

Regionaal actieprogramma verkeersveiligheid 2020 - 2021

maak
van
de nul **0**
een punt ●



Midden-Holland
Juli 2019

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Activiteiten 2020-2021 op hoofdlijnen
3. Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen
4. Verkeersveiligheidsprofiel
5. Activiteitenplan 2020 - 2021
6. Begroting

Bijlage 1: Verkeersveiligheidsprofiel 2019 RPV Midden-Holland

Bijlage 2: Landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030

Bijlage 3: Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAV) 2019-2021

Bijlage 4: Overzicht regionale en lokale projecten gedragsbeïnvloeding 2020-2021

1 Inleiding

Algemeen

In de jaren 2017, 2018 en 2019 is het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019 van Midden-Holland in uitvoering geweest. Dit programma gaf het verzamel pakket gedragsbeïnvloedende maatregelen in het gebied van Midden-Holland weer voor de jaren 2017-2019. Midden-Holland wil ook in de komende jaren aan de slag met verkeersveiligheid. Daarom is een nieuw Actieprogramma tot stand gekomen. In dit programma wordt verwoord welke acties de regio onderneemt om invulling te geven aan de visie “Maak van de nul een punt”.

Dit programma heeft als tijdshorizon 2020-2021. Een tweejarige tijdshorizon maakt het mogelijk om in 2022 aan te sluiten op nieuw landelijk beleid.

Waarom gedragsbeïnvloeding binnen verkeersveiligheid en waarom binnen het verband van Midden-Holland?

In landelijke nota's rond verkeer en vervoer zijn de landelijke kaders met betrekking tot verkeersveiligheid omschreven. Een permanente verbetering van de verkeersveiligheid blijft daarin centraal staan. Verkeersveiligheid is door toenemende mobiliteit niet vanzelfsprekend. In 2019 blijkt uit landelijke cijfers dat het aantal verkeersgewonden blijft stijgen en de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Een integrale en gedragsbeïnvloedende aanpak (mens, voertuig en weg) volgens de principes van Duurzaam Veilig dient uitgangspunt te blijven: mensen zijn feilbaar en kwetsbaar. Circa 98% van de ongevallen gebeurt nog steeds door menselijk falen (bron: Nederlands Instituut voor Verkeersveiligheid). Gedragsbeïnvloedende maatregelen zullen de beoogde verkeersveiligheidswinst voor hun rekening moeten nemen. Deze maatregelen dienen door de regio's te worden uitgewerkt. De landelijke nota's geven namelijk aan dat de regie voor verkeersveiligheid bij de provincies en de regio's ligt. En op regionale schaal is gedragsbeïnvloeding effectiever dan op lokale schaal.

Sinds 2008 werkt het samenwerkingsverband Midden-Holland met driejarige, zogenaamde meerjarenvisies gedragsbeïnvloeding. Om de volgende redenen is weer gekozen voor een meerjarige aanpak:

1. Om aan gedrag beïnvloedende projecten en activiteiten een meer structureel ofwel continue karakter te geven in plaats van een jaarlijks karakter (1 jaar). Een structureel karakter geeft meer zekerheid aan de uitvoerders van gedragsbeïnvloedende activiteiten en leidt tot meer effectiviteit.
2. Om te komen tot een meer effectieve regionale in plaats van lokale aanpak van de gedragsbeïnvloeding. Het Actieprogramma vormt de basis voor de komende twee jaren. Een meer effectieve regionale aanpak is van belang omdat, ondanks de slachtofferreductie, een verkeersslachtoffer naast uiteraard het persoonlijke leed, tevens gemiddeld circa € 200.000 voor de maatschappij kost (bron: SWOV).
3. Bij de Provincie Zuid-Holland kan in het kader van de Subsidieregeling Mobiliteit 2017, onderdeel Gedragsbeïnvloeding, subsidie (50-75%) voor activiteiten in de periode 2020-2021 worden verkregen. Een bestuurlijk vastgesteld Actieprogramma is hiervoor een vereiste.

2 Activiteiten 2020 – 2021 op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk worden kort de belangrijke keuzes en hoofdlijnen van de activiteiten in de periode 2020 – 2021 beschreven:

0 – 4 jarigen

- uitgaan van volledig uitvoeren van het project Jongleren, d.w.z. inclusief ouderavond

4 – 12 jarigen

- In 2020-2021 streven naar 63 scholen die actief deelnemen aan School op Seef.
- daartoe na drie jaren ondersteuning door de Verkeersleerkracht blijven bieden per school op maat, gemiddeld 20 uur per school
- promoten/stimuleren van verkeersveiligheidslabels

12 – 16 jarigen

- In 2020-2021 streven naar 9-12 scholen die actief bezig zijn met TotallyTraffic
- per school jaarlijkse inzet van ten minste één en maximaal drie betaalde modules uit TotallyTraffic
- stimuleren dat scholen die deelnemen aan het programma en TotallyTraffic-modules uitvoeren ten minste één zogenaamde doe-het-zelf-module uitvoeren

Jonge bestuurders (16-24-jarigen)

- jaarlijks uitvoeren praktijkdagen jonge autorijders; inspanningen erop richten dat deze dagen verspreid over de regio plaatsvinden

Werk gerelateerd

- Het verzorgen van aanvullende voorlichting en informatie voor werk gerelateerd verkeer in de regio over verkeersregels en verkeersveilig gedrag en het opbouwen van een netwerk van bedrijven als regionale ambassadeurs verkeersveiligheid.

60+

- jaarlijks uitvoeren rijvaardigheidsdagen voor senioren; inspanningen erop richten dat deze dagen verspreid over de regio plaatsvinden; hiertoe samenwerking / ondersteuning lokale afdelingen VVN
- jaarlijkse uitvoeren van rijvaardigheidsdagen voor scootmobielgebruikers

Campagnes en communicatie

- regionale campagne De scholen zijn weer begonnen (SZWB) en regionale campagne fietsverlichting over de gehele regio; hierbij trachten zoveel mogelijk spreiding over de regio te verkrijgen;
- BOB-sportcampagne
- om zoveel mogelijk effect met te besteden middelen te kunnen bereiken, communicatieactiviteiten intensiveren

Planvorming

- Het stimuleren van regionale en lokale planvorming ten aanzien van verkeersveiligheidsknelpunten in de regio op basis van kennis en onderzoek.

