

# **RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017 - 2019**

## **Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland**

### **Inhoudsopgave**

1. Inleiding
2. Landelijke en regionale kaders, uitvoeringsprincipes en ontwikkelingen
3. Verkeersveiligheidsprofiel Midden-Holland 2016
4. Organisatie
5. Evaluatie
6. Activiteitenplan 2017 - 2019
7. Begroting 2017-2019

## 1. Inleiding

Verkeersongevallen veroorzaken dagelijks veel menselijk leed en grote materiele schade. De laatste jaren nemen het aantal doden en ernstige slachtoffers weer toe.

Als basis voor het ontstaan van verkeersongevallen is in de meeste gevallen (geschat wordt ongeveer 90-95%) enige vorm van menselijk falen aan te wijzen. Het gaat daarbij dan om gemaakte inschattingfouten, het ontbreken van de op dat moment vereiste kennis en/of vaardigheden of het niet hebben van een juiste houding om voor zichzelf en anderen een veilig gebruik van de openbare weg mogelijk te maken. Investeren in "de mens" om de verkeersveiligheid te bevorderen blijft, naast investeringen in infrastructuur en voertuigveiligheid, dan ook van groot belang.

Dit betekent dat een integrale en structurele aanpak noodzakelijk is, waarbij telkens wordt gezocht naar een optimale mix van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, infrastructuur, ruimtelijke ordening en voertuigveiligheid.

Op basis van de landelijke en regionale beleidskaders (hoofdstuk 2), waaronder het verkeersveiligheidsprofiel voor de regio Midden-Holland (hoofdstuk 3) en de ervaringen en ontwikkelingen binnen de RPV in de afgelopen jaren (hoofdstuk 5), zijn we met de RPV gekomen tot een activiteitenplan voor de periode 2017-2019 (hoofdstuk 6). Dit activiteitenplan kent als hoofdthema's voorlichting, permanente verkeerseducatie, handhaving, flankerende infrastructuur en onderzoek. Ook wordt in beeld gebracht welke werkgroep/partij verantwoordelijk is voor de uitvoering van de activiteiten. Uiteraard kent het activiteitenplan ook een begroting (hoofdstuk 7), met daarin opgenomen welke bijdrage de RPV aan de verschillende activiteiten levert en hoeveel provinciale subsidie daaraan verbonden is. De provincie stimuleert een structurele en regionale aanpak voor gedragsbeïnvloeding met een driejarige subsidie die ter beschikking wordt gesteld op basis van een bestuurlijk vastgesteld regionaal RPV actieprogramma voor 2017-2019. De subsidie bedraagt op basis van de paragraaf gedragsbeïnvloeding van de Subsidieregeling Mobiliteit 2017, afhankelijk van de aard van de ingediende activiteiten, 50-75% voor projecten. Infrastructuurprojecten maken geen onderdeel uit van het activiteitenplan, deze vallen onder de paragraaf infrastructuur van de gelijknamige subsidieregeling.

## 2. Landelijke en regionale kaders, uitvoeringsprincipes en ontwikkelingen

In de verschillende landelijke en regionale beleids- en uitvoeringsplannen worden middelen (en menskracht) ter beschikking gesteld voor het bevorderen van de verkeersveiligheid.

### 2.1 Landelijke beleidskaders

#### Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte door de Minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld. De Nota Mobiliteit is door de vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte niet meer van toepassing. De volgende essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit blijven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van kracht:

#### *Verkeersveiligheid op de weg*

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Dit is vertaald in de volgende getalsmatige doelstellingen:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;

De nationale doelstelling werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle betrokken decentrale overheden de aantallen met eenzelfde percentage (ca. 25 %) terugbrengen als het nationale doel voor 2020. De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten die zowel maatregelen op het gebied van gedrag als voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid.

Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

### **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020**

*"Veiligheid van, voor en door iedereen"*

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020, opgesteld door het rijk in nauwe samenwerking met de decentrale overheden, is in juli 2008 aan de Tweede Kamer aangeboden. Op 23 september 2008 is de Tweede Kamer akkoord gegaan met de uitvoering van dit plan. Invulling geven aan de uitvoering van dit plan is dan ook de belangrijkste uitdaging waar alle verkeersveiligheidpartners in de komende tijd voor staan.

De basis voor deze strategie is de inzet op drie pijlers die het beleid in de afgelopen jaren succesvol hebben gemaakt: samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig. Het gaat bij Duurzaam Veilig vooral om de directe relatie bij de aanpak tussen de mens, de weg en het voertuig.

Bij de uitvoering van de activiteiten worden twee lijnen gevolgd. De eerste lijn bouwt met generieke maatregelen voort op de weg die al jaren met succes gevolgd is. De tweede lijn richt zich op een aanpak naar specifieke aandachtsgebieden.

Die aandachtsgebieden zijn voortgekomen uit analyses van ongevalgegevens en uit analyses van trends die de komende jaren de verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden. Het gaat vooral om een aantal groepen kwetsbare verkeersdeelnemers en veroorzakers van verkeersonveilige situaties, evenals categorieën wegen en voertuigen.

Deze aandachtsgebieden zijn: voetgangers - fietsers - enkelvoudige ongevallen - kinderen - ouderen - beginnende bestuurders - berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen - motorrijders - bestuurders onder invloed van alcohol, drugs, medicijnen of vermoeidheid - snelheidsovertreders - 50 en 80 km-wegen - vracht- en bestelverkeer.

### **Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (BIV)**

Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 is tot nu toe iedere twee jaar een actieprogramma gemaakt. Het Rijk en de decentrale overheden hebben afgesproken elke vier jaar de voortgang en het effect van het beleid te toetsen. Uit de *Verkeersveiligheidsverkenning 2020* blijkt dat met ongewijzigde uitvoering van het strategisch plan de doelstellingen waarschijnlijk niet gehaald gaan worden.

In het Bestuurlijk Koepeloverleg Infrastructuur en Milieu van juni 2011 is daarom op basis van deze conclusies besloten dat het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* van kracht blijft, maar dat dit plan ook een impuls nodig heeft, gericht op de doelgroepen waarmee het nog niet goed (genoeg) gaat. Deze bijstelling (de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid) is tot stand gekomen door interactieve samenwerking tussen marktpartijen, maatschappelijke partners, kennisinstututen en alle overheden.

Uit de Verkeersveiligheidsverkenning is gebleken dat het gaat om de volgende prioritaire doelgroepen: jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

De VNG heeft aandacht van de gemeenten gevraagd voor de volgende punten uit deze beleidsimpuls:

- de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid bespreken in de gemeente en mee nemen bij het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid en de voorbereiding van de gemeentelijke begroting voor 2013.
- de focus bij het verkeersveiligheidsbeleid leggen op de (oudere) fietser.
- het maatschappelijk middenveld nadrukkelijk betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid.
- bij infrastructurele projecten gebruik maken van de nieuwe richtlijnen uit de Basiskenmerken Wegontwerp.

De VNG heeft na raadpleging van de achterban nadrukkelijk aandacht gevraagd aan de minister voor de "maak van de nul een punt" filosofie, waarmee veel gemeenten en provincies al aan de slag zijn.

### **Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid**

Sinds 2012 is de BIV jaarlijks gemonitord. Doel van de monitors is het krijgen van inzicht in de voortgang van de implementatie van de maatregelen uit de BIV en in de feitelijke ontwikkeling van de

verkeersveiligheid. De meeste maatregelen en op basis daarvan uitgevoerde acties zijn uitgevoerd of nog in volle gang. Deze acties hebben echter nog niet geleid tot een keerpunt in de ontwikkeling van het aantal verkeersgewonden. Het aantal verkeersdoden biedt een stabiel beeld. Gegeven de aantallen slachtoffers onder de in de BIV genoemde focusgroepen, ouderen, (oudere) fietsers en jonge bestuurders, is een blijvende aandacht voor deze groepen geboden.

## 2.2 Regionale beleidskaders

### **Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2011-2020 van de Provincie Zuid-Holland**

De provincie heeft een dubbele rol bij verkeersveiligheid. Zij is wegbeheerder en tevens regievoerder. In deze laatste rol komt haar relatie met de 6 Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV) – die een uitvoerende rol hebben – op het gebied van verkeersveiligheid tot uiting. In het Provinciaal Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2011-2020 geeft zij aan te staan voor een integrale aanpak van de verkeersveiligheid, op zowel regionaal als lokaal niveau, met in achtneming van de duurzaam Veilig principes. Wat provinciaal beleid aangaat wordt in de Visie Ruimte en Mobiliteit van Provincie Zuid-Holland en het bijbehorende Programma Mobiliteit gerefereerd naar het genoemde meerjarenplan.

### **Midden-Holland**

#### RVVP

In de oude gebiedsprofielen van regio Midden-Holland (gebiedsprofiel Krimpenerwaard en gebiedsprofiel Rijngouwestreek) werd verkeersveiligheid regelmatig genoemd als belangrijk onderdeel bij de uitvoering van projecten. Sommige infraprojecten waren er zelfs specifiek op gericht en werden gesubsidieerd vanuit de BDU-middelen Duurzaam Veilig II.

Inmiddels is het eindconcept van het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan Midden-Holland gereed. Dit document vervangt het oude RVVP uit 1995 alsmede de daarna opgestelde gebiedsprofielen en heeft een tijdschik van 2025, met een doorkijk naar 2030. Het plan ligt eind 2016 ter vaststelling voor in de gemeenteraden van de bij de regio Midden-Holland aangesloten gemeenten. Het plan bevat onder andere beleidsvoornemens en concrete uitvoeringsprojecten die bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Dit zijn enerzijds projecten die direct bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid zoals het project “Gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie voor fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen” en “Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers”. Maar er zijn ook projecten die op indirecte wijze bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid: “afmaken kwaliteitsnetwerk fiets”, “Afweging, landbouwverkeer op hoofdrijbaan of parallelweg op N-wegen uit Onderzoek Landbouwverkeer oplossen” en “Oplossen knelpunten smalle wegen buiten bebouwde kom (veiligheid fietsers en bermschade)”. Daarnaast wordt in den brede rekening gehouden met verkeersveiligheid in het RVVP. Ook een onderwerp als de gewenste verbreding van de A20 draagt in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid van weggebruikers doordat een rustiger, egalere verkeersbeeld ontstaat met minder weefbewegingen, zoals nu het geval is omdat de A20 van 3 naar 2 betrekkelijk smalle rijbanen gaat van Rotterdam naar Gouda bezien.

#### Onderzoek landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen

Parallel aan de visievorming in het RVVP heeft een bovenregionaal onderzoek plaats gehad naar landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen. Verkeersveiligheid was daarbij een belangrijk onderdeel, met name de relatie tussen zwaar/groot verkeer en de zwakke verkeersdeelnemer zoals de fietser of schoolgaande jeugd. Bij het onderzoek waren naast alle wegbeheerders uit Midden-Holland ook de provincies Zuid-Holland en Utrecht, het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard en de gemeenten Woerden, Zoeterwoude, Kaag en Braassem, Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop betrokken. Er werd nauw samengewerkt met andere belanghebbenden rond deze problematiek: agrariërs, loonbedrijven, transporteurs, verkeersveiligheidsorganisaties, politie en bewoners.

Er zijn knelpunten geïdentificeerd, daarvoor zijn beleidsprincipes geformuleerd, er is een netwerk met wenselijke routes voor dit verkeer opgetekend in kaarten en er zijn procesafspraken gemaakt. Het streven is om deze afspraken vast te leggen in een convenant met de betrokken overheden en externe partijen. De deelnemers hebben afgesproken om een regelmatig overleg ‘zwaar verkeer’ in het leven te roepen. Hier houden de verschillende wegbeheerders en belanghebbenden elkaar op de hoogte van de voortgang en wisselen ze kennis uit.

### Verkeersveiligheid infrastructuur

De infrastructurele aanpak van verkeersveiligheid is grotendeels een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. In de RPV-vergaderingen wordt, vanuit een integrale aanpak, steeds de samenhang tussen infrastructurele en gedragsmaatregelen beschouwd. Dit uit zich op lokaal niveau bijvoorbeeld in de aanpak van de schoolomgeving (bijvoorbeeld MFA Oude Tol te Reeuwijk een paar jaar geleden) en bij de verdeling van Duurzaam Veilig II middelen ten behoeve van infrastructuurmaatregelen waarbij de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers wordt meegewogen.

### Verkeersveiligheid gedragsbeïnvloeding: Meerjarenplan verkeersveiligheid 2017-2019

Het regionaal Meerjarenplan verkeersveiligheid 2008-2010, het Actieprogramma verkeersveiligheid 2011-2013 en het Actieprogramma verkeersveiligheid 2014-2016 schetsten de vorm waarin dit blijvende streven om de verkeersveiligheid te verbeteren op het onderdeel gedragsbeïnvloeding de afgelopen jaren vorm en inhoud heeft gekregen. Het voorliggende actieplan is een voortzetting daarvan.

