Verkeer en Waterstaat (2009).

3.3 Een herijkt MUP

De strategie om naar de nuloptie toe te gaan werken wordt in de komende periode verweven met de activiteiten die al vanuit het MUP zijn opgepakt. Mede uit diverse discussies in de ROVL overleggen werd al duidelijk dat twee inhoudelijke lijnen zich beginnen af te tekenen. Enerzijds is een innovatief spoor aan het ontstaan vanuit de gedachte dat we ons perspectief moeten verbreden en ook (soms letterlijk) andere wegen moeten gaan bewandelen om de nuloptie te kunnen bereiken (met als kapstok en leidmotief de noodzakelijke cultuuromslag in denken) en anderzijds is er een intensiveringsspoor ontstaan: er is draagvlak dat we met de huidige aanpak op het goede spoor zitten, maar er zal een tandje bij moeten met name door het verleggen van activiteiten naar onze actoren. Als we de programmalijnen, zoals we die in

het MUP hebben vastgesteld, het strategisch plan van Verkeer en Waterstaat, waaraan zich alle regievoerders hebben geconformeerd, de andere manier van kijken, aangevuld met de inzichten van het Bestuursplatform van 22 januari 2009, over elkaar projecteren ontstaan twee inhoudelijke lijnen die worden ondersteund door twee randvoorwaardelijke productgroepen.

3.4 Door een nieuwe bril, een andere manier van kijken

Vanuit bovenstaande beschouwingen zijn we in Limburg gestart met een cultuurverandering op het gebied van verkeersveiligheid. Deze omslag heeft één rode draad: de verantwoordelijkheid moet weer terug naar waar die thuishoort: de weggebruiker zelf. Het is een utopie dat alle verkeersproblemen door de overheid alleen kunnen worden opgelost. Duurzaam Veilig gaat anno 2009 nog steeds te zeer uit van een maakbare samenleving van 1991. Er moet iets bij: een cultuuromslag in denken van de beleidsmakers, uitvoerders en bovenal die van de weggebruiker zelf. We zijn toe aan een nieuwe (multifocale) bril en een andere manier van kijken.

3.5 Visie

Een vernieuwde visie op verkeersveiligheid start met een overtuiging: Het is onacceptabel dat er in het verkeer nog (ernstige) slachtoffers vallen. Vanuit die overtuiging werken we aan een visie dat het verkeer in de toekomst geen ernstige slachtoffers meer zal hoeven te eisen. In die visie vormen de volgende uitgangspunten de vernieuwde bril waardoor we naar het probleem kijken:

- de non-acceptatie van verkeersslachtoffers (politiek statement, engagement en een appèl op de samenleving);
- we zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor onze eigen veiligheid;
- naast gedeelde verantwoordelijkheid hanteren we ook het beginsel van gedeelde openbare ruimte;
- een superieure technologische ondersteuning gaat helpen bij voorkomen van ongelukken door een efficiëntere benutting¹ van ons wegennet;
- de beleving van de weggebruiker centraal, ook bij infrastructurele aanpassingen;
- het verkeerssysteem moet eenvoudiger en begrijpelijker, meer een moreel appèl en een gedragen gedragscode dan een van boven opgelegde wet;
- de communicerende, sociale, bekwame en innovatie mens met toch ook de nodige beperkingen (denk aan optische illusies) als maat van alle dingen²;

Let wel, het betreft hier een visie, een manier van kijken, waarvan we hopen dat de discussie die hieruit ontstaat, zal leiden tot een nog grotere verkeersveiligheid. Het beginsel van Duurzaam Veilig verwerpen we niet, integendeel we gaan daar mee verder, maar tegelijkertijd zoeken we naar iets extra's om grotere stappen te kunnen zetten richting de nullijn.

3.6 Ambitie

Het hanteren van een nul-optie maakt nieuwe ideeën en energie vrij en is ook in politieke zin beter en makkelijker verkoopbaar dan de huidige kwantitatieve doelstellingen. Vraag honderd willekeurige mensen naar een reactie op de ambitie van de minister (maximaal 500 doden in 2020). U zult weinig of geen reactie ontlokken. Niemand kan zich een beeld vormen ten aanzien van dit doel. Vraag diezelfde mensen naar hun mening over een volledig veilig verkeerssysteem zonder slachtoffers, dan zal de reactie in ieder geval heftiger zijn. Van 'gaat

¹ Tjek dit filmpje op couture: <http://www.youtube.com/watch?v=Suugn-p5C1M>

² Tjek deze site op internet: <http://www.howwedrive.com/category/trafficpsychology/>

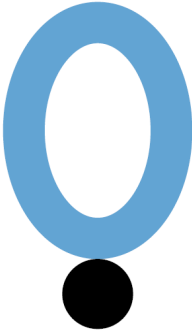
nooit lukken' tot 'dat zou mooi zijn'. In ieder geval is het beeld makkelijker te projecteren omdat iedereen wel een ernstig ongeval in zijn nabijheid heeft meegemaakt.