Organisatie

- de werkwijze middels een RPV voortzetten

Begroting

- vaststellen begroting over duur van het project (2020–2021) om zodoende zekerheid naar partners (o.a. scholen) te kunnen bieden

3 Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen

Landelijk beleid vanaf 2020: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Eind 2018 lanceerden het Rijk en de verkeersveiligheidspartners het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 en het bijbehorende Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid (LAV) 2020-2021. Het landelijk SPV 2030 en het LAV 2020-2021 zijn opgenomen in de bijlagen.

Het SPV 2030 vormt een strategische visie op de aanpak van verkeersveiligheid voor de komende jaren. De kernelementen van het landelijke SPV 2030 zijn:

- 1 Een risico gestuurde aanpak om verkeersongevallen te voorkomen;
- 2 Uitvoeringsagenda's op landelijk en regionaal niveau voor gerichte maatregelen;
- 3 Een verbeterde governance structuur voor een gestructureerde samenwerking.

De genoemde kernelementen waren de afgelopen 12 jaar al reeds aanwezig in de aanpak door Midden-Holland. De actieprogramma's werden op basis van een verkeersveiligheidsprofiel samengesteld, de maatregelen waren regionaal gericht en het draaide om een goede gestructureerde samenwerking met maatschappelijke partners via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland.

Het SPV 2030 biedt 9 belangrijke thema's op het gebied van risico's aan:

- 1 Veilige infrastructuur
- 2 Heterogeniteit in het verkeer
- 3 Technologische ontwikkelingen
- 4 Kwetsbare verkeersdeelnemers
- 5 Onervaren verkeersdeelnemers
- 6 Rijden onder invloed
- 7 Snelheid in het verkeer
- 8 Aflleiding in het verkeer
- 9 Verkeersovertreders

Midden-Holland zet zich met name in voor de thema's 4 tot en met 8. De gemeenten van Midden-Holland zetten zich in voor thema 1. Het Rijk zal met name voorop lopen bij onderwerpen als heterogeniteit in het verkeer en technologische ontwikkelingen en landelijke regelgeving als het gaat om rijden onder invloed, snelheid, aflleiding en verkeersovertreders.

Op 14 februari 2019 ondertekenden de Minister, het IPO en het VNG het zogenaamde Startakkoord voor het Strategisch Plan.

De belangrijkste punten daaruit zijn:

1. Rijk en regio's zullen uitvoering geven aan het SPV door middel van uitvoeringsagenda's
2. Het Rijk biedt ondersteuning bij de implementatie van het SPV
3. Regionale overheden maken in 2019 analyses van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's
4. Regionale overheden hebben uiterlijk 2020 zogenaamde uitvoeringsagenda's opgesteld
5. In landelijk overleg wordt de voortgang van het SPV besproken

Relevant voor het Actieprogramma van Midden Holland is dat het startakkoord een belangrijke rol toebedeelt aan verkeerseducatie:

“Verkeerseducatie zal een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid van jonge verkeersdeelnemers, maar ook aan de verkeersveiligheid in het algemeen. Het Rijk geeft daarom subsidies aan maatschappelijke partners die daarmee gerichte voorlichting en cursussen geven aan de belangrijkste risicogroepen: kinderen en ouders, senioren en jongeren. Het thema verkeersveiligheid moet opgenomen worden zijn in het curriculum voor het primair en voortgezet onderwijs. De medeoverheden kunnen daarnaast op basis van risicoanalyses bezien of een impuls aan verkeerseducatie in de regio kan worden gegeven”

Regionale beleidskaders

Voor het tijdsbestek 2020-2021 zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid de volgende regionale beleidskaders van belang:

- Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2011-2020 van de Provincie Zuid-Holland
- Maak van de 0 een Punt
- Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid van Midden-Holland

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 zes Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV) – die een uitvoerende rol hebben – op het gebied van verkeersveiligheid tot uiting. In het Provinciaal Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2011-2020 schetst de Provincie dat zij staat voor een integrale aanpak van de verkeersveiligheid, op zowel regionaal als lokaal niveau, met in achtname van de principes van Duurzaam Veilig.

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 visie ervaart 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 één teveel. 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.”

Midden-Holland

RVVP

Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan Midden-Holland 2017 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 “Gedragbeïnvloeding door verkeerseducatie voor fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen” (wordt in 2020/2021 door de gemeenten geïnitieerd) 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, egalier 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 plaatsgehad 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 en bij de verdeling van Duurzaam Veilig II middelen ten behoeve van infrastructuurmaatregelen waarbij de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers wordt meegewogen.

Verkeersveiligheid gedragsbeïnvloeding: Actieprogramma verkeersveiligheid 2020-2021

Het regionaal Meerjarenplan verkeersveiligheid 2008-2010, de Actieprogramma's verkeersveiligheid 2011-2013, 2014-2016 en 2017-2019 schetsten de vorm waarin dit blijvende streven om de verkeersveiligheid te verbeteren op het onderdeel gedragsbeïnvloeding de afgelopen 12 jaren vorm en inhoud heeft gekregen. In het voorliggende actieprogramma wordt verwoord welke acties de regio onderneemt om invulling te geven aan de visie "Maak van de nul een punt".

4 Verkeersveiligheidsprofiel

De provincie Zuid Holland stelt om de paar jaar voor alle regio's een zogenaamd Verkeersveiligheidsprofiel op. Het profiel geeft een overzicht van de karakteristieke verkeersveiligheidsproblemen in de regio. Deze zijn verkregen uit verschillende bronnen. In april 2019 is een nieuwe versie van het Verkeersveiligheidsprofiel verschenen.

De provincie wil met de verkeersveiligheidsprofielen meer sturing geven aan de activiteiten die in de regio's plaatsvinden. De provincie is immers subsidiegever (de activiteiten worden voor 50 – 75% door de provincie gesubsidieerd). Wanneer een regio provinciale subsidie aanvraagt voor activiteiten die erg afwijken van de bevindingen uit het verkeersveiligheidsprofiel, zal een uitvoeriger argumentatie gevraagd worden.

Hieronder worden kort een paar belangrijke conclusies uit het Verkeersveiligheidsprofiel 2019 voor Midden-Holland weergegeven. Het profiel is als bijlage opgenomen.