## **2.3 Uitvoeringsprincipes**

### **Door met Duurzaam Veilig**

Door met Duurzaam Veilig beschrijft de randvoorwaarden die noodzakelijk zijn om door te gaan met Duurzaam Veilig. Wegbeheerders en partners nemen dit mee bij de uitvoering van hun activiteiten.

De SWOV hanteert de onderstaande vijf leidende principes van Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig principe	Beschrijving
Functionaliteit van wegen.	Monofunctionaliteit van wegen, stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen, in een hiërarchisch opgebouwd wegennet.
Homogeniteit van massa's en/of snelheid en richting.	Gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden.
Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling.	Letselbeperking door een vergevingsgezinde omgeving en anticipatie van weggebruikers op gedrag van anderen.
Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en de voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers.	Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegontwerp.
Statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.	Vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

## **2.4 Ontwikkelingen**

### **Maak van de 0 een Punt (Mvd01.)**

In Nederland is in een aantal provincies gestart met de visie Maak van de nul een Punt (Mvd01.) als basismotivatie voor het gedrag in het verkeer, het verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering van verkeersveiligheidsactiviteiten.

Deze visieervaart niet als vanzelfsprekend, dat er slachtoffers vallen in het verkeer. De in Zuid-Holland opererende Ambassadeurs Verkeersveiligheid ZH onderschrijven deze visie en dragen deze als volgt uit.

*"Ieder verkeersslachtoffer is er een teveel.*

*Een veilig verkeer is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden, bedrijven, scholen, organisaties en (groepen en/of individuele) burgers. We streven naar een cultuur in Zuid-Holland waarbij ernstige verkeersongevallen niet als vanzelfsprekendheid worden gezien, maar als een probleem, dat zo ver mogelijk moet en kan worden teruggedrongen door een gezamenlijke inzet van allemaal.*

*Wij nemen onze verantwoordelijkheid en we roepen u en jou op verantwoordelijkheid te nemen binnen eigen mogelijkheden en omgeving om dit samen te realiseren."*

### **3. Verkeersveiligheidsprofiel Midden-Holland 2016**

Voor de onderbouwing en prioritering van het Actieprogramma Verkeersveiligheid Midden-Holland is gebruik gemaakt van het verkeersveiligheidsprofiel. Het profiel geeft een beeld van de stand van zaken van de verkeersveiligheid in de regio en heeft betrekking op de voorgaande jaren. Het wordt eens in de drie jaar opgesteld, voorafgaand aan de opstelling van het meerjarenactieprogramma verkeerveiligheid.

Het verkeersveiligheidsprofiel is één van de middelen die door de provincie Zuid-Holland ter beschikking is gesteld voor de bevordering van de verkeersveiligheid. Het verkeersveiligheidsprofiel is een dataverzameling en geeft een analyse en een beschrijving van de huidige stand van zaken van de verkeersveiligheid in de regio. Daarmee geeft het, op basis van verschillende bronnen, een overzicht van de karakteristieke verkeersveiligheidsproblemen in de regio.

Op basis van ontwikkelingen, ongevalgegevens en gegevens verkregen uit rapportages, effectmetingen en publicaties zoals bijvoorbeeld het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV), worden er in het verkeersveiligheidsprofiel 2016 aanbevelingen gedaan voor het meerjarenplan 2017-2019.

Hieronder wordt kort teruggeblikt op de ontwikkelingen ten opzichte van de vorige verkeersveiligheidsprofielen (2010 en 2013) en worden de nieuwe aanbevelingen weergegeven. Het profiel is als bijlage 1 opgenomen.

#### **Terugblik vorig verkeersveiligheidsprofiel**

##### ***Ontwikkelingen t.o.v. vorige verkeersveiligheidsprofielen***

Ten aanzien van het vorige verkeersveiligheidsprofielen (2010 en 2013) zijn de volgende ontwikkelingen waar te nemen:

##### Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersdoden blijft, net als in het vorige verkeersveiligheidsprofiel, in 2015 onder de doelstellinglijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

##### Gedrag: Voorlichting en handhaving

In 2010 waren gordeldracht achterin, roodlichtnegatie en rijden onder invloed belangrijke aandachtspunten op het gebied van voorlichting en handhaving. Uit de diverse handavingsrapportages lijkt het (zelfgerapporteerd) gedrag op deze thema's in 2013 en 2016 te zijn verbeterd. In 2013 was het te hard rijden op 80 km/u wegen een nieuw thema dat aandacht behoeft; dat is in 2016 nog steeds het geval. Nieuwe aandachtspunten zijn de voorlichting ten aanzien rijden onder invloed van drugs en medicijnen (risico's hiervan lager ingeschat dan gemiddeld in de provincie) en het voeren van fietsverlichting (voor) buiten de bebouwde kom (aandeel significant gedaald in 2013).

##### Gedrag: Educatie

Zowel bij het opstellen van het verkeersveiligheidsprofiel in 2010, 2013 en 2016 blijkt uit een analyse van de ongevalbetrokkenheid van diverse doelgroepen dat beginnende bestuurders (leeftijdsgroepen 16 t/m 17 en 18 t/m 24 jaar) relatief vaak als verkeersslachtoffer geregistreerd zijn. Verkeerseducatie is en blijft een middel om de ongevals-betrokkenheid binnen de focusgroep beginnende bestuurders terug te dringen. In 2010 kwam de leeftijdsgroep 12 t/m 15 jaar nog als aandachtspuntgroep (qua geregistreerde ernstige slachtoffers) naar voren; in 2013 en in 2016 was dat in mindere mate het geval.

##### ***Aanbevelingen verkeersveiligheidsprofiel 2016***

Het verkeersveiligheidsprofiel 2016 geeft de volgende aanbevelingen voor Midden-Holland:

##### Verkeersveiligheid

Ongevallen en verkeersslachtoffers blijven monitoren; hierbij onder meer gebruik maken van de nieuwe ontwikkelingen in ongevalanalyse en –monitoring (betere en snellere registratie van ongevallen).

#### Gedrag: Voorlichting

Voortzetting huidige lijn van voorlichting. Specifieke voorlichting over de risico's van snelheidsovertredingen op 80 km/u wegen, rijden onder invloed van drugs en medicijnen en het voeren van fietsverlichting (voorzijde) buiten de bebouwde kom.

*Noot: de aanbeveling is wat de snelheidsovertredingen op 80 km/u wegen betreft met name gericht op de wegbeheerders die deze in beheer hebben. De leden van het RPV-overleg (w.o. Provincie Zuid-Holland) zullen worden aangemoedigd om de aanbeveling ter harte te nemen.*

#### Gedrag: Educatie

Naast de voortzetting van de reguliere aanpak permanente verkeerseducatie aandacht voor risicogroepen die vaak bij ongevallen zijn betrokken. Doorgaan met verkeerseducatie voor beginnende bestuurders (16-17 en 18-24 jaar) (bijvoorbeeld door praktijkdagen) omdat in deze groep relatief vaak verkeersslachtoffers worden geregistreerd.

#### Gedrag: Handhaving

Extra aandacht in de regionale overleggen ten aanzien van handhaving van snelheidsovertredingen op 80 km/u wegen en het voeren van (voor)verlichting op de fiets. Tevens voorlichting hieraan koppelen.

#### Infrastructuur: Schoolomgeving

Continueren aanpak School op Seef (en als onderdeel hiervan de veilige schoolomgeving) in alle gemeenten.

#### Onderzoek: Ongevalstypen

De wegbeheerders binnen de regio worden er nadrukkelijk op gewezen dat, na de actualisatieslag van de wegkenmerken door Via, de wijzigingen regelmatig geverifieerd moeten worden om het bestand actueel te houden.

#### Onderzoek: maatschappelijk draagvlak verkeersveiligheid

Uit de PROV 2009, 2011, 2013 en 2015 kan van diverse verkeersveiligheidsmaatregelen het maatschappelijk draagvlak worden afgeleid. Dit inzicht kan gebruikt worden bij het inschatten van het draagvlak of de informatievoorziening bij toekomstige verkeersveiligheidsmaatregelen.

#### Onderzoek: subjectieve onveiligheid

Er zijn diverse meldpunten voor subjectieve verkeersonveiligheid (Meldpunt Veilig Verkeer van VVN, Fietsersbond, gemeenten, etc.). Nadenken over de vraag of de RPV en de lokale wegbeheerders een (of meerdere) meldpunt(en) willen gebruiken en hoe?

#### Specifieke thema's: fietsers

De meeste gemeenten hebben een Lokale Aanpak Fietsen opgesteld. Gemeenten (met name Gouda en Krimpenerwaard) blijven aansporen om de Lokale Aanpak Veilig Fietsen op te stellen en in te bedden in het gemeentelijk beleid.

#### Specifieke thema's: scootmobiel

Ouderen zijn een specifieke focusgroep in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Nadrukkelijk onderzoeken of, en zo ja in welke gemeenten, er in de komende jaren behoefte is aan scootmobielcursussen en deze blijven aanbieden.

## 4. Organisatie

### 4.1 De provincie Zuid-Holland als regievoerder

Bij het opstellen van dit actieprogramma zijn de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) regievoerder op het punt van beleid en activiteiten voor verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding in hun gebied. Zij hebben het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) ingesteld om hen en alle verkeersveiligheidspartners in de provincie Zuid-Holland te ondersteunen bij de ontwikkeling en uitvoering van beleid en activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid, in het bijzonder gedragsbeïnvloeding. De provincie Zuid-Holland is regievoerder voor zes regio's met elk een eigen Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid. De MRDH is dat voor de gemeenten uit de voormalige stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden.

### 4.2 Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH)

Het ROV-ZH ondersteunt allerlei instanties met kennis, informatie en producten over verkeersveiligheid en gedrag in het verkeer. Wegbeheerders en individuele burgers kunnen bij het ROV-ZH terecht voor een advies op maat. De medewerkers van het ROV-ZH volgen de lokale, regionale en landelijke ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid. Het ROV onderhoudt en beheert de reeds ontwikkelde producten, zoals SCHOOL op SEEF en Totally Traffic, en adviseert regievoerders en gemeenten. Het ROV-ZH organiseert cursussen voor gebruikers van het programma Via Statistiek Ongevallen, expert-meetings voor belangenorganisaties en informatie- en netwerkbijeenkomsten. Het ROV-ZH verzorgt binnen de provincie Zuid-Holland de coördinatie van de landelijke en regionale publiekscampagnes verkeersveiligheid, de uitgave van het digitale kwartaalblad "ROV-magazine", en het beheer van de websites [www.rovzuidholland.nl](http://www.rovzuidholland.nl) en [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) en [www.totallytraffic.nl](http://www.totallytraffic.nl). Daarnaast organiseert ze een aantal provincie-brede projecten en programma's op het vlak van verkeersveiligheid en gedrag, zoals de VRO Risico Motor en een programma Verkeersveiligheid voor het Bedrijfsleven. Tot slot maakt het ROV-ZH jaarlijks afspraken met een aantal maatschappelijke organisaties over hun inzet in Zuid-Holland.

Voor de komende vijf jaar is een visie, die ten grondslag zal liggen aan het takenpakket van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Z-H in die periode, in ontwikkeling. De startnotitie is gereed.

### 4.3 Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV)

De Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's) ontwikkelen gedragsprogramma's voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en coördineren de inzet van de verschillende partners in het betreffende RPV-gebied. De RPV Midden-Holland is op dit terrein sinds 2001 actief en zal zich ook de komende jaren weer inspannen om een groot aantal activiteiten te realiseren.

Het regionaal bestuurlijk overleg verkeer en vervoer Midden-Holland is bestuurlijk verantwoordelijk voor de RPV en stelt het RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid en het budget vast.

Na vaststelling wordt het werkplan aangeboden aan Provincie Zuid-Holland (en ROV-ZH) ter beoordeling, subsidiëring, afstemming, monitoring en effectmeting.

Binnen de RPV draagt de programmaleider gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid zorg voor de voorbereiding en uitvoering van dit plan.

De RPV komt in principe vier keer per jaar bijeen. De vergaderingen zijn, zo veel mogelijk, geïntegreerd in de vergaderingen van het regionaal bestuurlijk overleg Verkeer en Vervoer Midden-Holland. Aangezien de RPV als belangrijkste taak de vaststelling van het actieplan en de daarbij behorende begroting en subsidieaanvragen kent, moet de vergaderplanning aansluiten op dit proces.

#### Structuur en organisatie Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland (RPV-MH) is een samenwerkingsverband / netwerk van een aantal regionale partijen die zich bezig houden met het verbeteren van de verkeersveiligheid. De RPV-MH is in mei 2001 officieel opgericht. De RPV Midden-Holland bestaat uit de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpenerwaard, Waddinxveen en Zuidplas. Daarnaast zijn het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap Krimpenerwaard vertegenwoordigd. Andere betrokken instanties zijn de politie Hollands Midden, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietsersbond. Daarnaast wordt kennis, kunde en capaciteit betrokken bij netwerkpartners en uitvoeringsorganisaties (op het moment van schrijven van dit plan is dat o.a. de onderwijsbegeleidingsdienst OA t.a.v. de inzet van verkeersleerkrachten).