Daarnaast accepteren we nog te makkelijk het adagium dat verkeersslachtoffers een noodzakelijk kwaad zijn. De nuloptie zou voor deze omslag als 'aajibare' doelstelling gehanteerd moeten gaan worden om een appèl te doen op de gehele samenleving, gekoppeld aan de individuele verantwoordelijkheid van elke weggebruiker.

Het uitspreken van deze ambitie behelst tevens dat zoveel mogelijk stakeholders worden gemobiliseerd om het ultieme doel te bereiken. Verkeersveiligheid uit het monopolistische domein van overheid en politie tillen en verheffen tot een gemeenschappelijke opdracht van bedrijven, instellingen, particulieren, wijken enz. Maak van de nul een punt!

3.7 Strategie

Maak van de nul een punt.



Het maken van een politiek statement is essentieel om te gaan werken aan nieuwe vormen van ongevalpreventie en reductie. Landelijk ontstaat door onze denkwijze en onze ambitie meer en meer discussie. Diverse provincies en regio's zijn al actief in deze stroming. ROV Zeeland heeft nul-convenanten met de Zeeuwse gemeenten afgesloten. Zuid-Holland hanteert de nul als leidend principe en gebruikt geen kwantitatieve doelen meer. Twente gaat voor nul daders. Gelderland trekt met de verwonderkaravaan door de provincie om een spiegel voor te gaan houden. In ieder geval is de verkeersveiligheidswereld in beweging gebracht. Ook in Europees verband zijn er steeds meer adepten van dit van oorsprong Zweedse concept. Alhoewel direct de kanttekening gemaakt moet worden dat de Zweden dit doel met infrastructuur en technologie denken te gaan bereiken. Wij geloven dat door de gedeelde verantwoordelijkheid er een sterker collectief ontstaat. Partijen (privaat en publiek) nemen ieder hun deel. Bovendien is werken aan gedragsbeïnvloeding dmv trainingen etc. helemaal niet kostbaar. Zie het als investeringen die zichzelf ruimschoots gaan terug betalen. Als alle regio's, met hulp van de EU, Vision Zero gaan omarmen ontkomt ook 'politiek Den Haag' er op den duur niet meer aan. Door het massaal omarmen van een herkenbare ambitie, wordt verkeersveiligheid het domein van ons allemaal, dus niet alleen dat van politie en gemeente of andere wegbeheerder. Naast de gebruikelijke interventies en campagnes gerelateerd aan de PVE doelgroepen, gaan we ook andere kanalen aanboren om de weggebruiker te bereiken.

De juiste randvoorwaarden voor een leven lang leren

Als we de verantwoordelijkheid terug willen gaan leggen naar de weggebruiker, zullen we ook voor de juiste randvoorwaarden en opleidingen moeten zorgen. Voor alle doelgroepen (PVE³-indeling) moeten we opleidings- en bijscholingsprogramma's beschikbaar te hebben. Deze programma's moeten aansluiten bij de hiervoor gekozen richting: "de mogelijkheid van een veilig gebruik van de openbare (verkeers)-ruimte voor iedereen - met het accent op de eigen verantwoording". De voor elke doelgroep voor educatie aanspreekbare stakeholders dragen zorg voor voldoende aanbod om zo alle weggebruikers binnen de nog te stellen termijnen te voorzien van voldoende kennis en vaardigheden om op basis daarvan de juiste houding in het verkeer te hebben en uit te dragen. Daarnaast is het interessant om verbindingen te gaan leggen met andere beleidsterreinen en maatschappelijke onderwerpen om zodoende meer en meer de krachten te bundelen. Bijvoorbeeld: economie en duurzaamheid:

Het bedrijfsleven aan zet: Arbozorg, ook als je op weg bent

³ Permanente Verkeers Educatie is een set van educatieve programma's die zijn afgestemd op diverse doelgroepen. Dat zijn 0-4, 4-12, 12-16, 16-24, 24-60 en 60+ jaar.

Bedrijven en/of organisaties gaan verkeersongevallen in diensttijd ook zien als een onderdeel van hun arbozorg systeem. Woon – werkverkeer moet veiliger worden. Bonussystemen, prijsvragen enz. worden ingezet om bedrijven en/of organisaties te verleiden te gaan werken aan veilige dienstkilometers. Innoveren en belonen zijn hierin een sleutelbegrip. Dus ook innoveren van ons denken over verkeersveiligheid. Veiliger en schoner rijden gaan hand in hand. Door een meer anticiperend en rustiger rijstijl bijvoorbeeld, besparen we brandstof en verminderen we de uitstoot en geluidhinder. Ook ontstaan er door alerter te rijden minder files met alle positieve effecten van dien.