Enige belangrijke conclusies zijn:

1. Het aantal verkeersdoden is in de meeste jaren lager dan de doelstellingslijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. In de recentste registratiejaren (2017 en 2018) is het aantal verkeersdoden lager dan de doelstellingslijn.
2. Uit het zelf gerapporteerde gedrag in Midden-Holland blijkt dat het aandeel overtreeders op 80km/uur wegen hoger is dan het provinciale gemiddelde. De ingeschatte pakkans op deze wegen is gedaald.
3. De groepen, die relatief vaak als verkeersslachtoffer zijn geregistreerd, zijn:
 - Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 16 t/m 17 jaar (focusgroep jonge beginnende bestuurder): verkeersdeelnemers in deze leeftijdscategorie zijn het vaakst geregistreerd als (ernstig) slachtoffer bij verkeersongevallen. 55% van deze ernstige slachtoffers zijn bromfietzers.
 - Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (focusgroep jonge beginnende bestuurders): 19% van deze ernstige slachtoffers zijn bromfietzers en 37% zijn automobilisten.
 - Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 25 t/m 59 jaar (ervaren bestuurders): 20% van deze ernstige slachtoffers zijn fietsers en 34% waren automobilisten.
 - Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 60 jaar of ouder (focusgroep ouderen): 41% van deze ernstige slachtoffers zijn fietsers.
 - Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar (middelbare scholieren): 38% van deze ernstige slachtoffers zijn fietsers.

5 Activiteiten

5.1 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 2020-2021. Dit activiteitenplan kent als hoofdthema's voorlichting, permanente verkeerseducatie, handhaving, flankerende infrastructuur en onderzoek. In het activiteitenplan worden tevens de aanbevelingen op basis van het verkeersveiligheidsprofiel 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 2020-2021 eindigt met een begroting van deze activiteiten met de voor de uitvoering benodigde subsidie.

Voor de komende periode wordt de ambitie iets verhoogd en daar waar mogelijk worden nieuwe accenten gelegd op basis van de bevindingen uit het Verkeersveiligheidsprofiel en het SPV.

Extra inzet zal plaatsvinden op de volgende projecten:

- Dode hoeklessen: van 2.000 naar 8.500 euro per jaar. De lessen zullen op meer scholen aangeboden worden en meer gestructureerd georganiseerd worden.
- Project Voortgezet Onderwijs (Totally Traffic): van 30.000 naar 40.000 euro per jaar. Meer jongeren op het voortgezet onderwijs zullen bediend worden. Lokaal komt dit moeilijk van de grond en is veel onderbesteding, de inzet zal nu vooral op regionaal niveau zijn.
- Project Jonge Autobestuurders: van 10.000 naar 11.000 euro. Gestegen kosten vragen om een iets ruimere inschatting.
- Bob in de Sportkantine: van tweejaarlijks 7.000 naar 12.500 euro. Uitvoering i.s.m. ROV en omliggende regio's. De kosten blijken in de praktijk rond de 12.500 te liggen.
- Werkgerelateerde activiteiten: dit betreft een nieuw project, in lijn met de ambitie om werkgevers te benaderen als ambassadeur verkeersveiligheid.

Continuering succesvolle structurele activiteiten

Daarnaast is het nieuwe regionale programma een continuering van de regionale actieprogramma's verkeersveiligheid vanaf 2008, waarin veel verkeersveiligheidsactiviteiten structureel zijn geïmplementeerd in de regio. De succesvolle activiteiten zullen worden doorgezet in 2020 en 2021.

Zo worden waardevolle projecten als de verkeersleerkracht binnen School op Seef en het project Totally Traffic voor het voortgezet onderwijs gecontinueerd.

De in dit programma beschreven 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 regionale en lokale ambassadeurs verkeersveiligheid hebben hier een trekkende rol in. Het flankeren van activiteiten met persaandacht draagt hieraan bij, met een rol voor de communicatie vanuit de gemeenten en regio.

5.2 Voor SCHOOL op SEEF

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 in de komende 2 jaren te continueren. Dit project zal worden uitgevoerd bij peuterspeelzalen en kinderdagverblijven.

Met voor SCHOOL op SEEF voor 0-4 jarigen wordt invulling gegeven aan de 2 thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (thema's 4 en 5) uit het SPV 2030 en het provinciale meerjarenprogramma fietsveiligheid.

Doelstelling

De kinderdagverblijven die in de periode 2017-2019 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

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.

Jaarlijks budget

Voorstel is een bedrag van 5.000 euro op te nemen voor het continueren en uitbreiden van het project.

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel a uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

5.3 SCHOOL op SEEF

Achtergrond

SCHOOL op SEEF (www.schoolopseef.nl) 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. Het herkenbare beeldmerk van dit programma is de zebra Seef (zie afbeelding 1).



Afbeelding 1: beeldmerk Seef

Met SCHOOL op SEEF voor 4-12 jarigen wordt invulling gegeven aan de 2 thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (thema's 4 en 5) uit het SPV 2030 en het provinciale meerjarenprogramma fietsveiligheid.

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.

Doelstellingen School op Seef

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 School op Seef

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

SCHOOL op SEEF is een “integraal” programma, dat wil zeggen dat samenwerking tussen alle 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 inmiddels gereed en terug te vinden op 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") School op Seef

- **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.

School op Seef 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.

School op Seef en 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 9 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 School op Seef

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.

Activiteiten School op Seef

- 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 (1^e jaar 2 uur les + 1 uur begeleiding per groep, 2^e jaar 1 uur les + 1 uur begeleiding en het 3^e jaar 1 uur begeleiding). 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 investeren 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.

- 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 autorijscholen wordt hieraan uitvoering gegeven. Hiervoor is 8.500 euro beschikbaar. Doel is om hiermee jaarlijks 70 groepen leerlingen van het basisonderwijs kennis te laten maken met de gevaren van de dode hoek bij vrachtauto's of grote landbouwvoertuigen

Activiteiten

In de periode 2020-2021 zal de inzet er op gericht zijn, dat:

- Circa 63 scholen (van het totaal aantal scholen, zijnde 103 scholen) planmatig meedoet aan School op Seef. Momenteel doen 57 scholen mee aan het project, dat betekent een uitbreiding met ca. 10% in de komende 2 jaar.
- Uitgangspunt is dat de 57 reeds aan School op Seef deelnemende scholen gestimuleerd worden om deel te blijven nemen.
- Jaarlijks 70 groepen deelnemen aan dode hoeklessen;
- 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.