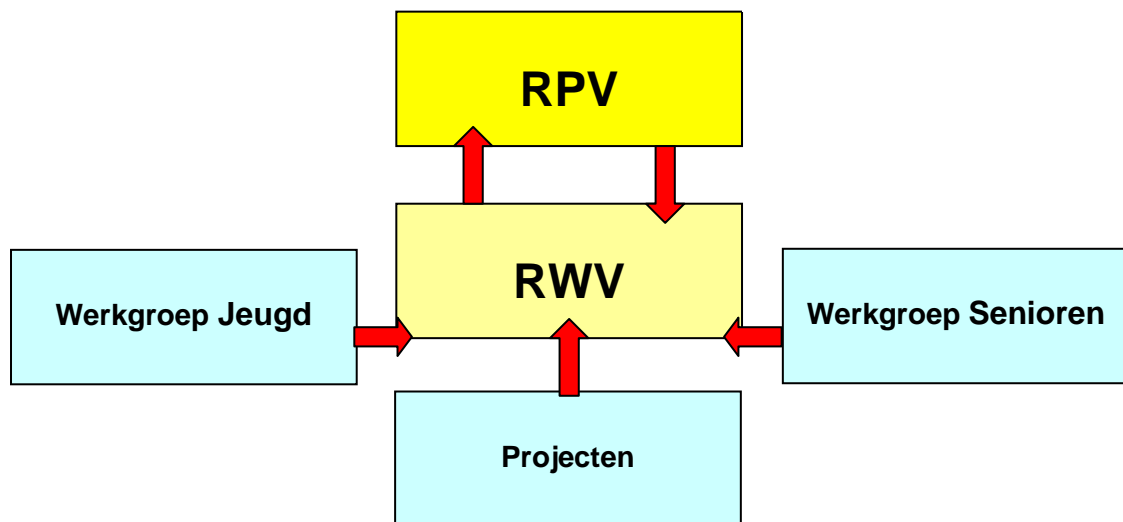


De organisatiestructuur van de RPV-MH is gebaseerd op een lichte samenwerkingsvorm, waarin een praktische en uitvoeringsgerichte aanpak voorop staat. De organisatiestructuur is daarnaast afgestemd op de wens van de Midden-Hollandgemeenten om de overleggen zoveel mogelijk te integreren met de reguliere overleggen verkeer en vervoer van Regio Midden-Holland. In het bestuurlijk overleg verkeer en vervoer komen onderwerpen op het terrein van verkeer en vervoer op de agenda en onder de vlag van RPV-MH ook verkeersveiligheidsonderwerpen.

De organisatievorm van de RPV en de daaromheen georganiseerde voorbereiding en uitvoering, is er een waarin de voorbereiding en ontwikkeling van (onderdelen van) beleid zoveel mogelijk in kleine kring wordt opgepakt en in groter verband wordt besproken. Bij de bestuurlijke besluitvorming buigt men zich in principe alleen over al ontwikkelde beleidsstukken. Dit leidt tot een organisatievorm bestaande uit drie niveaus.

De drie niveaus die op regionaal niveau kunnen worden onderscheiden zijn Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV), Regionale Werkgroep Verkeersveiligheid (RWV) en projecten/werkgroepen (figuur 1). Gezamenlijk vormen deze niveaus de structuur van de RPV-MH. Zij overigens opgemerkt dat in het veld ook wel gesproken wordt van de RPV wanneer eigenlijk gerefereerd wordt naar het geheel van deze niveaus of delen ervan. De RPV staat inmiddels ook voor de 'netwerksamenwerking op het terrein van verkeersveiligheid'.

*Figuur 1: Organisatiestructuur RPV Midden Holland*



#### Regionale Werkgroep Verkeersveiligheid (RWV)

De beleidsontwikkeling vindt plaats in de RWV. Hier worden activiteiten en plannen voorbereid en vindt afstemming en uitwisseling van kennis plaats. De ontwikkelde plannen worden besproken en vervolgens gebundeld tot een actieprogramma. Tevens kunnen in de RWV nieuwe ontwikkelingen worden gepresenteerd en besproken.

De conceptwerkplannen en begroting worden door de RWV aangeboden aan de RPV die beide stukken vaststelt.

De RWV bestaat in ieder geval uit ambtelijke vertegenwoordigers van de deelnemende organisaties en komt twee tot vier keer per jaar bijeen. Ter ondersteuning van de RWV en RPV wordt door de provincie een projectleider voor één dag in de week financieel gefaciliteerd vanuit de subsidieregeling. De vergaderingen van de RWV worden daar waar mogelijk gecombineerd met de reguliere vergaderingen van het regionaal ambtelijk overleg Verkeer en Vervoer of andere vervoergerelateerde regionale overleggen. Daarbij wordt rekening gehouden met de volgende zaken:

1. Het regionaal ambtelijk overleg verkeer en vervoer bestaat uit deelnemers die binnen de eigen organisatie verschillende portefeuilles hebben. Gedragsbeïnvloeding en verkeersveiligheid zitten daardoor niet altijd in de portefeuille van de deelnemers aan het ambtelijk overleg.

2. In de RWV wordt een belangrijke bijdrage geleverd door externe instanties en stakeholders welke geen lid zijn van het AO zoals politie Hollands Midden, fietsersbond en VVN.
3. De vergaderfrequentie van de RWV ligt lager dan de vergaderfrequentie van het ambtelijk overleg. Uitwerking van de plannen vindt voornamelijk plaats in de werkgroepen.

#### Projecten en werkgroepen

De projectuitvoering vindt plaats in de verschillende project- en werkgroepen. De deelnemers bereiden activiteiten en werkzaamheden voor. Voor de projecten zijn projecttrekkers aangewezen die verantwoordelijk zijn voor de voortgang in de uitvoering van het project.

De projecttrekkers van de projecten zijn de ambtenaren van de betrokken RPV-gemeenten, de projectleider of een lid van de RWV. De projecttrekker formeert zo nodig ter ondersteuning een werkgroep die op regelmatige basis bijeenkomt. De uitvoerende werkzaamheden zijn momenteel toebedeeld aan een tweetal werkgroepen: Jongeren en Ouderen.

De voortgang van de projecten wordt besproken in de RWV.

#### **4.4 Gemeenten en overige wegbeheerders: lokale projecten**

Voorheen konden gemeenten jaarlijks subsidie aanvragen in het kader van de regeling lokale gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. De regio verzamelde deze aanvragen en faciliteerde de aanvraag. De aanvraag was gericht op gedragsbeïnvloeding of kleine verkeersveiligheidsgerelateerde infrastructuur. Enkele voorbeelden van lokale projecten zijn Streetwise, schoolroutes en schoolomgeving. Ook worden lokale netwerken met scholen, gemeente, politie, ouders etc. georganiseerd.

De regio deed zelf ook een driejarige subsidieaanvraag in het kader van de regionale gedragsbeïnvloeding op basis van het meerjarenactieprogramma.

De lokale projecten waren geen onderdeel van het meerjarenactieprogramma en hadden een andere subsidiebron.

Met ingang van 2017 komt daar verandering in. De gelegenheid voor gemeenten en regio's om subsidie aan te vragen wordt samengevoegd. Voortaan wordt éénmalig subsidie aangevraagd voor beide onderdelen en voor een periode van 3 jaar. De subsidiebedragen zijn daarbij uitwisselbaar per hoofdthema.

Dit biedt het voordeel dat de regio's en gemeenten meer flexibiliteit hebben om projecten die misschien wat minder animo kennen te vervangen voor projecten die wel succesvol uitgevoerd kunnen worden. Daarnaast is er ook meer flexibiliteit in de tijd. Middelen die in een bepaald jaar niet volledig benut worden, kunnen in een ander jaar binnen de 3 jaarsperiode ingezet worden.

Een ander voordeel is mogelijk de aanleiding om op lokaal niveau ook met een driejarige plan te gaan werken. Zo geeft gemeente Gouda aan dat het lokale beleid ten aanzien van verkeersveiligheid wordt meegenomen in de nieuwe mobiliteitsvisie van de gemeente.

De langdurige planning en de ingebouwde flexibiliteit zullen naar verwachting ook de onderbesteding zoals die zich de afgelopen jaren voordeed bij de lokale projecten verminderen.

#### **4.5 Maatschappelijke organisaties**

De in de RPV direct betrokken maatschappelijke organisaties zijn VVN en de fietsersbond. Daarnaast is ook de politie lid.

Op het niveau van het RVVP en het onderzoek landbouwverkeer is een breder scala aan stakeholders betrokken, onder andere op het vlak van verkeersveiligheid. Denk hierbij aan LTO en CUMELA die actief bijgedragen hebben aan diverse projecten.

CUMELA is daarnaast ook een van de aanbieders van projecten: "Veilig omgaan met opvallend landbouwverkeer" (VOMOL). Anders aanbieders van projecten zijn Stichting TeamAlert, Onderwijsadvies, Johan Cahuzak, VVN, Bureau Leefstijl, RaNed, Responsible Young Drivers en vele andere organisaties.

Op lokaal niveau worden in steeds meer kernen en wijken lokale netwerken opgezet en onderhouden. De wijkagent, schooldirecteur, schooldocent, verkeersleerkracht, onderwijsbegeleidingsdienst, gemeente, VVN, RPV, verkeersouders en bewoners zijn in gesprek met elkaar. Onze regio was hiermee een van de pioniers en inmiddels is het fenomeen breed verspreid.

Deze netwerken zijn een uitstekende wijze om met elkaar in gesprek te gaan en blijven over verkeersveiligheid. Bovendien is het ook een borging dat de inzet die velen plegen ook blijft op het

moment dat één organisatie of persoon wegvalt. Men houdt elkaar vast en heeft een zeker verantwoordelijkheidsgevoel naar elkaar toe.

De verkeersveiligheid wordt door de veelheid aan deelnemers vanuit diverse gezichtshoeken belicht: infra, gedrag, het kind, etc.

Met de decentralisaties in het sociale domein naar de gemeenten toe, de steeds grotere groep ouderen en het weer opnemen van de subsidiegelegenheid voor onder meer de scootmobiellessen is het aannemelijk dat de verbindingen op dat vlak verbeterd worden.

Daarnaast is het ook denkbaar dat het lokale bedrijfsleven betrokken kan worden bij het stimuleren van de verkeersveiligheid. Hetzij door financiële sponsoring dan wel actief.

## 5. Evaluatie

### 5.1 Korte terugblik

De RPV Midden-Holland voert al een geruim aantal jaren verkeersveiligheidsactiviteiten uit op basis van een meerjarig actieprogramma (voorheen meerjarenplan). Het laatste actieprogramma kent een looptijd van 2014-2016. Voor de uitvoering van projecten uit het actieprogramma zijn 2 werkgroepen ingesteld, te weten de werkgroepen jeugd en senioren. Sinds 2007 is een regionaal projectleider in Midden-Holland actief. De projectleider is aangesteld ter ondersteuning van de RPV Midden-Holland en wordt volledig bekostigd door de provincie. Sinds de komst van de projectleider wordt er structureel gewerkt aan de uitvoering van de projecten, conform het activiteitenplan. Periodieke terugkoppeling over de uitvoering van de projecten vindt plaats tijdens het regionaal bestuurlijk overleg verkeer en vervoer Midden-Holland/Regionale projectgroep Verkeersveiligheid.

### 5.2 Samenwerking binnen de regio.

Binnen Midden-Holland is de samenwerking goed. Het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer Midden-Holland/Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid stelde in 2013 het actieprogramma voor 2014-2016 vast, waarmee de toenmalige negen gemeenten in Midden-Holland zich conformeerden aan uitvoering van de activiteiten uit de meerjarenvisie. Met externe partijen als de Onderwijs Advies Dienst (OA), het ROV Zuid-Holland en Veilig Verkeer Nederland is de samenwerking eveneens naar tevredenheid.

Een punt van aandacht is dat sommige gemeenten minder dan andere erin slagen om te komen tot de uitvoering van projecten. De projectleider komt hieraan ten aanzien van regionale projecten deels tegemoet. De projecten in het kader van lokale gedragsbeïnvloeding blijven qua uitvoering soms achter op de vooraf gestelde ambitie, wat op lokaal vlak leidt tot onderbesteding op de door de provincie verstrekte subsidie. Het gezamenlijk eerder signaleren hiervan kan alsnog tot uitvoering leiden of tot een herallocatie van de middelen binnen de regio. De nieuwe Subsidieregeling Mobiliteit van Provincie Zuid-Holland biedt, onder andere op voorspraak van Regio Midden-Holland, meer flexibiliteit en mogelijkheden dan voorheen om tussentijds te schuiven tussen projecten en activiteiten. De verdere uitbouw van de in Midden-Holland opgestarte lokale netwerken van betrokken kan helpen om hier verbetering in te brengen en het tempo waar nodig vast te houden

### 5.3 Samenwerking met partijen.

De fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland maken deel uit van de regionale werkgroep verkeersveiligheid Midden-Holland. Veilig Verkeer Nederland trekt in de werkgroep Ouderen de BROEM-dagen (tegenwoordig opriscursussen rijvaardigheid geheten) en de Scootmobielcursussen. Onderwijs Advies voert in opdracht activiteiten uit in het basisonderwijs door de inzet van de verkeersleerkrachten (School op Seef). Daarnaast is een scala aan externe partners betrokken bij de uitvoering van bijvoorbeeld het project Totally Traffic in het voortgezet onderwijs.