Honger opwekken voor het toepassen van nieuwe technologie

Gelijktijdig zullen toe moeten groeien naar een systeem waarbij de weggebruiker deel gaat uitmaken van een verkeerssysteem waarin voertuigen met voertuigen en voertuigen met infrastructuur gaan communiceren. Dat betekent wel dat we een deel van onze individuele vrijheid gaan inleveren ten voordele van een betere en betrouwbare doorstroming en meer veiligheid (het verkeer zal worden geleid en voertuigen worden 'geschakeld'). ISA⁴ (snelheidshulp) zal dan kunnen helpen om met een veilige snelheid te blijven rijden. Sensoren detecteren langzaam verkeer en spelende kinderen. Systemen zorgen voor veilig afstand houden en remmen indien dit noodzakelijk is. De weggebruiker krijgt er dus iets voor terug: een betrouwbare - veilige reistijd met minder stress en vermoeidheid. Hinder van stremmingen door ongevallen behoren in dit systeem tot een verleden. Planningen van bedrijven kunnen weer betrouwbaar worden. Minder CO₂ uitstoot, minder fijnstof, minder geluidhinder, minder schade en brandstofbesparing zijn de winstpakkers. De verkeersveiligheid gaat tenslotte daarbij ook nog eens met sprongen vooruit. Op Europees niveau wordt gewerkt aan dit systeem van de (nabije) toekomst.

Optimaal gebruik en delen van de openbare ruimte

Op stroomwegen en wegen die daar categorisch dicht tegen aanzitten wordt dus in de toekomst veel geregeld voor de weggebruiker, die opgaat in een samenwerkend systeem met een optimale benutting van ons wegennet. In leefgebieden daarentegen zal steeds meer door het accent te leggen op gedeelde verantwoordelijkheid (samen naar de nul), gedeelde ruimte (geen claimgedrag automobilist) en een natuurlijke inpassing de weggebruiker verleid worden tot veilige deelname aan het verkeer. Bosschages, groenvoorzieningen, dorpsstraatjes, waterpartijen, bebouwing en kunstwerken geven richting aan het gewenste rijgedrag of beïnvloeding van de vervoerswijze.

De dialoog

Veilige wijken ontstaan alleen als de inwoners van die wijk dat ook samen willen. In plaats van plannen maken gaan we de wijken in om de dialoog weer op gang te brengen. De wijkbewoner wordt bewust gemaakt van zijn eigen mogelijkheden om de wijk (verkeers)veiliger en dus leefbaarder te maken. Ondersteuning van overheid, politie en maatschappelijke organisaties is daarbij essentieel.

4 WAT WE NU DOEN

In de resterende MUP tijd wordt de ROVL winkel verbouwd terwijl de verkoop gewoon door gaat. Dat betekent dat, ondanks de koerswijziging, een aantal projecten doorloopt. Dat zal geen sinecure zijn en om een extra inspanning van het programmateam vragen. Dat maakt tevens duidelijk dat het overnemen door actoren van taken van het team essentieel zal zijn om de verandering, en daarmee de intensivering, te kunnen effectueren.

⁴ Intelligente Snelheid Adaptatie is een systeem dat zorgt dat voertuigen niet harder kunnen rijden dan de toegestane snelheid.

Het ROVL is in 2009 gestart met het noodzakelijke verleggen van de verantwoordelijkheid, het innoveren en we gaan goede initiatieven ondersteunen. Daarmee willen we uiteindelijk ook een reorganisatie bereiken. Die reorganisatie doen we niet vanuit een oeverloze structuurdiscussie (althans de ervaring leert dat de structuurdiscussies in overheidsland heel lang kunnen duren), maar gaandeweg naar het wensbeeld gaan toewerken vanuit het principe 'leren door ervaren' (learning by doing).

4.1 Educatie en bewustwording.

Onze belofte in MUP 2008/2011:

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

Doelen:

Als bijzondere doelgroepen onderkennen we: fietsers en bromfietzers, ouderen en jonge automobilisten (jonger dan 24). Dat zijn de groepen die uit onze eigen Speerpuntenanalyse (bevestigd door landelijke cijfers) als specifieke risicogroepen naar voren komen. Voor hen zijn er in 2011 specifieke maatregelen genomen;

Er zijn een viertal open werkconferenties georganiseerd rondom het thema "Innovatie in verkeersveiligheid".

4.1.1 *Generieke maatregelen*

- Inmiddels hebben 125 basisscholen het LVL (Limburgs Verkeersveiligheids Label) en 275 netwerkscholen (dus ook convenanten). Dat laatste is een nieuw record! Dat betekent dat deze scholen opgenomen zijn in een gemeentelijk netwerk, werken aan verkeersveiligheid van groep 1 t/m 8, samenwerken met VVN en andere actoren, gebruik maken van projecten uit de toolkit⁵, ondersteuning krijgen van de onderwijsbegeleidingsdienst en daarvoor subsidie krijgen van gemeente en ROVL. We willen deze structuur verder met als uiteindelijke doel dat alle basisscholen en gemeenten in Limburg werken met het LVL. In 2009 zijn we gestart met het aanspreken van de schoolbesturen op hun verantwoordelijkheid. Verder blijven we de scholen ondersteunen met praktische middelen zoals lesprogramma's, opleidingen verkeersdocenten, werving verkeersouders etc.
- Aanbieden programma's voor het Voortgezet Onderwijs. Dat zijn Jungle Verkeer, In Zeven Sloten en Traffic Informers. Jungle Verkeer en In Zeven Sloten worden momenteel geëvalueerd door een studente van de Universiteit Maastricht. Het project Traffic Informers gaan we samen met de projectleider(s) en Universiteit Maastricht aanpassen aan de inzichten die zijn verkregen uit het recentelijk verschenen onderzoekresultaat.
- Meewerken aan landelijke doorontwikkeling toolkit Permanente Verkeerseducatie in samenwerking met IPO⁶, SKVV⁷ en LOV-G⁸. Verkeerseducatie staat voortdurend bloot aan