Het is de verwachting dat met deze inzet over 2 jaren gerekend een uitbreiding met ca. 6 scholen t/m 2021 haalbaar is, doordat per school elk jaar door afbouw minder uren nodig zijn. Het totale aantal bediende scholen in 2020-2021 stijgt dan van 57 naar 63.

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel b uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

5.4 TotallyTraffic

Achtergrond

Voor verkeerseducatie binnen het voortgezet en MBO onderwijs zijn de afgelopen jaren door het ROV-ZH en haar partners alle verkeerseducatiemodules in één programma gebundeld: TotallyTraffic (www.totallytraffic.nl). VO en MBO scholen kunnen gast- en doe-het-zelf lessen via de website reserveren.

Met *TotallyTraffic* voor 12-18 jarigen wordt invulling gegeven aan de 2 thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (thema's 4 en 5) uit het SPV 2030 en het provinciale meerjarenprogramma fietsveiligheid.

Het herkenbare beeldmerk van dit programma is het gele verkeersbord met zwarte rand (zie afbeelding 2). Het programma bevat 24 gast modules en doe het zelf lessen gericht op:

- Fiets
- Openbaar Vervoer (veiligheid bij spoorwegovergangen)
- Social media
- Verkeersgedrag
- Schoolroutes
- Alcohol en drugs
- Dode Hoek



Afbeelding 2: beeldmerk *TotallyTraffic*

De doelstelling van het programma is dat scholen binnen het voortgezet onderwijs structureel en zoveel mogelijk aan de slag gaan met de modules uit *TotallyTraffic*. Per school is de samenstelling van de modules afhankelijk van het beoogde doel van de educatie en het onderwijsniveau van de docenten / leerlingen. Maatwerk per school is noodzakelijk. Het aantal deelnemende scholen is de afgelopen jaren in de regio Midden-Holland toegenomen tot 9 scholen.

Er is een ontwikkeling dat scholen, wegbeheerders en politie steeds meer het verkeersgedrag in de VO schoolomgeving bij *TotallyTraffic* willen betrekken in plaats van alleen verkeerseducatie. Relevant voor het onderdeel *Totally Traffic* in het Actieprogramma van Midden Holland is dat het startakkoord voor het SPV 2030 een belangrijke rol toebedeelt aan verkeerseducatie: *“Het thema verkeersveiligheid moet opgenomen worden/zijn in het curriculum voor het primair en voortgezet onderwijs.”*

De regio Midden-Holland streeft naar het afsluiten van “Maak van de nul een punt” overeenkomsten tussen VO scholen en regio om te komen tot een betere borging van structurele verkeerseducatie. Door andere educatieprioriteiten komt verkeerseducatie regelmatig in het nauw op scholen.

Doelstelling

Uitgangspunt is dat de 9 reeds aan Totally Traffic deelnemende scholen gestimuleerd worden om deel te blijven nemen. Op de (middel)lange termijn hopen we dat op een zo groot mogelijk aantal scholen (9-12) voor voortgezet onderwijs op een structurele wijze verkeerseducatie wordt gegeven volgens TotallyTraffic.

Activiteiten

Momenteel hebben 9 van de 13 scholen voor middelbaar onderwijs deelgenomen aan de activiteiten. In de jaren 2020-2021 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. Bij de nieuwe scholen wordt ernaar gestreefd dat een schoolcontactpersoon verkeer wordt aangesteld.

Jaarlijks budget

€ 40.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel c uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

5.5 Jonge bestuurders

Achtergrond

Bij de doelgroep jongeren wordt invulling gegeven aan de SPV thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid en afleiding in het verkeer. Binnen het SPV en LAV 2020-2021 zijn veel maatregelen primair op deze doelgroep gericht:

- gerichte voorlichting door maatschappelijke partners zoals VVN en TeamAlert (maatregel 22);
- invoeren nieuwe aanpak beginnende bestuurder (maatregel 24);
- vernieuwingen praktijkexamen (maatregel 25);
- verbetering van de educatieve maatregel gedrag (EMG) (maatregel 26);
- invoering geschiktheidseisen alcohol en drugs voor AM rijbewijs (maatregel 30);
- opnieuw aantonen rijvaardigheid en/of -geschiktheid na rijontzegging (maatregel 33);
- uitvoeren convenant Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer (maatregel 41);
- verbod op (handheld) mobiel elektronisch apparaat (maatregel 43);

Verkeer is doodsoorzaak nummer 1 onder jongeren. Jongerenteams als de stichting TeamAlert (www.teamalert.nl) en stichting Responsible Young Drivers (www.ryd.nl) voeren continu voorlichtingscampagnes onder jongeren (o.a. bij BOB sport campagne).

Van landelijk en Europees ontwikkelde jongerenactiviteiten zal de regio gebruik blijven maken. Jonge automobilisten, bromfietzers en fietsers zullen in de regio via campagneteams bij evenementen, uitgaansgelegenheden, scholen, sportverenigingen, rijsschoolhouders en in centra op een positieve wijze over hun verkeerservaringen worden aangesproken. Jongeren spreken hierbij jongeren aan. De zogenaamde *peer-to-peer* benadering. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van lokale jongerennetwerken.

Voor de jonge automobilisten worden in de regio aanvullend op het puntenrijbewijs voor jongeren en het begeleid rijden vanaf 17 jaar (*2toDrive*) de succesvolle praktijkdagen jonge automobilisten in de regio gecontinueerd. Jaarlijks zullen jongeren in de regio worden uitgenodigd.

Doelstelling

Het verzorgen van aanvullende voorlichting en uitdagende activiteiten voor jonge bestuurders in Midden-Holland over verkeersregels en gevraagd verkeersveilig gedrag.

Activiteiten

Jaarlijks organiseren van 2 aanvullende praktijkdagen jonge automobilisten in de regio.

Jaarlijks budget

€ 11.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

5.6 Werk gerelateerd

Achtergrond

Technologische ontwikkelingen zijn thema 3 binnen het SPV 2030 en LAV 2020-2021 en sterk gekoppeld aan werk gerelateerd verkeer. Hier vallen maatregelen onder zoals:

- Stimuleren, onder voorwaarden, van het gebruik van rijtaak ondersteunende systemen en diensten (maatregel 8);
- Europese samenwerking ten behoeve van het toekennen van veiligheidswaarderingen (maatregel 9);
- Verkennen en opstarten van verder Smart Mobility maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, samen met de mede-overheden en private partijen (maatregel 10);

Daarnaast zijn maatregelen als het convenant Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer (maatregel 41) en safetydeals en versleten banden (maatregel 42) werk gerelateerde maatregelen uit het SPV 2030.