### 5.4 Projecten

Voor wat betreft de periode 2014 tot en met medio 2016 zijn in Midden-Holland de volgende projecten uitgevoerd:

#### Jongleren

Omdat voor het project Jongleren gedurende de looptijd van het actieprogramma geen subsidie meer werd verstrekt door de provincie Zuid-Holland zijn de materialen voor de uitvoering van Jongleren gratis te leen aangeboden aan kinderdagverblijven en peuterspeelzalen. De voorgestelde aanpak heeft helaas geen aanmeldingen bij de kinderdagverblijven en peuterspeelzalen opgeleverd. Ondersteuning vanuit de RPV Midden-Holland/Onderwijs Advies blijkt noodzakelijk om het project daadwerkelijk uit te voeren op genoemde opvanglocaties voor jonge kinderen en peuters

Nu vanaf 2017 voor het project Jongleren weer subsidie wordt verstrekt door de Provincie Zuid-Holland kunnen er weer actief peuterspeelzalen en kinderdagverblijven worden benaderd voor deelname aan het project.

#### *Conclusie:*

Het project weer opvoeren in het actieprogramma 2017-2019. In de periode tot 2014 is Jongleren naar tevredenheid uitgevoerd.

### School op Seef / Verkeersleerkracht

Er hebben in de afgelopen 3 jaar 49 scholen deelgenomen aan het project. Daarvan draaien 48 scholen nu nog mee. Met de start van het nieuwe schooljaar 2016-2017 wordt het aantal scholen medio 2016 uitgebreid. Het aantal scholen dat in de looptijd van het meerjarenplan mee kan doen aan het project wordt bepaald door de omvang van het aantal groepen van de school in relatie tot de beschikbare uren van de verkeersleerkrachten. Het voornemen om in de periode 2014-2016 47 scholen te bedienen is daarmee gehaald.

Eén school is gestopt met het programma. Op deze school is het invoeren van een ander onderwijsconcept aanleiding geweest om te stoppen met School op Seef

#### *Inzet verkeersleerkrachten*

De inzet van verkeersleerkrachten vindt plaats in het kader van het programma School op Seef. Dit programma biedt een integrale en structurele aanpak voor verkeersveiligheid en praktische verkeerseducatie aan kinderen in de basisschoolleeftijd.

Het programma is gebaseerd op een goede samenwerking tussen meerdere partijen (regio, gemeente, school en ouders).

De verkeersleerkrachten ondersteunen de school bij het ontwikkelen van beleid t.a.v. realiseren van praktische verkeerseducatie en onderhouden in die hoedanigheid nauw contact met de verkeerscontactpersoon binnen de school.

De verkeersleerkrachten verzorgen praktische verkeerslessen op de deelnemende scholen in de RPV-regio. Bij de lessen wordt gebruikt gemaakt van de lesmethode "Verkeerskunsten", waarmee een doorgaande leerlijn voor praktische verkeerseducatie gewaarborgd is. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van een materialenset die speciaal voor dit project is ontwikkeld. Deelnemende scholen krijgen gratis de beschikking over zowel de lesmethode als de materialenset.

Het aantal uren praktische verkeerslessen wordt gedurende het project van 3 jaar afgebouwd. Daarbij worden de te geven lessen geleidelijk overgedragen aan de groepsleerkrachten. Na het project houden de scholen jaarlijks 20 uur ondersteuning waarmee het coachen van de leraren door de verkeersleerkracht vorm kan krijgen. Op deze wijze wordt de continuïteit gewaarborgd zodat de school het programma zelfstandig kan overnemen.

#### *Lokale netwerken verkeersveiligheid en verkeerseducatie op scholen School op Seef*

Op de basisscholen is in meer of mindere mate aandacht voor verkeersonderwijs door de teamleerkrachten. Relatief veel scholen doen mee aan het programma School op Seef. Daarnaast is er een kring van mensen en organisaties om de scholen heen waar dankbaar gebruik van gemaakt kan worden. Deze proberen we samen te brengen in lokale netwerken verkeersveiligheid. Zo kunnen de vertegenwoordigers, van de bij scholen betrokken instanties, scholen ten dienste staan om het verkeersonderwijs te verbreden/verdiepen en de verkeersveiligheid rondom de scholen te verbeteren. De verkeersleerkrachten van Onderwijs Advies kunnen met de ondersteuning van verkeersouders en hulpouders, in het kader van het verkeersprogramma SchoolopSeef, praktijklessen verkeer meer inhoud geven. De wijkagenten en de BOA's kunnen op verzoek toezicht houden bij de scholen en indien nodig optreden tegen notoire verkeersovertreders. De gemeente kan in overleg kleinschalige verbeteringen rondom de scholen en op de schoolroutes aanbrenge. Veilig Verkeer Nederland kan op verzoek dode hoeklessen op de scholen verzorgen. Deze activiteiten kunnen op elkaar worden afgestemd in het overleg van het een lokale netwerk. Dit overleg is al op veel plekken gerealiseerd, graag bouwen we deze succesformule uit. Samen wordt nagedacht over wensen ten aanzien van verkeersonderwijs en nodige infrastructurele aanpassingen bij scholen. Deze besproken wensen kunnen ingebracht worden bij of via de gemeenten en zo mogelijk ondersteund worden met subsidie gericht op lokale gedragsbeïnvloeding en/of als input fungeren voor de gemeentelijke begroting.

Een bijkomen voordeel is dat de verschillende stakeholders staan voor het gezamenlijke doel en elkaar daarbij in de loop der tijd bij de hand nemen. Dit komt de continuïteit van de activiteiten ten goede. Is er bijvoorbeeld sprake van een organisatorische verandering bij een school, dan houdt het lokale netwerk een deel van de verworven kennis en ervaring vast.

Omdat voor veel verkeersprojecten en –activiteiten subsidie (75%) door de provincie Zuid-Holland wordt verstrekt dienen deze projecten/activiteiten jaarlijks door de gemeente te worden aangemeld bij de RPV Midden Holland. De scholen wordt daarom in het overleg van gevraagd om intern na te gaan of er voor het volgend kalenderjaar nog verkeersprojecten/-activiteiten op school zullen worden uitgevoerd. Hierbij kan worden gedacht aan de verkeersexamens, Leer in het verkeer, Streetwise van

de ANWB, De Verkeerslang, Dode Hoeklessen e.d. Verder kunnen scholen extra aandacht geven aan verkeer tijdens de landelijke acties "De scholen zijn weer begonnen" en "Fietsverlichting". De kosten van deze projecten worden, naast de subsidie van de provincie, opgenomen in de begroting van de school, de gemeentelijke begroting en/of het meerjarenprogramma van de RPV Midden Holland, waardoor een belangrijk deel van de genoemde projecten/activiteiten daaruit kan worden bekostigd.

In de gemeenten Krimpenerwaard (Vlist), Gouda (Korte Akkeren en 3 scholen Wethouder Luidens, Wilhelminaschool en de Bijenkorf) en Bodegraven-Reeuwijk (Bodegraven en Reeuwijk) zijn reeds lokale netwerken ingesteld.

*Conclusie:*

Er heeft een succesvolle uitvoering plaatsgehad en de doelstelling is behaald. In de loop van 2016 zal het aantal deelnemende scholen aan School op Seef verder toenemen.

Er is aandacht nodig voor de wijze waarop het project geborgd kan worden na de 3 jaren verkeerslesonderwijs door de verkeersleerkracht. De lokale netwerken vormen daarbij een zinvolle toevoeging.

Het advies is om in lijn met de aanbeveling uit het verkeersveiligheidsprofiel het project School op Seef voort te zetten.

Verkeersouders

Op de basisscholen die deelnemen aan het project verkeersleerkracht zijn verkeersouders aangesteld.

Dode Hoeklessen

Bij de Dode Hoeklessen, krijgen de basisschoolgroepen 5 t/m 8 middels een DVD of het digitale schoolbord informatie over een aantal kernzaken bij de Dode Hoek, daarna krijgt men klassikaal een toets, vervolgens gaat men groepsgewijs naar buiten naar de vrachtauto, waar men de kinderen laat zien wat de chauffeur wel en niet kan zien.

Voor de organisatie van de Dode Hoeklessen is een extra docent bereid gevonden voor het verzorgen van lessen op basisscholen. In de regio hebben diverse dodehoeklessen plaatsgehad. In de afgelopen jaren is ook het programma Veilig op weg (gefinancierd door TLN) op een aantal scholen in onze regio uitgevoerd.

*Conclusie:*

Ook andere partijen bieden de dode hoek lessen aan en de kosten zijn beperkt. Het voorstel is om dit project aan te blijven bieden maar daar beperkt budget voor te reserveren. Zo blijft de expertise en het netwerk in stand en worden scholen bereikt die niet door het programma Veilig op weg bediend worden.

Het is de verwachting dat jaarlijks op 8 scholen een les aangeboden kan worden voor 2.000 euro.

Totally Traffic

De RPV Midden-Holland is in 2010 gestart met het project Voorgezet Onderwijs (Totally Traffic). Op het Gemini College in Lekkerkerk, de Willem de Zwijgerschool en Schoonhovens College in Schoonhoven, de Thorbecke Nieuwerkerk aan den IJssel, het Driestar College en Carmel College, het Segment en het Wellant College in Gouda zijn door gastdocenten verkeersmodules uit het programma Totally Traffic uitgevoerd. Op verzoek van het bestuurlijk overleg vindt een extra inzet plaats op de doelgroep middelbare scholieren. Aan Team Alert is daarom in 2016 opdracht verstrekt voor het werven van nog een aantal VO scholen. Daar zullen naar verwachting ca. 10 extra activiteiten uitgevoerd kunnen worden.

Op de VO scholen in Midden-Holland zijn de volgende modules uitgevoerd:

- Dode Hoeklessen;
- Meneer Sanders leert fietsen;
- Openbaar Vervoer;
- Alcohol en drugs in het verkeer;
- Jouw Route;

- Zeven Sloten;
- Pats Boem;
- Kruispunt Debat;
- NS les Knalrood;
- Prorail Pazzup;
- De veilige fiets, onderdeel Kunstlicht;
- Fiets Alert;
- LaMazien;
- Leerlingenwedstrijd: Ik wil je zien. Hoe doe jij dat?

Het Driestar college uit Gouda heeft op 3 oktober 2014 in het provinciehuis in Den Haag de Totally Traffic Award 2014 ontvangen. De Praktijkschool Het Segment, eveneens uit Gouda, heeft op woensdag 2 december 2015 uit handen van Ambassadeur verkeersveiligheid Midden-Holland en tevens voorzitter van de RPV Midden Holland mw. Niezen, de Totally Traffic Award in de categorie "schoolplannen" ontvangen. De verkeerscoördinator verkeerseducatie van Het Segment, Mariska Korsen, ontving op die dag ook een Totally Traffic prijs: zij kreeg de eervolle vermelding in de categorie "personen" voor de totstandkoming van het verkeerseducatie plan en voor de verkeerslessen in het algemeen.

#### *Conclusie:*

Het project verloopt goed, het aantal modules groeit en is goed op elkaar afgestemd. Met name scholieren die voor het eerst van de basisschool naar het voortgezet onderwijs gaan en dit veelal per fiets doen, hebben er baat bij. Daarnaast wordt hiermee ook de doelgroep, die extra aandacht behoeft volgens het verkeersveiligheidsprofiel (16-17 jarigen), bereikt.

Voorstel is om het project voort te zetten.

#### Jonge bestuurders

In het gebied van Midden Holland vonden in de jaren 2014-2016 Praktijkdagen Jonge Autorijders plaats. Dit project beoogt de rijvaardigheid en de risicoperceptie van beginnende bestuurders te vergroten. Een dag vond plaats in Gouda en kwam ten laste van het budget van de RPV. Er zijn goede ervaringen met deze praktijkdagen, garages werken volop mee. Enthousiaste gemeenten herhalen het project.

Gemeenten ervaren wel veel organisatielast vanwege mailings die uitgedaan moesten worden. Dit proces is inmiddels wat efficiënter. Daarnaast zijn de kosten betrekkelijk hoog in relatie tot het aantal deelnemers.

#### *Conclusie:*

De doelgroep jonge bestuurders is een aandachtsgroep in zowel het verkeersveiligheidsprofiel als de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk.