⁵ Toolkit PVE is een overzicht van alle educatieve projecten die in Nederland voorhanden zijn. Zie <http://pvetoolkit.kpvv.nl/>

⁶ Interprovinciaal Overleg

verandering en vernieuwing. Door een juiste afstemming tussen de diverse ROV's in Nederland en de Regievoerders willen we naar een zo optimaal mogelijke gereedschapskist.

- Structuurversterking van het VEVO⁹-netwerk. We streven ernaar dat iedere regio met een aantal VO scholen een matrixhouder aanwijst die met het ROVL meedenkt over een juiste inzakking van verkeerseducatie in het curriculum. De matrixhouder is lid van een directie en heeft vanuit zijn rol en positie een positieve invloed op verkeerseducatie in zijn regio. Tevens willen we een koppeling maken tussen de VEVO structuur en het RMO. Zo ligt het voor de hand om de matrixhouder VEVO te koppelen aan de RMO-coördinator in dezelfde regio.
- De handhavingsdruk in Limburg ligt voor wat betreft volume en accenten op het niveau, dat is door de Politie afgesproken met het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. De Verkeershandhavingsteams en de Basiseenheden van de politie richten zich op de controle op en de handhaving van de HELMGRAS-overtredingen, waarbij zoveel mogelijk de relatie wordt gelegd tussen de controle-activiteiten en de risicovolle trajecten binnen de provincie. Helm- en gordelplicht worden door de weggebruikers steeds beter nageleefd, waardoor ruimte ontstaat om in de komende tijd de controle op het naleven van het verbod tot hand-held bellen te intensiveren. Daarnaast staan experimenten op stapel om de dynamiek in de verkeershandhaving te versterken; niet alleen wordt meer uitgegaan van regionaal geplande handhavingsactiviteiten, maar getracht wordt meer in te spelen op de lokale actualiteit. Zo leidt in 2010 een aanrijding in Noord-Limburg, waarbij alcohol in het spel is of sprake is van roodlicht negatie, tot extra controle-activiteiten in de betreffende Basiseenheid op specifiek die strafbare feiten. Lessen kunnen worden geleerd uit de inzet van de Teams Subjectief. Van kwantiteit naar kwaliteit derhalve. Dit zal met name door de beide VHT's met de afdeling communicatie van zowel de politie als het (BV)OM moet worden besproken en uitgewerkt.

4.1.2 Aandachtsgebieden

- Ondersteuning lokale projecten voor verschillende doelgroepen zoals motorrijders, ouderen in het verkeer, jonge automobilisten etc.
- Meewerken aan en/of doorvertalen van de landelijke doelgroepactiviteiten die worden georganiseerd als uitwerking van de landelijke strategie verkeersveiligheid.
- We gaan een appél doen op de verantwoordelijkheid van de weggebruiker om bij te dragen aan volledig veilig verkeerssysteem. Dat doen we via drie lijnen:
 - Het bedrijfsleven aanspreken, verleiden en ondersteunen om te gaan werken aan verbetering weggedrag medewerkers. We zoeken daarin de samenwerking met de politie (preventieve criminaliteitsbestrijding), brancheorganisaties, rijsschoolhouders enz. Zie verder onder innovaties.
 - Wijkgerichte aanpak. Samen met het gemeentebestuur de dialoog aangaan in de wijk om vervolgens samen met VVN en wijkgerichte functionarissen van de politie een wijkprogramma te ontwikkelen. We zullen tot een goede taakverdeling moeten komen tussen de partijen en moeten de link met de arrangementen niet uit het oog verliezen. Uitgangspunt is om niet (alleen) te investeren in infrastructuur maar te investeren in (bewustwording van) ons eigen gedrag.

⁷ Samenwerkende kaderwetgebieden

⁸ Landelijke Overleg Verkeersveiligheid Gedragsbeïnvloeding

⁹ Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs

- Voorlichtingsacties in combinatie met handhaving, zoals we die in de campagnekalender al uitvoeren.
- Via presentaties in gemeenteraden aandacht vragen voor de cultuurverandering in denken over verkeersveiligheid en het belang van gedragsbeïnvloeding.
- Nuloptie via een marketingstrategie communiceren naar een groter publiek. We maken van de nul een punt.

4.2 Kennismanagement

Onze belofte in MUP 2008/2011:

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

Doelen:

Toegankelijkheid (met name digitaal) van beschikbare kennis en bestaande netwerken is verder verbeterd via eenduidige verwijzing (portal site);

Het monitoring-instrumentarium is doorontwikkeld zodat we beter in staat zijn om effecten van maatregelen te bekijken en te beoordelen;

Kennis inzake gedragsbeïnvloeding is toegankelijk gemaakt voor andere beleidsterreinen. Bijvoorbeeld in het kader van "beïnvloeden, benutten, bouwen" dat zal zich in 2011 gemanifesteerd hebben in diverse gezamenlijke projecten.