Voor de doelgroep werk gerelateerd wordt gekozen voor een provinciale aanpak om bedrijven te laten bijdragen aan verkeersveiligheid. Als regio sluiten we ons aan bij deze aanpak, omdat minimaal 40% van de ongevallen ook in de regio Midden-Holland werk gerelateerd is gelet op de vele ongevallen tijdens de reguliere werktijden en in de spitsuren. Dit leidt tot veel menselijk leed, inzet van hulpdiensten en maatschappelijke kosten.

De benefits voor bedrijven zijn:

- Goed werkgeverschap;
- Preventie van schade aan voertuigen;
- Preventie van letsel / ziekteverzuim bij werknemers;
- Minder boetes;
- Invulling van maatschappelijke verantwoordelijkheid en betrokkenheid.

Bedrijven kunnen veilig rijgedrag bespreken door het organiseren van opfriscursussen, verkeersquizen, inzet van rijsimulators, aandacht voor voertuigveiligheid, remwegproef, fietskeuringen en aandacht voor zichtbaarheid op de weg. Vanuit de provincie en de regio worden bedrijven ondersteunt met materialen van de campagnes: Maak een punt van nul verkeersslachtoffers, BOB, Verantwoord rijden met medicijnen, afleiding in het verkeer, snelheid en fietsverlichting.



Afbeelding 3: beeldmerk Maak van de nul een punt

Doelstelling

Het verzorgen van aanvullende voorlichting en informatie voor werk gerelateerd verkeer in de regio over verkeersregels en verkeersveilig gedrag en het opbouwen van een netwerk van bedrijven als regionale ambassadeurs verkeersveiligheid.

Activiteiten

- Bedrijven aanpak “Maak van de nul een punt”;
- Voorlichting verkeersveiligheid bij bedrijven en organisaties;

Jaarlijks budget

€ 5.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel e uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 50% van de kosten.

5.7 Ouderen

Achtergrond

Voor ouderen zet de landelijke overheid zich binnen het thema 4, kwetsbare verkeersdeelnemers SPV 2030 LAV 2020-2021, in voor:

- een betere kwaliteitsnorm voor fietshelmen en stimulering van helmgebruik ouderen (maatregel 11);
- verbeteren van het huidige (her)keuringsbeleid;
- het programma *Doortrappen* om oudere fietsers langer en veilig te laten doortrappen (maatregel 17);
- productinnovatie en voorlichting met rijwiel producenten en rijwiel handelaren van de elektrische fiets (maatregel 19);
- online zelfevaluatiescan oudere automobilisten (maatregel 21);
- gerichte voorlichting door maatschappelijke partners zoals VVN (maatregel 22);
- beheren een door ontwikkelen Platform Veilig Fietsen (maatregel 23);
- zorgen voor veilig gebruik scootmobielen (maatregel 28).

Ouderen zijn qua leeftijdsgroep ook een actiepunt binnen dit actieprogramma. Het aantal verkeersongevallen en slachtofferregistraties bij ouderen maken dit wenselijk. Daarnaast maakt de groep ouderen een steeds groter deel uit van de regionale samenleving.

Vanuit de regio en haar partners wordt er naar gestreefd dat senioren zolang mogelijk zelfstandig kunnen functioneren en verkeersveilig aan het verkeer kunnen deelnemen. De afgelopen jaren zijn hiervoor trainingen en voorlichtingsbijeenkomsten zoals maatregel 22 uit het SPV 2030 met VVN ontwikkeld op het gebied van:

- praktische autorijvaardigheid (zogenoemde opfrisdagen);
- scootrijvaardigheid;
- (elektrische) fietsvaardigheid en
- verkeersregels.

De VVN trainingen zullen tweejaarlijks in een gemeente georganiseerd worden in samenwerking met de regio en andere uitvoerende organisaties zoals rijsschoolinstructeurs, fietsmakers, scootmobiel leveranciers, opticiens en audiciens. Voor de scootmobieltraining wordt indien mogelijk samengewerkt met de plaatselijke afdelingen van VVN. Deelnemers aan de cursus betalen een eigen bijdrage voor praktische training autorijvaardigheid.

Daarnaast zal worden gekeken of de gemeenten in Midden-Holland aan het landelijke fietsprogramma *Doortrappen* vanuit het SPV 2030 kunnen en willen deelnemen.

Doelstelling

In de periode 2020-2021 zoveel mogelijk ouderen de mogelijkheid bieden om tweejaarlijks binnen hun gemeente hun kennis en vaardigheden ten aanzien van hun verkeersdeelname (per auto, scootmobiel of fiets) te laten toetsen. Daarnaast worden de mogelijkheden voor deelname aan het fietsprogramma *Doortrappen* voor ouderen onder gemeenten geïnventariseerd.

Activiteiten

- 2 opfrisdagen autorijvaardigheid per jaar in de regio (met eigen financiële bijdrage van deelnemers);
- minimaal 2 scootmobielcursussen in verschillende gemeenten per jaar;
- inventarisatie onder gemeenten voor ouderen fietsprogramma Doortrappen.

Jaarlijks budget

€ 5.000 opfriscursussen ouderen

€ 3.000 scootmobielcursussen

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel f uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 50% van de kosten.

Voor de opfrisdagen auto rijvaardigheid en bijbehorende opfriscursussen verkeersregels dienen deelnemers een aanwijsbare eigen bijdrage te betalen.

5.8 Campagnes en communicatie

Achtergrond

In 2003 is gestart met het landelijk afstemmen van de op het algemene publiek gerichte verkeersveiligheidscampagnes. Hiervoor is een landelijke "pay-off" ontwikkeld: *Daar kun je mee thuis komen*. Elk jaar wordt een campagnekalender hiervoor vastgesteld en worden de effecten gemeten op het gebied van kennis, houding en gedrag. De regio ontvangt deze effecten ook.

Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat draagt zorg voor de landelijke communicatieactiviteiten, ontwerp van materialen en productie van radio- en TV spots. Alle regionale inwoners komen door deze campagne in aanraking met verschillende verkeersveiligheidsaspecten zoals:

1. Rijden onder invloed: BOB campagne (SPV thema 6);
2. Snelheid in het verkeer (SPV thema 7);
3. Afleiding in het verkeer: rij MONO campagne (SPV thema 8);
4. Fietsverlichting: Ik val op campagne (SPV maatregel 12).