Voorstel is om het project voort te zetten en te zoeken naar mogelijkheden of alternatieven om het bereik te vergroten.

#### Rijvaardigheidsritten voor 50-plussers (BROEM-ritten)

De Broemritten zijn een succes vanwege onder meer de inzet van vrijwilligers, gecertificeerde ritadviseurs en VVN. De lessen zijn toegankelijk voor alle senioren in regio Midden-Holland. In de afgelopen periode zijn 2 BROEM-dagen georganiseerd. In 2014 is een BROEM-les verzorgd in Nederlek, hier hebben 60 deelnemers aan meegedaan. In 2015 is geen cursus geweest, de belangstelling was te klein. In 2016 wordt een dag georganiseerd in Schoonhoven, de verwachting is dat 60 personen zullen deelnemen.

Het aantal deelnemers is gemiddeld 45 personen per keer.

#### Scootmobielcursussen

Op een scootmobielcursus wordt gedurende een dag een cursus aangeboden bestaande uit theorie, ogen- en orentest, behendigheidstraining en een buitenroute waarbij men met gevaarlijke verkeerssituaties te maken krijgt. Daarnaast wordt de beheersing van de scootmobiel beoefend en indien nodig wordt de scootmobiel nagekeken op gebreken.

In Midden-Holland is de Scootmobielcursus als lokaal project georganiseerd. Subsidiering was sinds 2012 niet meer mogelijk, ook niet als lokaal project. RWV-lid VVN is op verzoek en overleg betrokken bij lokale initiatieven. Inmiddels is de subsidiering met de nieuwe subsidieregeling weer wel mogelijk geworden.

#### Campagne 'De scholen zijn weer begonnen' en 'Bob in de sportkantine'

De regiogemeenten zijn voorzien van campagnematerialen "De scholen zijn weer begonnen" en doen actief mee aan de acties.

De campagne "Bob in de sportkantine" is samen met andere regio's met succes uitgevoerd in 2015.

#### Conclusie:

Zowel het verkeersveiligheidsprofiel als de beleidsimpuls van het Rijk geven de aanbeveling om extra aandacht te hebben voor jonge beginnende automobilisten. Met beide campagnes worden deze doelgroepen bereikt. Daarnaast worden ook de ervaren bestuurders bereikt. Omdat rekening is gehouden met een jaarlijkse inzet is niet het gehele budget hiervoor aangewend. Daarnaast bleken de kosten lager uit te vallen.

Bob Sport zal naar verwachting om het jaar georganiseerd worden. Midden-Holland is aan de beurt in 2017 en 2019.

### **5.5 Monitoring**

De RPV zal gemeenten stimuleren om verkeersonveilige situaties met behulp van beschikbare analysemethoden te onderzoeken en indien nodig maatregelen te treffen. Het gebruik van de instrumenten Viastat en Speedprofiles draagt hieraan bij. Verder zal bij partners blijvend gepleit worden voor een kwalitatief goede registratiegraad van ongevallen.

### **5.6 Integraliteit**

Beleidsmatig is er geen relatie op lokaal en regionaal niveau op het terrein van ruimtelijke ordening.

Binnen de gemeenten zal natuurlijk wel afstemming over en weer zijn over infrastructurele aangelegenheden, maar op het niveau van de gedragsbeïnvloeding is deze er niet.

Met de organisaties betrokken bij de bevordering van uitvoering van verkeersveiligheid zijn wel sterke relaties (peuterspeelzalen en kinderdagverblijven, scholen, OBD).

Op andere terreinen zoals onderwijs is ook sprake van een sterke relatie, via de projecten School op Seef, Jongleren en Voortgezet Onderwijs.

Binnen de RPV Midden-Holland is in de afgelopen jaren geen directe relatie geweest met het gebiedsprofielen (Rijn)Gouwestreek/Krimpenerwaard en de daarmee samenhangende infrastructuurprojecten. Verkeersveiligheid is namelijk niet het centrale punt in de gebiedsprofielen. Op projectniveau werd de verkeersveiligheid meegenomen of was soms de doelstelling, maar niet op generiek niveau. In de gebiedsprofielen is bijvoorbeeld voor wat betreft verkeersveiligheid aandacht besteed aan de afstemming tussen wegbeheerders ten aanzien van wegategorisering en de menging van langzaam en snel verkeer.

In het nieuwe RVVP speelt verkeersveiligheid wel een belangrijke rol (zie paragraaf 2.2 "regionale beleidskaders").

Verder heeft de RPV bij de voordracht van middelen in het kader van Duurzaam Veilig II voor infrastructuur, in de afgelopen jaren steeds een belangrijke rol gehad. Bijvoorbeeld door bij de verdeling van gelden het belang van kwetsbare verkeersslachtoffers nadrukkelijk mee te wegen. Zo waren bij de ontwikkeling van de verdeelsystematiek voor de verdeling van DV-gelden ook leden van de RWV (zoals politie Hollands Midden, ROV en VVN) betrokken.

### **5.7 Conclusies en Aanbevelingen**

De conclusie is dat de projecten in overwegende mate succesvol uitgevoerd en ontvangen zijn. Dit komt mede door de succesvolle ondersteuning door de projectleider verkeersveiligheid welke voor 100% gesubsidieerd wordt door de provincie.

Per project is hierboven aangegeven wat het advies is voor de komende 3 jaar. In het volgende hoofdstuk zijn de projecten beschreven die in de komende periode zullen worden uitgevoerd.

Wat de financiën voor de RPV Midden-Holland aangaat kan geconcludeerd worden dat de begroting voor 2014-2016 op basis van de toen bekende inzichten goed geraamd was, maar dat een aantal



zaken in de praktijk (zoals materialen ten behoeve van de lessen School op Seef door de verkeersleerkracht) duurder worden. Een aantal andere projecten is daarentegen goedkoper uitgevallen, wat het totaaleffect tempert. Voor de toekomst zal rekening gehouden moeten worden met hogere kosten voor de verkeersleerkracht en voor materialen dan voorheen. Daarnaast vergen het enthousiast ontvangen Bob in de sportkantine en Totally Traffic een behoorlijk aandeel in het toekomstige budget. Bij het maken van keuzes zal daarbij rekening gehouden worden met het hefboomeffect van de subsidie (afhankelijk van de doelgroep aflopend van 75%, 50% naar 0%). Zo staat bij 75% subsidie vanuit de provincie tegen elke regionale euro drie euro van de provincie, waardoor in totaal vier euro beschikbaar is voor een project. Bij 50% subsidie staat tegen elke regionale euro slechts één euro.

## **6. Activiteitenplan 2017 - 2019**

### **6.1 Inleiding**

Op basis van de landelijke en regionale beleidskaders en de ervaringen en ontwikkelingen binnen de RPV in de afgelopen jaren, zijn we met de RPV gekomen tot een activiteitenplan voor de periode 2017 - 2019. Dit activiteitenplan kent als hoofdthema's voorlichting, permanente verkeerseducatie, handhaving, flankerende infrastructuur en onderzoek. Hierbij geven we extra aandacht aan de doelgroepen jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers (Focusgroepen uit de Beleidsimpuls). Uit de monitoren van de BIV van de afgelopen jaren blijkt dat deze focusgroepen nog steeds onverkort aandacht behoeven. Tevens is er aandacht voor de visie Maak van de nul een Punt (Mvd01.), als basismotivatie voor het gedrag in het verkeer, het verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering van verkeersveiligheidsactiviteiten.

In het activiteitenplan worden tevens de aanbevelingen op basis van het verkeersveiligheidsprofiel 2016 en activiteiten die naar aanleiding daarvan zullen worden uitgevoerd meegenomen. Bovendien wordt in beeld gebracht welke werkgroep/partij verantwoordelijk is voor de uitvoering van de activiteiten. Het activiteitenplan 2017 - 2019 eindigt met een begroting van deze activiteiten met de voor de uitvoering benodigde subsidie. De regionale subsidie gedragsbeïnvloeding zal na vaststelling van het plan, evenals de aanvragen van lokale subsidies gedragsbeïnvloeding voor de jaren 2107-2019, bij de provincie aangevraagd worden.

Voor de komende periode wordt de ambitie binnen de gestelde budgettaire kaders vastgehouden en daar waar mogelijk worden nieuwe accenten gelegd op basis van de bevindingen uit het Verkeersveiligheidsprofiel en de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Waardevolle projecten zoals de verkeersleerkracht binnen School op Seef en Totally Traffic voor het voortgezet onderwijs worden gecontinueerd. Daarnaast zal de in de voorgaande jaren gestarte campagne "Bob in de sportkantine" worden gecontinueerd. Ook nieuwe activiteiten krijgen ruimte, zoals Scootmobiel en JONGleren. De ambitie kan alleen worden bereikt door een gezamenlijke inspanning van alle betrokkenen op regionaal vlak.

Daarnaast wil de RPV de aandacht voor verkeersveiligheid verbeteren. Door profilering van de RPV kan de aandacht voor verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding verhoogd worden. Campagnes zijn hier een goed middel voor, maar ook (bestuurlijke) aandacht voor lokale initiatieven kan bijdragen. De Ambassadeur verkeersveiligheid heeft hier een trekkende rol in. Voorbeelden zijn de uitreiking van de Totally Traffic Award aan de Driestar en aan het Segment, en een film met de Ambassadeur over verkeersveiligheid bij praktijkschool Het Segment d.d. 8 juni 2016

### **Nadruk op jeugd met aandacht voor aanbevelingen uit verkeersveiligheidsprofiel**

De in het plan beoogde projecten zijn te onderscheiden in een drietal hoofdthema's:

- Jeugd
- Ouderen
- campagnes & handhaving

De RPV wil de komende periode (2016-2019), conform de aanbeveling uit het verkeersveiligheidsprofiel om de reguliere aanpak permanente verkeerseducatie voort te zetten, de nadruk blijven houden op het hoofdthema jeugd. Binnen het hoofdthema jeugd is het project de verkeersleerkracht (binnen het kader van School op Seef) het belangrijkste onderdeel.

Voor dit belang dat eraan gehecht wordt is een aantal redenen te benoemen:

- kinderen zijn zich nog onvoldoende bewust van gevaar in het verkeer en zijn om die reden extra kwetsbaar;

- kinderen zijn vatbaarder voor gedragsverandering;  
- de verkeersleerkracht is een instrument dat grote aantallen jongeren kan bereiken binnen hun dagelijkse routine (de schoolgang).  
Ook het continueren van de aanpak veilige schoolomgevingen zal door de RPV bij de gemeenten worden gestimuleerd.

Daar is verder een praktische reden aan toe te voegen: activiteiten gericht op jongeren worden voor maximaal 75% gesubsidieerd. Daarmee kan het maximale gehaald worden uit het regionaal ingebrachte geld.

Tegenover elke regionale euro staan zo 3 provinciale euro's aan subsidie.

Verder zijn de aanbevelingen uit het verkeersveiligheidsprofiel en de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk nadrukkelijk meegenomen in het plan.

Uit het verkeersveiligheidsprofiel komt het advies om naast het bovenvermelde aandacht te hebben voor jonge beginnende bestuurders in de leeftijd van 16-17 en 18-24 jaar. De 16-17 jarigen worden bereikt met het project Totally Traffic, de 18-24 jarigen met het project jonge beginnende bestuurders. Jonge beginnende bestuurders worden ook bereikt via de reguliere campagnes en "Bob in de sportkantine".

Ten aanzien van de aanbeveling voorlichting en handhaving op 80 km/u wegen zal met betrokken wegbeheerders in overleg getreden worden. Ook voor handhaving op rijden onder invloed van drugs en medicijnen en fietsverlichting (voor) buiten de bebouwde kom zal in de komende periode aandacht worden gevraagd bij de betrokken wegbeheerders. Uit het PROV 2015 blijkt voorts dat de gepercipieerde pakkans voor rijden onder invloed, te snel rijden en gordeldracht laag is. Overigens is dit over de gehele provincie waarneembaar.

Verder zal de RPV ten aanzien van onderstaande punten uit het verkeersveiligheidsprofiel actie ondernemen:

De ongevalstypen op 50- en 80 km/uur wegen kunnen niet betrouwbaar worden geanalyseerd omdat geen actuele wegkenmerken beschikbaar zijn. VIA actualiseert de komende jaren de gegevens.

De RPV zal de wegbeheerders erop wijzen dat, na de actualisatieslag van de wegkenmerken, de wijzigingen regelmatig geverifieerd moeten worden om het bestand actueel te houden

Ruim een derde van de bewoners in de grootste gemeente in Midden-Holland (Gouda) ervaart veel verkeersoverlast. Dit komt ongeveer overeen met het landelijk gemiddelde. Via het Meldpunt Veilig Verkeer worden sporadisch meldingen over verkeersveiligheidssituaties gedaan. Deze meldingen worden doorgestuurd naar de betrokken (en verantwoordelijke) wegbeheerder. De aantallen meldingen zijn (nog) te klein om een generiek beeld te geven van de verkeersveiligheidsbeleving van bewoners en weggebruikers.