Er is een expliciete verbinding gemaakt tussen kennis over verkeersgedrag en infrastructuur. Op dit moment zien we bijvoorbeeld dat in de teams subjectieve verkeershandhaving er op dit terrein kennis ontstaat vanuit de praktijk.

Het ROVL heeft zich van meet af aan als expertisecentrum ontwikkeld. Het verdiepen, onderhouden en vooral het toegankelijk maken van die kennis is steeds een belangrijk deel van ons werk geweest. In de loop van 2009 hebben we onze –in het MUP geformuleerde- ambitie om te komen tot een 'verkeersveiligheidsportal' omgezet in de ontwikkeling van een geheel vernieuwde website. Die site is sinds begin 2010 'live' en moet zich ontwikkelen tot het 'hart' van onze activiteiten op het terrein van kennisontwikkeling- en makelaardij. Alle activiteiten worden zichtbaar voor het hele veld. Goede voorbeelden, projecten, werkelijk gereden snelheden (Speedfiles), draaiboeken, effectmetingen, ongevalanalyses, risicokaarten, vordering werkzaamheden Duurzaam Veilig, wegategorisering enz. Deze monitor biedt tevens de basis voor de kwaliteitsbewaking en -borging. Verder werken we aan

een kwaliteitsbewakingsysteem door monitoring. We maken daarvoor maximaal gebruik van het aanbod aan studieopdrachten en –onderzoeken.

In 2010 zullen we de basis die er nu ligt, moeten uitbreiden. Dat betekent dat alle programmameteamleden een deel van het kennismanagementsysteem ‘onder hun hoede’ nemen. Ze leveren zelf input, dragen zorg voor redactie, maken anderen wegwijs en leren anderen om input te leveren.

Daarnaast zullen we in 2010 starten om regionale themadagen te organiseren.

Uiteraard werken we op expertiseniveau nauw samen met het Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer (KPVV) en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)

4.3 Samenwerking en Bestuurlijk Draagvlak

Onze belofte in MUP 2008/2011:

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

Doelen:

Verkeersveiligheid staat ook in 2011 nog op de lokale, regionale en provinciale agenda

Er is een structurele afstemming tot stand gebracht tussen verkeersveiligheid en andere relevante beleidsterreinen zowel lokaal, regionaal als provinciaal.

Regionale netwerken en regionale ondersteuning staan stevig;

Voor de interne organisatie streven we naar een tijdelijke uitbreiding van de beschikbare capaciteit om de extra middelen die Provinciale Staten ter beschikking gesteld heeft, op een effectieve manier in te kunnen zetten.

Nieuwe regionale initiatieven die nu al worden ondernomen.

RMO Venray-Venlo

Het RMO en Provincie zijn een proef gestart waarin het Regionaal Mobiliteit Overleg de verantwoordelijkheid overneemt voor het maken en uitvoeren van regionale plannen. Een door de gemeenten aangewezen voorzitter (matrixhouder) trekt dit plan bestuurlijk. De RMO-coördinator ondersteunt de bestuurder in zijn verantwoordelijkheid. De Provincie Limburg

schuift in deze structuur aan al hoeder van het beleidskader PVVP en is niet meer sturend op programma en agenda.

RMO Sittard-Geleen

Samen met rijsschoolhouder Ruber en gemeente Sittard-Geleen is een pilot uitgevoerd over herkenning gevaarlijke punten door kandidaten rijopleiding. Deze proef heeft opmerkelijke en verrassende resultaten opgeleverd. Deze zullen in de loop van het tweede kwartaal 2010 worden gepubliceerd.

RMO Parkstad

School-thuisroute verkenning door scholieren voortgezet onderwijs. Meer dan 3200 scholieren hebben hun mening kenbaar gemaakt over de veiligheid van hun schoolroute en hun eigen gedrag. Dit onderzoek biedt aan de wegbeheerder en scholen en unieke kans om kijkend door de bril van de jonge gebruiker het programma af te stemmen. Dus zowel infrastructureel, handhavend als verkeerseducatief.

In Landgraaf heeft een intensiveringslag plaats verkeerseducatie basisonderwijs plaatsgehad. Inmiddels hebben alle scholen een convenant, zitten in het lokale netwerk en behalen binnen twee jaar het LVL¹⁰. Het schoolbestuur Movare pakt deze draad nu op om voor het gehele verzorgingsgebied het LVL te gaan behalen.

De gemeente ondersteunt deze actie vanuit verschillende afdelingen (verkeer, openbare orde en veiligheid, communicatie en onderwijs) met menskracht en geld.

RMO Roermond-Weert

Echt-Susteren heeft als eerste gemeente verklaard dat ze geen slachtoffers meer wil accepteren. Een actieplan wordt voorbereid.