Doelstelling

De doelstelling is dat regionaal verkeer en specifieke doelgroepen uit de vorige hoofdstukken meer bewust worden van verkeersregels plus gewenst verkeersveilig gedrag en worden gestimuleerd tot eigen initiatieven voor eigen verkeersveilig gedrag voor een verkeersveiliger leefomgeving of werkgebied.

Activiteiten

Communicatie en acties m.b.t. campagnes HELMGRAS (Helm, Gordel, Rood licht, Alcohol en Snelheid), Scholen zijn weer begonnen (SZWB), jonge fietsers, jonge automobilisten en "Bob in de sportkantine".

Jaarlijks budget

€ 4.000 (waarvan € 3.000 voor Scholen zijn weer begonnen)

€ 12.500 BOB in de sportkantine (1x per 2 jaar)

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel g uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 50% van de kosten. Voor SZWB geldt een afwijkend subsidiepercentage van 75% gericht op de jongerendoelgroep.

5.9 Planvorming

Achtergrond

Vanuit de regio worden de lokale wegbeheerders gestimuleerd om plannen te maken voor integrale verkeersveiligheidsmaatregelen, maar de regio maakt ook plannen om bij nieuwe maatschappelijke trends in te kunnen spelen met plannen en activiteiten vanuit nieuw verkeersveiligheidsbeleid.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Invoering van trainingen voor senioren met de elektrische fiets toen duidelijk werd dat door deze tweewielers er meer ongevallen met senioren plaatsvonden;
- Bob sport campagnes toen bleek dat er sprake was van een toename van beschonken automobilisten na bezoek aan de sportkantine in de regio;
- Meer aandacht voor toenemend smartphone gebruik op de fiets en in de auto;
- Enz.

De regio ondersteunt daarnaast de lokale wegbeheerders met verkeersveiligheidskennis in de regio Midden-Holland door te adviseren en ondersteunen bij de planvorming, waarbij aandacht is voor gedragsbeïnvloeding, educatie / training en handhaving. Denk hierbij aan planvorming bij nieuwe schoolomgevingen, fietsoversteken, kruispuntinrichtingen of voorzieningen.

Doelstelling

Het stimuleren van regionale en lokale planvorming ten aanzien van verkeersveiligheidsknelpunten in de regio op basis van kennis en onderzoek.

Activiteiten

- Stimuleren van lokale wegbeheerders tot gedegen integrale planvorming voor verkeerssituaties, waarbij samenwerking en Duurzaam Veilig centraal staan;
- Verder onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid in de regio;
- Planvorming naar aanleiding van verkeersveiligheidsonderzoeken, maatschappelijke onderzoeken en vertaling van deze resultaten naar regionale activiteiten verkeersveiligheid.

Jaarlijks budget

Binnen activiteit van projectleider. Projectleider verzorgt de regionale planvorming verkeersveiligheid en stimulering van lokale planvorming verkeersveiligheid.

Subsidie

n.v.t.

5.10 Organisatie

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 actieprogramma 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, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietzersbond. Daarnaast wordt kennis, kunde en capaciteit betrokken bij netwerkpartners en uitvoeringsorganisaties zoals o.a. Onderwijs

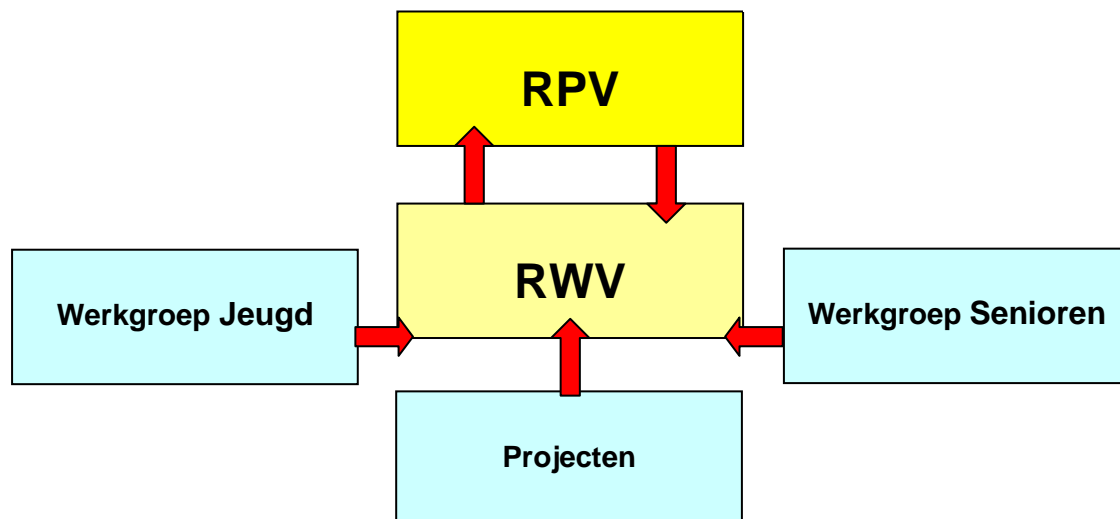
De organisatiestructuur van de RPV-MH is gebaseerd op een lichte samenwerkingsvorm, waarin een praktische en uitvoeringsgerichte aanpak voorop staat. De organisatiestructuur is daarnaast afgestemd op de wens van de Midden-Hollandgemeenten om de overleggen zoveel mogelijk te integreren met de reguliere 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.

Doelstelling

Continuering en facilitering van regionaal verkeersveiligheidsoverleg en netwerkactiviteiten met maatschappelijke partners om te komen tot een verkeersveiligere regio. Het uitnodigen van ondernemers, scholen, organisaties en hogere overheden voor inspiratie en 'out of the box' denken voor verkeersveiligheidsactiviteiten.

Activiteiten

- Instandhouding van de regionale overleggen verkeersveiligheid;
- Regisseren van overleg en activiteiten voor de verkeersveiligheid in de regio;
- Monitoring en verantwoording van activiteiten voor de verkeersveiligheid in de regio;
- Kennis delen en subsidieafstemming op het gebied van verkeersveiligheid;
- Benaderen en faciliteren van organisaties waar vanuit het regionale netwerk signalen komen tot verbeteringen ten aanzien van verkeersveiligheid.