De RPV Midden Holland en de lokale wegbeheerders zullen zich beraden of zij een (of meerdere) meldpunt(en) willen gebruiken en hoe.

De meeste gemeenten hebben een Lokale Aanpak Veilig Fietsen opgesteld. Gouda zegt toe 'fietsveiligheid als belangrijk thema mee te nemen bij de actualisatie van met mobiliteitsplan'; van Krimpenerwaard is onbekend of een Lokale Aanpak is of wordt opgesteld.

De RPV Midden-Holland zal de gemeenten blijven aansporen om de Lokale Aanpak Veilig Fietsen op te stellen en in te bedden in het gemeentelijk beleid.

Er zijn in de periode 2013-2015 geen scootmobielcursussen gehouden. Ouderen zijn echter wel een specifieke focusgroep in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid en onder meer de rapportage 'Opschakelen naar meer Verkeersveiligheid' pleit voor meer verkeersveiligheidsinzet voor ouderen (die onder meer gebruik maken van een scootmobiel).

De RPV Midden-Holland zal onderzoeken of, en zo ja in welke gemeenten, er in de komende jaren behoefte is aan scootmobielcursussen en deze aanbieden.

## **Conclusie en aanbeveling subjectieve doelgroepenanalyse en Beleidsimpuls Verkeersveiligheid**

Conclusie: De groepen, die relatief vaak als verkeersslachtoffer zijn geregistreerd, zijn:

- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 16 t/m 17 jaar (focusgroep **jonge beginnende bestuurders**): 36% van deze ernstige slachtoffers waren fietsers (focusgroep fietsers);
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (focusgroep **jonge beginnende bestuurders**): 41% van deze ernstige slachtoffers waren automobilisten;

De RPV Midden-Holland zal naast de voortzetting van de huidige aanpak permanente verkeerseducatie aandacht blijven houden voor de risicogroep jonge beginnende bestuurders

De beleidsimpuls vraagt aandacht voor jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers. De VNG heeft dat o.a. vertaald in aandacht voor (oudere) fietsers en het maatschappelijk middenveld betrekken. Al de genoemde focusgroepen krijgen aandacht in dit actieplan. Jonge beginnende bestuurders in het gelijkgenaamde project, ouderen via de Opfriscursussen rijvaardigheid (voorheen BROEM) en fietsers via Totally Traffic en bijvoorbeeld fietsverlichtingscampagnes. Een deel van de lokale activiteiten (denk aan bijvoorbeeld het fietsexamen, fietsverlichting, verkeerslokaal, campagnecalender, Streetwise ANWB, Alcohol en drugs in het verkeer, opfriscursussen verkeertheorie 55+, scootmobiel, school/thuisroute etc. hebben verband hiermee en verstrekken elkaar). Over het geheel genomen kan gesteld worden dat de aanbevelingen uit beide stukken ter harte genomen worden en meer dan voldoende terug komen in de activiteiten die in Midden-Holland zullen worden uitgevoerd op regionaal en lokaal niveau.

## **6.2 Gedragsmaatregelen**

### **6.2.1 Communicatie en voorlichting vanuit het Rijk**

#### Achtergrond

In 2003 is gestart met het landelijk afstemmen van de op het algemene publiek gerichte verkeersveiligheids campagnes. Hiervoor is een landelijke pay-off ontwikkeld: "Daar kun je mee thuis komen" (Nadat een aantal jaren het motto "Veilig thuiskomen heb je zelf in de hand" in gebruik was, is de oorspronkelijke pay-off weer in gebruik genomen). Elk jaar wordt de campagnecalender hiervoor weer vastgesteld. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt zorg voor de landelijke communicatieactiviteiten, ontwerp van materialen en productie van radio- en TV-spots. Naast de publiekscampagnes wordt het onderwerp verkeersveiligheid onder de aandacht van verschillende media gebracht door het voorbereiden van persberichten, het schrijven van artikelen, interviews bij regionale / lokale radio- en TV-stations. In 2015 heeft het ministerie een partnersite – [www.verkeersveiligheids campagnes.nl](http://www.verkeersveiligheids campagnes.nl) – aan de bestuurlijke en maatschappelijke partners ter beschikking gesteld. Deze site maakt het hen mogelijk om op een makkelijke manier met de eigen media en activiteiten aan te haken bij de landelijke verkeersveiligheids campagnes.

#### Doelstelling

De doelstelling is dat alle weggebruikers bereikt worden met de boodschap dat zij zich verkeersveilig moeten gedragen.

#### Activiteiten

Extern en intern gerichte activiteiten zoals bijvoorbeeld campagneborden, advertenties, artikelen, persberichten en social media. Op regionaal/lokaal niveau de landelijke acties ondersteunen (bv. Scholen zijn weer begonnen, gordels om, fietsverlichting) door bijvoorbeeld te adverteren in plaatselijke kranten, of de mogelijkheid te bekijken voor campagnefaciliteiten langs belangrijke uitvalswegen om gedurende het jaar landelijke campagnes mee te communiceren.

### **6.2.2 Communicatie en voorlichting vanuit het ROV-ZH**

#### Achtergrond

Het ROV voert in samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland, de RPV's en maatschappelijke organisaties, regionale verkeersveiligheids campagnes uit.

### Doelstelling

Met de regionale campagne wordt beoogd in te springen op de regionaal specifieke verkeersveiligheids thema's en problematiek, zoals bijvoorbeeld het gebruik van medicijnen in het verkeer, alcohol in de sportkantine en smartphones op de fiets door jongeren.

### Activiteiten

Het ROV initieert de campagnes, denkt mee over de invulling, maakt afspraken met regionale media, verspreidt informatie over inhoud en middelen en verstuurt op bestelling materialen.

## **6.2.3 Communicatie en voorlichting vanuit de decentrale overheden**

### Achtergrond

RPV Midden-Holland werkt via campagnes en campagnemateriaal aan gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers.

### Doelstelling

De doelstelling is dat alle weggebruikers bereikt worden met de boodschap dat zij zich verkeersveilig moeten gedragen.

### Activiteiten

Communicatie en acties m.b.t. campagnes HELMGRAS, jonge fietsers, jonge automobilisten en "Bob in de sportkantine".

## **6.2.4 Verkeerseducatie**

Een structurele aanpak van verkeerseducatie, gericht op de verschillende naar leeftijd ingedeelde doelgroepen, blijft een pijler voor een duurzaam veilig verkeerssysteem. Immers, voorlichting en scholing volgens een doorgaande lijn zijn nodig om ervoor te zorgen dat weggebruikers in hun verschillende ontwikkelingsfasen en situaties de nodige kennis, vaardigheden en motivatie hebben om zich veilig te gedragen. Rijk, regievoerders, ROV-ZH, gemeenten en maatschappelijke organisaties hebben hierin elk hun rol. Inhoudelijk zijn de leerdoelen voor Permanente Verkeerseducatie de leidraad.

Binnen de RPV maken de partners afspraken over een duurzame ondersteuningsstructuur, die aansluit op de bovenregionale en landelijke structuren. Gezien onze inzet en ervaringen van de afgelopen jaren, de ongevalcijfers voor onze regio en de beleidstendensen, zowel landelijk als regionaal, hebben we binnen de RPV de keus gemaakt om voor onderstaande doelgroepen activiteiten in dit meerjarenplan op te nemen.

### **6.2.3.1 Voorschoolse educatie (0-4 jarigen, project JONGleren)**

#### Achtergrond

Kinderen in de leeftijd van 0 tot 4 jaar en hun ouders zijn een heel belangrijke doelgroep van Permanente Verkeerseducatie. Vanzelfsprekend kunnen peuters nog niet zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Zij leren echter in een hoog tempo, zowel door imitatie van het gedrag van ouders en begeleiders als door te luisteren naar wat deze hen vertellen over het verkeer. Ten slotte is het natuurlijk van het grootste belang, dat volwassenen de juiste beveiligingsmiddelen gebruiken als ze kinderen in deze leeftijd vervoeren, of dat nu per auto of (brom)fiets is.

De ervaring leert, dat ouders van jonge kinderen in de regel heel gemotiveerd zijn om actief met de veiligheid van hun kinderen bezig te zijn. En ook voor ouders geldt, dat de eenmaal aangeleerde kennis, vaardigheden en houding als verkeersopvoeder een basis is voor de goede opstelling bij het verder opgroeien van hun kinderen.

De inzet in deze periode is er op gericht om de uitvoering van het project JONGleren weer nieuw leven in te blazen, mede omdat de provincie Zuid-Holland dit project weer gaat subsidiëren. Dit project zal worden uitgevoerd bij peuterspeelzalen en kinderdagverblijven.

#### Doelstelling

De kinderdagverblijven die in de periode 2011-2013 het project zelf hebben uitgevoerd zullen opnieuw benaderen worden voor deelname aan het project. Daarnaast zullen nieuwe locaties gezocht worden voor deelname. De RPV zal het materiaal up-to-date houden. De kinderdagverblijven hebben elk jaar nieuwe aanwas van kinderen en ouders zodat alleen al het handhaven van dezelfde locaties toch jaarlijks al tot een nieuwe groep deelnemers leidt.

## Activiteiten

### JONGLeren

Voorstel is een bedrag van 5.000 euro op te nemen voor het continueren en uitbreiden van het project JONGLeren, Het bezoeken van de locaties waar in voorgaande jaren is deelgenomen aan het project en het werven van nieuwe kinderdagverblijven en peuterspeelzalen zal door de onderwijsbegeleidingsdienst of een andere in de hand te nemen uitvoerder worden gedaan.

### 6.2.3.2 SCHOOL op SEEF (4-12 jarigen)

#### Achtergrond

SCHOOL op SEEF is hét programma in Zuid-Holland voor een goede aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie aan kinderen in de basisschoolleeftijd. Hier worden kinderen in een veilige omgeving op een eigentijdse manier begeleid in hun ontwikkeling tot duurzaam veilige weggebruikers.

De leeftijdsgroep 4 tot 12 jaar valt samen met de periode die kinderen doorbrengen op de basisschool. In het verkeer kenmerkt deze periode zich met name door de ontwikkeling die kinderen doormaken van passagier tot zelfstandig verkeersdeelnemer. Vanaf hun vierde jaar gaan kinderen meestal onder begeleiding naar school, later mogen zij zelfstandig de route naar school afleggen. De fiets vormt daarbij een belangrijke uitbreiding van de actieradius van het kind. Het fietsen is daarbij echter een geheel nieuwe verkeersrol. In eerste instantie zal de aandacht met name uitgaan naar het fietsen als taak op zich. Pas wanneer men deze vaardigheid enigszins beheerst, is er ook weer ruimte om de aandacht te richten op het verkeer.

Essentieel is daarbij dat ook de schoolroutes en –omgeving veilig zijn ingericht, dat ouders actief zijn in hun verkeersopvoeding en dat medeweggebruikers rekening houden met de belangen van kinderen in het verkeer.

Samenwerking en gemeenschappelijk belang staan binnen SCHOOL op SEEF centraal. De verkeersveiligheid van kinderen is immers een gedeelde verantwoordelijkheid.

#### Doelstellingen

Het programma SCHOOL op SEEF heeft 7 doelstellingen:

1. De schoolomgeving en de schoolroutes zijn veilig ingericht
2. Er vindt theoretisch verkeersonderwijs plaats in alle leerjaren
3. Er vindt praktisch verkeersonderwijs plaats in alle leerjaren
4. Er wordt met de ouders gecommuniceerd over verkeersveiligheid
5. Er vindt (indien nodig) handhaving plaats die is afgestemd op de specifieke situatie
6. Er wordt gestimuleerd zoveel mogelijk met de fiets of lopend naar school te gaan
7. De aanpak is structureel en is verankerd in een goede organisatiestructuur

#### Betrokkenen

Het programma SCHOOL op SEEF ondersteunt verschillende doelgroepen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van kinderen tot zelfstandige en vaardige verkeersdeelnemers:

- op de **school** krijgen de kinderen praktische en theoretische les volgens een doorgaande leerlijn;
- **ouders** geven natuurlijk het goede voorbeeld en oefenen met hun kinderen in het verkeer;
- de **gemeente** kan zorgen voor een fysiek veilige omgeving;
- de **regio** zorgt voor faciliteiten om activiteiten te organiseren en de samenwerking te bevorderen.