4.4 Innovaties

Onze belofte in MUP 2008/2011:

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

Doel

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

¹⁰ Limburgs Verkeersveiligheids Label

Door te innoveren willen we andere wegen verkennen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren vanuit de uitgangspunten genoemd in 3.5. Omdat deze innovaties interessant zijn binnen de Europese context hebben we het European Road Safety Charter ondertekend. Innoveren kunnen we alleen met een bijdrage van het bedrijfsleven. Het bedrijfsleven is inmiddels aangesloten en denkt mee in het huidige Bestuursplatform en in een opgerichte denktank. Uit dit proces zijn drie projecten naar voren gekomen die we willen gaan doorontwikkelen:

1. Total safety awareness bedrijven
2. Monitoren gedrag in de wijk
3. Proeftuin in car systems op een bepaald traject in Limburg

We zoeken voor de uitvoering van proefprojecten nadrukkelijk de samenwerking met de RMO's. We hebben de intentie om de innovaties zo goed mogelijk geografisch te spreiden over Limburg. In het door ons ondertekende European Road Safety Charter hebben we ons gecommitteerd aan de volgende projecten (de huidige¹¹ status is geaccentueerd aangegeven):

- Samenwerking met de Universiteit van Maastricht door middel van wetenschappelijke onderzoeken binnen de nieuwe Bachelor opleiding Traffic and Transportation Science en het opzetten van een nieuwe Master opleiding Traffic and Transportation Behavior. We gaan dit samen doen met onze collega's in Belgisch Limburg en de Universiteit van Hasselt.
Inmiddels is deze doelstelling door de UM bijgesteld tot alleen het ontwikkelen van een Master. OCenW heeft geen goedkeuring gegeven voor de nieuwe opleiding zoals in het charter is opgenomen.
- We zetten lesuitval op middelbaar scholen in om verkeersveiligheid binnen het bestaande curriculum onder de aandacht te krijgen. We maken dus een verbinding tussen verkeersveiligheid en bestaande vakken op school (alcoholgebruik in de biologieles, snelheid, botskrachten, remmen e.d. in wiskunde en natuurkunde, CO2 uitstoot in scheikunde enz).
PM Carla
- We moedigen het bedrijfsleven aan om hun arbo-zorg te verleggen tot buiten de hekken van het bedrijf. Dat betekent dat zakelijk en woon-werk verkeer als bedrijfsproces wordt gezien inclusief de gewenste attitude en vaardigheden. We verbinden de rijkschoolwereld met deze bedrijven voor herhalingcursussen. Deze gaan over schadepreventie, imagoschade, verbetering voertuigvaardigheid, brandstofbesparing en beperking CO2 uitstoot en de gewenste attitude (safety culture). ROVL staat inmiddels samen met een aantal bedrijven én politie op één gezamenlijke stand op de bedrijvencontactdagen noord en zuid (Het Veiligheidsplein).
Vanuit de denktank bedrijven zijn een aantal projecten opgepakt, waaronder een bewustwordingstraining voor de professionele weggebruiker. Steeds meer bedrijven sluiten zich aan bij de ROVL community of practice.
- Samen met de scholieren, weggebruikers, rijkschoolwereld en andere beroepsvervoerders (openbaar vervoer) zijn we op zoek naar onlogische punten in de infrastructuur. Dus niet afwachten tot ongelukken gebeuren maar pro-actief potentiële hotspots opsporen.
Een pilot in Sittard-Geleen met een rijkschool heeft inmiddels verrassende resultaten opgeleverd.

¹¹ februari 09

- We willen onderzoeken in hoeverre media zoals internet, Youtube etc een rol kunnen spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid.
Nadat de nieuwe ROVL website in maart 2010 in de lucht is gaat het ROVL zich hierop toeleggen.

5 MEEBEWEGENDE ORGANISATIE

Het blijvend zoeken naar nieuwe partners om mee samen te werken, zoals nu met een aantal bedrijven het geval is, zou betekenen dat we het Bestuursplatform een meer open karakter zouden moeten geven. Bedrijven denken nu ook al mee. We werken toe naar een platform dat met name in het teken staat van uitwisseling, kruisbestuiving, genereren van ideeën, creativiteit en elkaar motiveren, maar zeker minder formeel vergaderen.

Besluitvorming over de inzet van generieke maatregelen zal, gezien de gewenste rol en co-financiering van de RMO's, meer en meer in de RMO's moeten geschieden. We beseffen dat het ROVL in dit verband de trait-d'union is geweest, waardoor het werken aan verkeersveiligheid van de grond komt. Voor het linken van de regionale initiatieven, bewaking van het vastgestelde speelveld, verkenningen van nieuwe mogelijkheden, doorvertaling van innovaties, ontwikkelen van prototypes, bewaking van de kwaliteit en verbreding naar andere beleidsterreinen etc. zal het ROVL een toegevoegde waarde moeten behouden. Door het openstaan voor nieuwe partners zal het platform een wisselende samenstelling krijgen. De platformleden zijn de morele aandeelhouders en houden hun belang in de gaten en zorgen voor input voor plannen en, niet onbelangrijk, voor de uitvoering van die plannen. Het ROVL programmateam faciliteert hierin. RMO's zijn aandeelhouders, omdat ze ook mee financieren. De Stuurgroep ROVL heeft inmiddels besloten om zich uit te breiden met een vertegenwoordiging uit het bedrijfsleven.