Jaarlijks budget

€ 10.000 voor regionale instandhouding en € 50.000 voor regionale projectleiding.

6 Begroting

Voor de uitvoering van dit actieprogramma zijn tal van middelen noodzakelijk en ook beschikbaar. De twee belangrijkste middelen daarbij zijn uiteraard menskracht en financiële middelen. Bij de partners binnen de RPV zal tijd beschikbaar moeten zijn voor de verschillende taken in het kader van de uitvoering van dit programma. Deze inzet zal dan vooral betrekking hebben op de uitvoering en organisatie van de activiteiten.

Voor de financiering van dit meerjarenplan zijn voor de komende jaren financiële middelen beschikbaar. De eigen middelen van de RPV worden gevormd door de jaarlijkse bijdragen van de gemeenten en van het waterschap, aan de RPV. Te weten € 0,18 per inwoner van de gemeenten en € 2.500 van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Daarnaast wordt voor de periode 2020-2021 gebruik gemaakt van de in de regio beschikbare reserve voor dit doel van € 29.500,-.

Verder maakt de RPV voor de financiering van dit programma gebruik van de subsidiegelden voor gedragsbeïnvloeding van de Provincie Zuid-Holland. Deze gelden komen uit de Subsidieregeling Mobiliteit 2017 (SRM) van Provincie Zuid-Holland. Gemeenten zullen ook lokale projecten gedragsbeïnvloeding opvoeren. Deze zullen betrokken worden bij de gehele subsidieaanvraag verkeersveiligheid, waar dit programma onder valt. U treft deze bijgevoegd aan.

Verder zullen mogelijkheden voor (externe) financiering die tijdens de duur van dit programma voorbijkomen, wanneer die passen en bijdragen aan de doelen van de RPV, aangegrepen worden om de ingezette koers te versterken.

Budget Actieprogramma Verkeersveiligheid 2020-2021 RPV Midden-Holland

Project	2020 met extra inzet	2021 met extra inzet
Jongeren	192.000	192.000
Volwassenen	5.000	5.000
Ouderen	8.000	8.000
Campagnes en Handhaving	4.000	16.500
Projectleider verkeersveiligheid	50.000	50.000
Instandhouding RPV	10.000	10.000
Totaal	269.000	281.500
Subsidie Provincie Zuid-Holland	213.250	219.500
Bijdrage RPV	55.750	62.000

Bijlage 1: Verkeersveiligheidsprofiel RPV Midden-Holland 2019

1. Inleiding

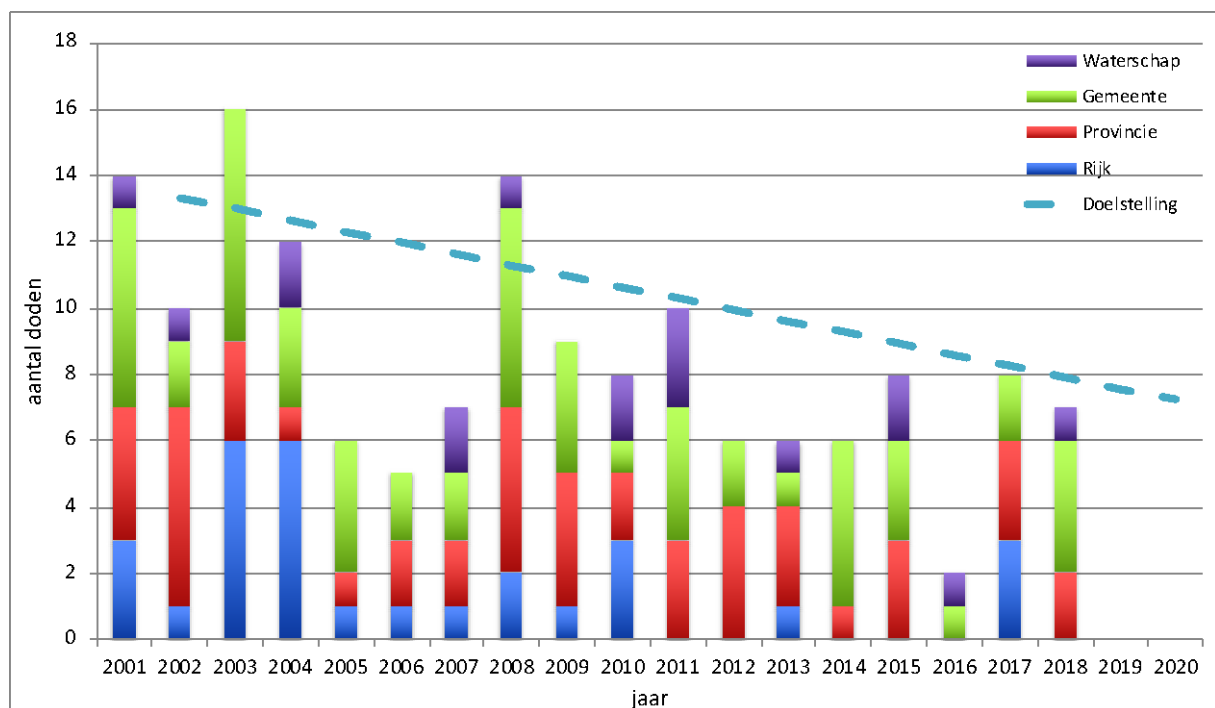
In dit document wordt de huidige stand van zaken van de verkeersveiligheid in de regio beschreven. Dit noemen we het *verkeersveiligheidsprofiel*. Per regio is een overzicht gemaakt op basis van verschillende dataverzamelingen en analyses. Samen met de beleidskaders, ontwikkelingen en eigen evaluatie van de RPV is het verkeersveiligheidsprofiel de basis voor de activiteiten van de RPV Midden-Holland.

het verkeersveiligheidsprofiel bestaat uit de volgende onderdelen:

- Hoofdstuk 2: Algemene ontwikkeling verkeersveiligheid
- Hoofdstuk 3: Verkeersgedrag en handhaving
- Hoofdstuk 4: Maatschappelijk draagvlak verkeersveiligheidsmaatregelen
- Hoofdstuk 5: Doelgroepen

2. Algemene ontwikkeling verkeersveiligheid

De algemene verkeersveiligheidsontwikkeling (uitgedrukt in verkeersdoden per jaar) tot en met 2018 is weergegeven in figuur 1 en in tabel 1. Er is geen overzicht van het jaarlijks aantal ziekenhuisgewonden weergegeven omdat de registratiegraad hiervan onbekend is en er daarom geen betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan over trends.