#### Invalshoeken

SCHOOL op SEEF is een “integraal” programma, dat wil zeggen dat samenwerking tussen allen betrokken partijen een ‘must’ is. Met behulp van een mix van eigen producten en maatregelen wordt gewerkt aan het gezamenlijke belang: de verkeersveiligheid van kinderen op en rond de basisschool. Integraal betekent ook dat er vanuit verschillende invalshoeken aandacht wordt besteed aan:

- **fysieke maatregelen** om de schoolomgeving en schoolthuisroute veiliger te maken;
- **theoretische en praktische verkeerslessen** om de vaardigheden, inzichten en zelfredzaamheid van de kinderen in het verkeer te trainen en vergroten;
- **communicatie** om opvoeders bewust te maken van de ontwikkeling en beperkingen van kinderen in het verkeer en hun rol en verantwoordelijkheden daarin; nieuw hierin is de ontwikkeling van nieuwe middelen voor communicatie met en informatie aan ouders. Dit is deels gereed en terug te vinden op [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl). In aanvulling hierop ontwikkelen landelijke partners ook middelen.
- **handhaving** (als dat nodig is) als laatste middel om de verkeersveiligheid ‘af te dwingen’.

Pijlers ("ondersteuners")

- **De regionale projectleiders** voor gedragsbeïnvloeding ondersteunen en stimuleren binnen SCHOOL op SEEF de betrokken partijen en coördineren de samenwerking in de eigen regio.
- De **Verkeersleerkracht** is de coach die de school voor een bepaalde tijd ondersteunt en adviseert bij het uitvoeren en organiseren van praktische verkeerslessen en andere SCHOOL op SEEF activiteiten;
- De **schoolcontactpersoon Verkeer** coördineert binnen SCHOOL op SEEF alle verkeersactiviteiten en draagt zorg voor communicatie richting de ouders. De schoolcontactpersoon is hét aanspreekpunt op een school voor verkeersactiviteiten en zorgt ervoor dat verkeersveiligheid een vaste plek krijgt binnen de school.
- De **Verkeersouder** organiseert op school aanvullende en ondersteunende activiteiten zoals een Dodehoek actie of het Praktisch Verkeersexamen. Daarnaast houdt de verkeersouder de school scherp op het uitvoeren van verkeersactiviteiten en een veilige schoolomgeving.
- **Lokale werkgroepen** binnen een gemeente of wijk waarin zowel scholen als gemeente, verkeersleerkrachten en verkeersouders zitting hebben, zorgen voor continuïteit, enthousiasme en draagvlak om (gezamenlijk) verkeersactiviteiten uit te voeren.

### Structureel

Permanente aandacht voor verkeersveiligheid van zowel school als gemeente is een randvoorwaarde voor succes. Concreet betekent dit dat verkeersveiligheid wordt opgenomen in het **school- en gemeentelijk beleid** en dat er jaarlijks activiteiten worden ondernomen in alle leerjaren.

### De verkeersleerkracht

Om scholen op weg te helpen om structureel aan verkeersveiligheid te werken, is als onderdeel van SCHOOL op SEEF, de verkeersleerkracht ingesteld. Deze professionele leerkracht geeft praktische verkeerslessen en coacht de school om te komen tot een structurele inbedding van verkeersveiligheid in het schoolprogramma. Daarbij wijst de verkeersleerkracht naast de praktische verkeerslessen ook op activiteiten die zijn gericht op een veilige schoolomgeving, contacten met de gemeente, etc. In een periode van drie jaren neemt de inzet van de verkeersleerkracht op de school af en de inzet van de school zelf toe volgens onderstaand model.

Uren verkeersleerkracht per groep			
	les	begeleiding	totaal
1e jaar	2	1	3
2e jaar	1	1	2
3e jaar	0	1	1

Na die drie jaren komt de verkeersleerkracht nog een beperkt aantal uren per jaar langs bij de school.

### SCHOOL op SEEF en het verkeersveiligheidslabel

Scholen die de verkeersleerkracht in huis willen halen, dienen zich in te zetten voor verkeersveiligheid, een schoolcontactpersoon aan te stellen en zich in te spannen om een of meer verkeersouders te werven. Verder neemt de regio de kosten van de verkeersleerkracht en benodigde materialen voor haar rekening en de gemeente werkt positief mee aan een veiligere schoolomgeving. Als extra stimulans voor scholen, om ook na vertrek van de verkeersleerkracht structureel aan verkeersveiligheid te blijven werken, is er de mogelijkheid om een verkeersveiligheidslabel te halen. De eisen waaraan de school dan moet voldoen, betreffen naast de activiteiten zelf, in grote mate de organisatie daarvan (structurele aanpak). Op dit moment zijn er 7 scholen die een verkeersveiligheidslabel hebben behaald. De verkeersleerkrachten gaan de scholen die deelnemen aan School op Seef actief benaderen voor het behalen van het verkeersveiligheidslabel. Ook tijdens de lokale netwerkbijeenkomsten zal het verkeersveiligheidslabel worden gepromoot.

### Doelstelling

Op de (middel)lange termijn hopen we te bereiken dat een zo groot mogelijk aantal basisscholen volgens de aanpak van SCHOOL op SEEF op een structurele wijze aan verkeerseducatie werkt. Dat betekent dat enerzijds de aandacht gericht moet zijn op het jaarlijks uitbreiden van het aantal scholen dat deel gaat nemen en anderzijds op het bewerkstelligen dat de scholen na de drie jaren ook structureel aan verkeersveiligheid blijven werken. Hiertoe wordt de verkeersleerkracht nog voor een

beperkt aantal uren per jaar in de gelegenheid gesteld om de school te bezoeken. Ook worden scholen om deze reden aangemoedigd om het verkeersveiligheidslabel te behalen. De inzet van middelen zal er steeds meer op gericht zijn om bestaande scholen 'erbij te houden'. Hiertoe is er een beperkte jaarlijkse groei van het aantal contractscholen. Tegelijkertijd is er veel aandacht voor 'onderhoud' voor scholen die de drie jaren verkeersleerkracht achter de rug hebben.

In de periode 2017-2019 zal de inzet er op gericht zijn, dat in 2019:

- Circa 56 scholen (van het totaal aantal scholen, zijnde 94 scholen) planmatig meedoet aan School op Seef. Momenteel doen 48 scholen mee aan het project, dat betekent een uitbreiding met ca. 17% in de komende 3 jaar. Uitgangspunt is dat de 48 reeds aan School op seef deelnemende scholen gestimuleerd worden om deel te blijven nemen. De doelstelling in het oude actieprogramma was 47 scholen in de periode 2014-2016 deel te laten nemen aan Schoolopseef.
- Op al deze scholen een schoolcontactpersoon verkeer is aangesteld, die via netwerkbijeenkomsten en workshops de kennis verwerft en behoudt om de rol van schoolcontactpersoon te kunnen vervullen.
- De gemeenten minstens 1 maal contact hebben gelegd met de scholen om SCHOOL op SEEF en de aandacht voor de veilige schoolomgeving/school-thuisroutes aan de orde te stellen. In overleg met de deelnemende scholen bezien de gemeenten de schoolomgeving en schoolroutes.
- Op deze scholen een verkeersouder/contactouder verkeer is aangesteld.
- Op deze scholen actief meegedaan wordt in een lokaal netwerk School op Seef
- Bevorderd wordt dat 20% van deze scholen zich ingezet heeft voor certificering binnen SCHOOL op SEEF.

#### Activiteiten

##### *- Inzet verkeersleerkracht, materiaal en begeleiding*

Het is nadrukkelijk de bedoeling dat docenten op scholen de opgedane kennis en ervaring overnemen van de verkeersleerkracht om de lessen vervolgens zelf uit te gaan voeren. De verkeersleerkracht geeft 3 jaar les op een school, dit gebeurt afbouwend (1e jaar 3 uur per groep, 2e jaar 2 uur en 3e jaar 1 uur). Na die 3 jaar treedt de beheerfase in werking en worden de lessen door de schooldocent zelf verzorgd. Echter om te verzekeren dat de lessen in navolgende jaren correct verzorgd worden, wordt er een onderhoudstraject aangeboden, waarbij de verkeersleerkracht voor een beperkt aantal uren de docent ondersteunt en zijn kennis op peil houdt. Deze investering in de toekomst levert enerzijds als voordeel op dat scholen het onderwijs overnemen van de RPV, maar anderzijds is daarvoor wel een onderhoudsbijdrage nodig. Met de onderwijsbegeleidingsdienst zal in overleg getreden worden over de wijze waarop de beheerfase het beste inhoud gegeven kan worden. De inzet op scholen zal bepaald worden met dit evenwicht tussen investeren in 3 jaren onderwijs en het onderhoud daarna. Dit is een dynamisch proces waarbij tempo van investeren (3 jaar les per school) en budget wederzijds met elkaar samenhangen. In de schatting is rekening gehouden met gemiddeld 20 uur per school aan begeleiding na de lesperiode van 3 jaar. Over de daadwerkelijke inzet na 3 jaar zal nader overleg met de onderwijsbegeleidingsdienst plaatsvinden. Het daadwerkelijk benodigde aantal uren is afhankelijk van onder meer het aantal groepen per school. De omvang van de scholen is uiteindelijk ook van invloed op het aantal scholen dat met de beschikbare capaciteit kan worden bediend.

Het is de verwachting dat met deze inzet over 3 jaren gerekend een uitbreiding met ca. 8 scholen t/m 2019 haalbaar is, doordat per school elk jaar door afbouw minder uren nodig zijn. Het totale aantal bediende scholen in 2017-2019 stijgt dan van 48 naar 56.

##### *- Verkeersouders*

Binnen het School op Seef concept zijn de ouders een onmisbare schakel. Dit werkt goed en zal worden gecontinueerd. De ervaring tot heden leert dat met een bedrag van 2.500 euro kan worden volstaan.

##### *- Dode hoeklessen*

In samenwerking met VVN en vrijwilligers wordt hieraan uitvoering gegeven. Hiervoor 2.000 euro beschikbaar.

- Indien nodig en mogelijk bv. mailings, schoolbezoeken en/of presentaties op scholen, e.d.

### **6.2.3.3 TotallyTraffic (12-16 jarigen)**

#### Achtergrond

Jongeren zijn dagelijks op weg: van huis naar school, naar de sportclub, naar vrienden of vriendinnen, enz. Daarnaast betekent de overstap van het basisonderwijs naar het voortgezet onderwijs voor veel jongeren een belangrijke uitbreiding in de actieradius. De meesten gaan vaker (en over grotere afstand) op de fiets naar school. Zij krijgen daardoor vaak met ingewikkelder verkeerssituaties te maken. De rijsnelheden van het overige verkeer liggen hoger. Ook komen ze meer conflictsituaties tegen tussen langzaam en snelverkeer. Ook als ze het fietsen als taak al beter beheersen bestaat het risico, dat dit negatief wordt gecompenseerd door 'roekeloos' verkeersgedrag.

De psychomotorische en intellectuele ontwikkeling vindt in deze leeftijdsfase een afronding. Jongeren zijn steeds meer in staat op een abstracte manier over zaken na te denken. En hoewel hun behoefte aan en besef van verantwoordelijkheid met de dag toeneemt zijn hun hersens nog niet volgroeid en strookt hun experimenteerlust niet altijd met hun risicobewustzijn, vaardigheden en ervaring.

In deze leeftijdsfase vindt de kennismaking met alcohol en drugs plaats, en maakt een aantal jongeren de keuze de fiets te verruilen voor de bromfiets of scooter.

Het is heel belangrijk om juist deze groep, in de fase tussen verkeersexamen en rijbewijs, te blijven begeleiden in hun ontwikkeling tot veilige en verantwoordelijke weggebruikers. Niet in de laatste plaats om de kans op betrokkenheid bij verkeersongevallen zoveel mogelijk terug te dringen.

De school is nog steeds een heel belangrijke intermediair als het gaat om de vorming van verkeersveilig gedrag. Immers, alle jongeren in deze leeftijdsfase zijn daar te bereiken.

Het programma TotallyTraffic biedt de kaders en een groot aantal modules voor het voortgezet onderwijs, passend bij de PVE-leerdoelen.

Cruciaal is om binnen de kaders van TotallyTraffic maatwerk per school te bieden, daar elke school autonoom is in de wijze waarop zij hun lesaanbod vormgeven, en er grote verschillen zijn in (verkeers en andere) problematiek, onderwijsvisie en dergelijke.

Het lessenaanbod van TotallyTraffic bestaat uit zo'n 15 eigentijdse lesmodules met werkvormen als debat, onderzoek, theater en presentatie. Daarbij staan onderwerpen als eigen gedrag en ervaringen, de school-thuisroutes, alcohol en drugs in het verkeer, de dode hoek, een veilige fiets, openbaar vervoer en gebruik van mobiel en Ipod op de fiets centraal. Tot slot is er een jaarlijks terugkerende leerlingenwedstrijd met regionale voorrondes, waarbij leerlingen – in de geest van MVD01. – zelf worden uitgedaagd om een campagne te ontwikkelen. Samen vormen ze de menukaart waarmee scholen een doorgaande leerlijn op maat kunnen samenstellen.

Op de website [www.totallytraffic.nl](http://www.totallytraffic.nl) staat een actueel overzicht van modules die door professionele gastdocenten worden gegeven en een aantal Doe-het-zelf modules (DHZ).