5.1 Ten slotte

Inmiddels is in ons land een discussie opgelaaid over de rol van de provincies en de noodzakelijke bezuinigingen voortvloeiend uit de kredietcrisis. Twintig ambtelijke werkgroepen beraden zich over € 35 miljard bezuinigen per jaar. Twintig procent minder Rijksmiddelen betekent herprioriteren, ook bij gemeenten. We waren als ROVL al op zoek of het anders kan. Door de geschetste turbulentie moeten we nog nadrukkelijker andere wegen zien te vinden. Het ROVL zal met de nieuwe ontwikkelingen moeten meebewegen. Sterker nog; we zullen het initiatief moeten nemen om te laten zien dat we met eventueel minder geld hetzelfde kunnen bereiken.

6 BIJLAGE DE VERANDEROPGAVE EN ONS VOORNEMEN

In september 2008 hebben we het volgende veranderplan opgeschreven en inmiddels ook vastgesteld (citaat uit veranderplan):

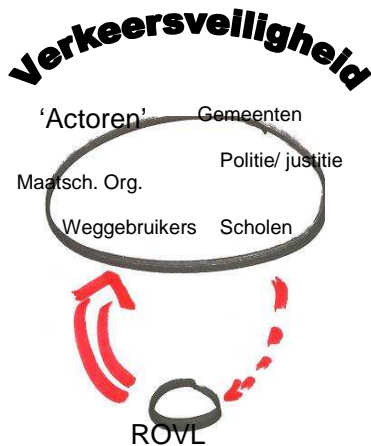
*We gaan niemand meer tegen zijn zin in gelukkig maken.
We gaan met een open mind actief luisteren naar onze actoren.
We richten ons op nul slachtoffers en gaan deze intentie overbrengen in het veld.
We starten een zoektocht naar (verborgen) talenten in onze provincie en daarbuiten.
We maken geen plan, plannen ontstaan vanuit de intentie van onze actoren.
Om deze plannen te toetsen hanteren we gezamenlijk gedragen toetscriteria.
We veranderen van gedwongen winkelnering naar tevreden klanten.
We gaan nog meer gebruik maken van onze hulpbronnen.*

Bovenstaande teksten vormen het hart van het nieuwe procesgerichte plan van het ROVL. Het ROVL wil vanuit zijn innovatieve kracht en de intentie om levens te sparen, een volstrekt andere manier van werken gaan hanteren dat recht doet aan onze veranderende samenleving. Kern van de gedachte vormt de beweging. Onze eigen beweging moet leiden tot bewegen van de platformleden en uiteindelijk het bewegen van de weggebruiker. De weggebruiker moet weten dat we een appèl op hem doen maar moet ook weten dat er een instantie is die hem daarbij helpt. Een centrale rol is weggelegd voor de wegbeheerders, politie en maatschappelijk veld en de vc-ers in het bijzonder. We willen hun uit de spagaat halen van subsidieontvanger die gedwongen winkelt bij het ROVL, maar eigenlijk tegen zijn zin in projecten moet uitvoeren waar hij geen voeling of (com)passie mee heeft. Nog te vaak is het gelde de drijfveer om (gedwongen) in actie te komen. We willen gemeenten helpen om vanuit de intentie van slachtofferbesparing te werken vanuit hun eigen intentie en ideeën. We willen platformleden die verantwoordelijkheid gaan geven om zijn bijdrage aan het ultieme doel: nul slachtoffers, vorm te gaan geven. We willen van het platform een dynamisch geheel maken waarin oude structuren aan de wilgen worden gehangen. Al de goede dingen die we hebben gedaan gaan we benoemen en naar behoefte doorontwikkelen. Faciliteren krijgt een betekenis in de letterlijke zin van het woord¹². We gaan hulp bieden aan de ontwikkelingen. We gaan contacten leggen en actief luisteren naar de intentie. Indien die ontbreekt verbreken we het contact, nemen we afscheid en richten we ons op de vuurhaarden die wel ontbranden.

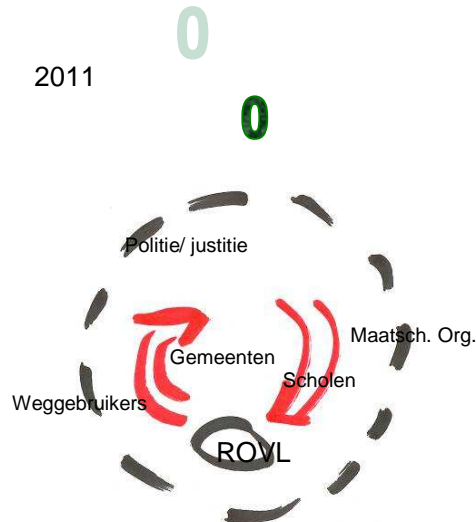
We willen dynamischer gaan opereren en daar is moed voor nodig. Vanuit onze missie (nul slachtoffers) stappen we verder naar onze identiteit (faciliterende organisatie), onze overtuiging (talent en ontwikkelkracht zat in de samenleving), onze kennis (we zetten onze kennis en netwerk in om ontwikkelingen te gaan ondersteunen), onze vaardigheden (luisteren, verbinden, enthousiasmeren) naar uiteindelijk ons gedrag (realiseren, doen, ondernemen, goed voorbeeld zijn of 'voorleven'). Dat zijn de zeven stappen in de talentontwikkeling van onze organisatie (ROVL-breed).

¹² faciliteit: inschikkelijkheid, het hem makkelijker maken, toegevend, minder streng (Dikke van Dale)

Nu



2011



In de gesprekken en discussies die we tot nog toe voeren met samenwerkingspartners wordt de notie dat 'het anders moet, willen we naar nul...' onderschreven. De vraag is echter al snel hoe dat 'anders' dan vorm moet krijgen. De gedachte is dat dat 'anders' niet bestaat uit nog meer, nog grotere programma's die centraal ontwikkeld en geregisseerd worden maar uit het goed aansluiten bij lokale initiatieven. Daar kijken wat nodig is en wat in de lokale situatie niet vanzelf (verder) van de grond kan komen waar het ROVL een extra stimulans of hulpbron vormt. Op basis van het veranderplan en de reacties daarop vanuit het Bestuursplatform, is door het programmateam een eerste wensbeeld voor 2011 geformuleerd.

We gaan van een situatie waarin de stroom *van* het ROVL *naar* 'actoren' in het werkveld de boventoon voert, naar een situatie waarin de stroom *tussen* samenwerkingspartners (incl. verkeersdeelnemer) met een *gedeelde* visie –waarvan het ROVL er één is- de boventoon voert. Het ROVL faciliteert en stimuleert dat proces en 'stookt het lokale vuurtje op' waar dat kan. Belangrijke elementen zijn dan:

- de verantwoordelijkheden daar laten waar ze thuis horen en daar duidelijk in zijn;
- gemeenten helpen om vanuit de intentie 'elk slachtoffer is er een teveel' te werken;
- partners uitnodigen actief mee te werken en zelf initiatieven te nemen vanuit hun deskundigheid en hun 'reikwijdte';
- middelen (geld, tijd, kennis...) daar inzetten waar de 'wil' is;
- actief luisteren naar de situatie (wensen, ideeën, sleutelfiguren, hulpbronnen, politiek, bestuur etc) en nagaan wat er nodig is;
- meer hulpbronnen aanboren (dus ook het bedrijfsleven).

Gemeenten spelen bij deze verandering een belangrijke rol. Het ROVL ziet in de toekomst de gemeente het gemeentelijk verkeer en vervoerplan in de volle breedte uitvoeren. Er ontstaan in een gemeente ROVL-achtige netwerken, waardoor voldoende hulpbronnen kunnen worden aangeboord om de ambitie: nul verkeersslachtoffers onder de inwoners, waar te kunnen maken.

Het ROVL is de partij die op Limburgse schaal:

- een aantal basale programma's beschikbaar houdt m.n. rondom gedragsbeïnvloeding,
- de verbindingen legt tussen mensen die werk willen maken van de 'nul-optie',
- de kwaliteit bewaakt en zorg draagt voor de ontwikkeling van kennis die weer als hulpbron voor anderen kan fungeren,
- vanuit lokale initiatieven nieuwe projecten meeontwikkeld,
- zorg draagt voor de 'zichtbaarheid' van initiatieven zodat anderen daar op voort kunnen borduren en hun 'eigen vuurtje' gaan stoken.

Daarnaast is het ROVL de schakel met het bredere 'Umfeld'. Het houdt voeling met Den Haag, met 'Brussel' (EU charter) en de wetenschappelijke wereld. Het ROVL werkt landelijk samen met Verkeer en Waterstaat (uitvoering strategie), de overige ROV's, het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV), Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) en de SWOV.

De rol van 'kennismakelaar' wordt nog belangrijker. Kennis over de werkwijze en de effecten van allerlei lokale initiatieven is het fundament van de 'nieuwbouw'. Het ROVL ontwikkelt hiertoe de projectendatabase en de monitor verder en zorgt voor een goede toegankelijkheid hiervan via internet (voor iedere geïnteresseerde).

Het ROVL ondersteunt de RMO's en de gemeenten financieel. Voorwaarden zijn:

- effectiviteit: niet iets doen omdat het toevallig beschikbaar is maar uitgaan van de nuloptie (waarom) en gebruikmakend van de kennis die er al is (hoe en wat) of aan die kennis gericht iets aan toe willen voegen.
- Efficiëntie: niet het wiel opnieuw uitvinden.

Het ROVL zoekt partijen zoals overheden, instellingen of bedrijven om projecten te adopteren die ze niet zelf wil voortzetten. Deze partijen vormen het bestuursplatform, of liever de aandeelhouders verkeersveiligheid van het ROVL. De ROVL medewerkers vervullen de taak van vraagbaak (ook op inhoud), procesmanager en/of -facilitator.

Samenvattend: Het ROVL is terugtreidend, de gemeenten toetredend.