Bv. de modules Voortgezet Fietsvaardig, De Veilige Fiets, De Dode Hoek, Alcohol, Drugs en Verkeer(d), Kruispuntsessies, Zeven Sloten, overeenkomsten met de scholen, projectdagen/weeken, de jaarlijkse leerlingenwedstrijd, Verkeerslokaal, etc.

Uitvoerders zijn o.a.: Fietzersbond, transportondernemingen, GGD, TeamAlert, Johan Cahuzak.

#### Doelstelling

Uit het verkeersveiligheidsprofiel komt de aanbeveling om extra in te zetten op de doelgroep 16-17 jarigen en uit de beleidsimpuls van het Rijk volgt de aanbeveling om aandacht te hebben voor fietsers. Deze categorieën komen in negatieve zin naar voren in de verkeersongevallencijfers.

Met de bestuurlijke ambassadeurs verkeersveiligheid delen we de missie om het aantal ernstige verkeersslachtoffers ook in deze leeftijdsgroep naar nul terug te brengen, waar mogelijk samen met de jongeren zelf. Kortom: "Maak van de Nul een Punt" (MVD01.).

Wij vullen dit voor leerlingen in het Voortgezet Onderwijs in met het aanbieden van het programma TotallyTraffic. Dit is inmiddels een beproefd programma, dat aansluit bij leerlingen en scholen en een logisch vervolg is op het op basisscholieren gerichte 'School op Seef'.

Op de (middel)lange termijn hopen we dat op een zo groot mogelijk aantal scholen voor voortgezet onderwijs op een structurele wijze verkeerseducatie wordt gegeven volgens TotallyTraffic.



### Activiteiten

Momenteel hebben 6 van de 13 scholen voor middelbaar onderwijs deelgenomen aan de activiteiten. In de periode 2017-2019 zal de inzet erop gericht zijn deze vast te houden en zo ver mogelijk uit te breiden richting naar het ideaalbeeld: alle scholen doen mee. Op verzoek van het bestuurlijk overleg wordt een extra inzet gepleegd op Totally Traffic. Aan Team Alert is opdracht verstrekt om ca. 10 extra modules uit te voeren. Bij de nieuwe scholen wordt ernaar gestreefd dat een schoolcontactpersoon verkeer wordt aangesteld en dat de knelpunten op de schoolhuisroutes minimaal 1 maal in kaart zijn gebracht.

De RPV reserveert in lijn met de aanbeveling uit het Verkeersveiligheidsprofiel en de beleidsvisie mobiliteit voor voortgezet onderwijs een bedrag van 30.000 euro.

In de regio zijn er circa 13 scholen voor voortgezet onderwijs. Uitgaande van een budget van 4000 euro per school (€ 10/leerling=300 leerlingen=ca. 10 klassen) zijn daar ca. 8 scholen mee te bedienen. Dat is ruim de helft van het aantal VO-scholen. De hoogte van het bedrag per school kan bijgesteld worden al gelang omvang van de school, de behoefte, ervaringen en nieuwe modules die in de loop van het project ontwikkeld worden.

### **6.2.3.4 Jonge Beginnende bestuurders (Focusgroep Beleidsimpuls)**

#### Achtergrond

De combinatie van nieuwe, "sterke" vervoermiddelen als bromfiets, motor en auto, enkele specifieke bij de leeftijdsfase behorende eigenschappen als bravoure en ondernemingslust en de onervarenheid als bestuurder leidt ertoe, dat jongeren in deze leeftijdsfase een betrekkelijk groot risico lopen om bij een ongeval betrokken te raken. Educatie kan een belangrijke bijdrage leveren aan de noodzakelijke kennis en vaardigheden, maar ook aan het herkennen en hanteren van risico's en het (verder) ontwikkelen van verantwoordelijkheidsbesef voor zichzelf en andere weggebruikers. De ontwikkelingen in de rijexamen en rijbewijzen spelen hierop in.

Binnen de doelgroep beginnende bestuurders worden de volgende twee subgroepen onderscheiden:

- bromfietzers
- jonge beginnende automobilisten

Uit het verkeersveiligheidsprofiel 2016 voor Midden-Holland blijkt dat er aandacht voor verkeerseducatie voor beginnende bestuurders (bijvoorbeeld door rijvaardigheidstrainingen) nodig is omdat deze groep relatief vaak betrokken is bij ongevallen.

#### Doelstelling

Op de (middel)lange termijn hopen we dat zoveel mogelijk beginnende bestuurders in deze leeftijdsgroep een zodanig niveau van kennis, vaardigheid en motivatie hebben, dat dit leidt tot verkeersveilig gedrag.

#### Activiteiten

Deze doelgroep wordt geïdentificeerd in het verkeersveiligheidsprofiel en vraagt om extra aandacht. Ten behoeve van deze doelgroep wordt in dit plan 10.000 euro inzet gepleegd. Daarnaast wordt deze doelgroep ook benaderd via de communicatiecampagnes. Ook zal bekeken worden hoe rijvaardigheidstrainingen goedkoper ingezet kunnen worden of hoe het bereik te vergroten is. De kosten zijn in relatie tot het bereik nog steeds relatief hoog. Met het ROV zal onderzocht worden of dit te realiseren is. Doeltreffendheid en doelmatigheid zijn bij de invulling van de projecten belangrijke factoren waar constant op gelet wordt.

### **6.2.3.5 Rijbewijsbezitters (25-60 jarigen)**

#### Achtergrond

Van de groep rijbewijsbezitters zou moeten worden verwacht dat zij in de regel de verkeerstaken die nodig zijn voor een veilige verkeersdeelname beheersen. Uit de betrokkenheid bij ongevallen en het veelvuldig overtreden van verkeersregels, moet men echter concluderen dat deze verwachting lang niet altijd gerechtvaardigd is. Zo is het rijden onder invloed een probleem dat met name in deze leeftijdsgroep speelt, terwijl ook snelheidsovertredingen voor een belangrijk deel voor rekening van de rijbewijsbezitters in deze leeftijdsgroep komen.

Een belangrijke achtergrond voor de problemen bij deze groep van ervaren bestuurders is de overschatting van de eigen capaciteiten. Het ontbreekt momenteel aan enig toetsmoment na het

behalen van het rijbewijs, waarin wordt nagegaan of men nog over de benodigde kennis van verkeersregels beschikt en of men de geleerde vaardigheden nog steeds juist toepast. Middelen om deze doelgroep te bereiken zijn de publiekscampagnes, programma's voor veiligheidscultuur in bedrijven en rijvaardigheidstrainingen.

#### Doelstelling

Op de (middel)lange termijn hopen we dat zoveel mogelijk rijbewijsbezitters in deze leeftijdsgroep een zodanig niveau van kennis, vaardigheid en motivatie hebben, dat dit leidt tot verkeersveilig gedrag. In de periode 2017-2019 zal de inzet er dan ook op gericht zijn, dat tot 2019 de landelijke campagnes die (deels) op deze doelgroep zijn gericht vanuit de RPV worden ondersteund.

#### Activiteiten

Ondersteuning landelijke campagnes.

### **6.2.3.6 Ouderen (Focusgroep Beleidsimpuls)**

#### Achtergrond

In de doelgroep ouderen speelt de afname van functionele capaciteiten (ogen, gehoor, reactievermogen, conditie) een belangrijke rol. De groep ouderen maakt een steeds groter deel uit van onze maatschappij (vergrijzing). Vanuit de overheid wordt er bovendien naar gestreefd ouderen zolang mogelijk zelfstandig te laten functioneren. Mobiliteit maakt een belangrijk onderdeel uit van deze zelfstandigheid. Er zijn relatief veel ouderen die weer teruggrijpen op het fietsen en lopen of bijvoorbeeld afhankelijk worden van het gebruik van een scootmobiel. Dit betekent dat verkeerseducatie voor ouderen zich niet alleen moet richten op het autorijden, maar met name ook op andere vervoerwijzen als de scootmobiel, het fietsen en lopen.

#### Doelstelling

Op de (middel)lange termijn hopen we dat zoveel mogelijk mensen van 60 jaar en ouder de mogelijkheid hebben om (jaarlijks) hun kennis en vaardigheden ten aanzien van hun verkeersdeelname (per auto, scootmobiel, fiets of lopend) te laten toetsen. In de periode 2017-2019 zal de inzet er daarom op gericht zijn, dat in de regio structureel 2 rijvaardigheidscursussen per jaar georganiseerd worden.

#### Activiteiten

##### *Opriscursussen Rijvaardigheid*

Het 50+ verkeersvaardigheidsproject BROEM is ruim 21 jaar geleden opgezet door Veilig Verkeer Nederland, ANWB en BOVAG en heet sinds kort "Opriscursus Rijvaardigheid". De opriscursus Rijvaardigheid is speciaal ontwikkeld voor de automobilist van 50 jaar en ouder. Men krijgt deskundig advies over verkeerskennis en rijgedrag. Daarnaast worden gezichts- en gehoorvermogen getest en geeft een bewegingsdeskundige tips om langer mobiel te blijven.

De Opriscursussen Rijvaardigheid worden door de RPV gestimuleerd. De organisatie vindt plaats door de lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland eventueel in samenwerking met Stichtingen Welzijn Ouderen van de gemeenten waar het wordt gehouden, een gecertificeerde ritadviseur en vrijwilligers.

### **6.2.4 Handhaving**

#### Achtergrond

Met educatie wordt getracht de verkeersdeelnemers voldoende kennis, vaardigheden en een goede verkeersmentaliteit bij te brengen. Helaas blijkt in de praktijk dat handhaving van de verkeersregels noodzakelijk is. Primair ligt deze handhavingstaak uiteraard bij de politie.

Het verhogen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen, zal ook in de periode 2017 - 2019 prioriteit hebben bij de verkeershandhaving door de politie. Lokale behoeften zullen leidend zijn voor de inzet van de politie. Daarnaast zullen de verplichte landelijke campagnes (campagnekalender), de landelijke speerpunten en de Leidraad Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (snelheid, alcohol, rood licht, afleiding en verkeersveelplegers) nauwgezet worden toegepast.

Rond de handhavingsactiviteiten van de politie kan de regio ook de nodige communicatieactiviteiten ondernemen. De activiteiten die in dit kader ondernomen worden, zijn opgenomen bij het onderdeel Voorlichting.

### Doelstelling

Alle verkeersdeelnemers dienen zich aan de verkeersregels te houden en zich op een veilige wijze in het verkeer te bewegen. Om dit te bereiken blijven bewustwording en handhaving noodzakelijk. Doelstelling binnen dit meerjarenplan is dan ook dat alle gemeenten zich in de periode 2017 - 2019 inzetten voor een grotere bewustwording ten aanzien van verkeersveilig gedrag bij alle verkeersdeelnemers.

### Activiteiten

- Sommige gemeenten uit de regio plaatsen langs hun wegen dynamische snelheidsinformatiepanelen. Met een dergelijk paneel worden weggebruikers geattendeerd op verantwoord rijgedrag. Dit zijn lokale projecten en geen regionale RPV-projecten.
- In de RPV-vergadering vindt afstemmingsoverleg met een vertegenwoordiger van de politie plaats o.a. met betrekking tot het afstemmen van activiteiten en campagnes.

### **6.3 Uitvoering activiteitenplan**

Het activiteitenplan betreft regionale projecten die binnen de RPV worden afgesproken. Naar behoefte kunnen door de RWV nadere afspraken gemaakt worden over de structuur, ten behoeve van de uitvoering (bijvoorbeeld instelling van een tijdelijke werkgroep).

Binnen de RPV zijn de volgende werkgroepen actief:

- Werkgroep Jongeren
- Werkgroep Ouderen

De werkgroepen, projectleider en secretaris zetten zich gezamenlijk in voor de uitvoering van de activiteiten uit het activiteitenplan.

Daarnaast zijn er ook lokale projecten, die door de wegbeheerders zelf uitgevoerd worden. De lokale projecten zijn niet in het regionale activiteitenplan opgenomen, maar kunnen voor een afzonderlijke wegbeheerder of maatschappelijke organisatie wel belangrijk zijn en een belangrijke bijdrage aan de verkeerveiligheid leveren. Tegelijk met de regionale subsidieaanvraag wordt ook subsidie voor de lokale projecten aangevraagd voor de periode 2017-2019. De gemeenten hebben daar projecten voor aangedragen (zie bijlage 2).

## **7. Begroting Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017 - 2019**

<b>Project</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Jeugd</b>	174.500	174.500	174.500
<b>Ouderen</b>	8.000	8.000	8.000
<b>Campagnes en handhaving</b>	9.500	2.500	9.500
<b>Projectleider verkeersveiligheid</b>	50.000	50.000	50.000
<b>Instandhouding RPV</b>	5.000	5.000	5.000
<b>Totaal</b>	247.000	240.000	247.000
<b>Subsidie Provincie Zuid-Holland</b>	194.625	191.125	194.625
<b>Bijdrage RPV</b>	52.375	48.875	52.375