Figuur 1: ontwikkeling aantal verkeersdoden in Midden-Holland

<i>wegbeheerder</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk	0	0	0	1	0
Gouda	2	0	0	0	2
Krimpenerwaard	2	1	0	1	1
Waddinxveen	0	1	1	0	1
Zuidplas	1	1	0	0	0
Rijk	0	0	0	3	0
Provincie	1	3	0	3	2
Waterschap	0	2	1	0	1
TOTAAL	6	8	2	8	7

Tabel 1: aantal verkeersdoden per wegbeheerder in Midden-Holland 2014 t/m 2018

Op hoofdlijnen kan het volgende worden gezegd over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Midden-Holland:

- Het aantal verkeersdoden wisselt sterk per jaar. Grofweg werden er in de periode 2001 t/m 2004 meer verkeersdoden geregistreerd dan in de jaren daarna, met uitzondering van een piek in 2008;
- Met uitzondering van 2003 en 2008 ligt het aantal verkeersdoden in alle jaren onder de doelstellingslijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- De geregistreerde verkeersdoden zijn verder te laag om een uitspraak te kunnen doen over trends of onderlinge verschillen tussen de diverse wegbeheerders..

Conclusie en aanbeveling verkeersveiligheid

Conclusies: Over het algemeen ligt het aantal verkeersdoden onder de doelstellingslijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid;

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

3. Verkeersgedrag en handhaving

In het landelijke decentrale verkeersveiligheidsbeleid is een belangrijke rol weggelegd voor maatregelen gericht op gedragbeïnvloeding: voorlichting verkeerseducatie en handhaving. Dit zijn ook de maatregelen waar de RPV en het ROV Zuid-Holland zich voornamelijk mee bezig houden en waar veel informatie over beschikbaar is. Er is uit de volgende bronnen geput:

- Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2015: een grootschalige enquête in de provincie Zuid-Holland in opdracht van ROV-ZH. In de enquête staan de zelfgerapporteerde gedragsmotieven van verkeersdeelnemers van 15 jaar en ouder centraal. Binnenkort komt het nieuwe PROV (2017) uit. Omdat het verkeersveiligheidsprofiel dan al is vastgesteld, kunnen deze resultaten niet in het profiel worden opgenomen. Geadviseerd wordt om het PROV 2017 zelf te raadplegen op actuele ontwikkelingen in het zelfgerapporteerd verkeersgedrag in de regio;
- Rapport “Rijden onder invloed in Nederland” 2002-2017: een rapport, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu en Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, gebaseerd op het jaarlijks uitgevoerde onderzoek naar het rijden onder invloed van alcohol door automobilisten in weekendnachten;

Uit het *PROV 2015* zijn de volgende conclusies voor de regio Midden-Holland af te leiden:

- In de regio Midden-Holland zijn er in vergelijking met heel Zuid-Holland (21%) significant meer overtreeders op 80km-wegen (33%);
- De ingeschatte pakkans voor snelheidsovertredingen op 50- en 80 km/uur wegen is in 2015 gedaald ten opzichte van 2013. Hetzelfde geldt voor autosnelwegen (130-, 120- en 100 km/uur wegen);
- Het percentage automobilisten dat wel eens onder invloed van alcohol rijdt, is in 2015 ongeveer gelijk aan het provinciale gemiddelde;
- De ingeschatte pakkans voor het rijden onder invloed van alcohol is in alle regio's fors gedaald. In Midden-Holland daalde de ingeschatte pakkans van 26% in 2013 naar 14% in 2015;
- Het aandeel automobilisten dat in 2015 aan wel eens onder invloed van medicijnen of drugs aan het verkeer deelneemt, ligt onder het provinciale gemiddelde;
- Het gordelgebruik van voorpassagiers binnen de bebouwde kom is significant (iets) lager dan het provinciale gemiddelde (97% ten opzichte van 98%);
- Het aandeel fietsers dat bijna altijd correcte fietsverlichting voert, is in 2015 gestegen ten opzichte van 2013. Toch ligt het aandeel nog iets onder het provinciale gemiddelde.

Uit de rapportage *Rijden onder Invloed 2002-2017* kan worden afgeleid dat het percentage overtreeders (bestuurders die op basis van een blaastest teveel alcohol hebben genuttigd) in de politieregio Den Haag de laatste jaren onder het landelijke gemiddelde ligt. In 2013 lag was het aandeel overtreeders met 1,6% nog ongeveer gelijk aan het landelijke gemiddelde maar in 2015 en in 2017 is dit aandeel aanzienlijk gedaald (naar respectievelijk 0,8% en 0,9%).

Conclusie en aanbeveling verkeersgedrag en handhaving

Conclusie: Onder *zelfgerapporteerd gedrag* wordt verstaan: de antwoorden van diverse weggebruikers op vragen over hun eigen verkeersgedrag (zoals snelheidsovertredingen en gordelgebruik). Uit het zelfgerapporteerde gedrag in Midden-Holland blijkt dat het aandeel overtreeders op 80km/uur wegen hoger is dan het provinciale gemiddelde. De ingeschatte pakkans op deze wegen ligt in 2015 lager dan in 2013. De gordeldracht van voorpassagiers is iets lager dan het provinciale gemiddelde. Het voeren van correcte fietsverlichting is in 2015 weliswaar verbeterd maar ligt nog net iets onder het provinciale gemiddelde.

Aanbeveling: Extra aandacht in de regionale overleggen ten aanzien van snelheidsovertredingen op 80 km/uur wegen, gordeldracht van voorpassagiers binnen de bebouwde kom en fietsverlichting. Tevens voorlichting hieraan koppelen.
Als het PROV 2017 uitkomt, de resultaten raadplegen op actuele ontwikkelingen in zelfgerapporteerd verkeersgedrag in de regio.

4. Maatschappelijk draagvlak verkeersveiligheidsmaatregelen

In het *PROV 2009, 2011, 2013 en 2015* is de mening ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen gepeild. Hieronder staat een overzicht van de verkeersmaatregelen waar de bewoners van Midden-Holland in 2015 significant anders over denken dan elders in de provincie.

Minder voorstanders in Midden-Holland dan in de provincie:

- Vruchtverkeer tijdens de spits verbieden (20% t.o.v. 28%).

Conclusie en aanbeveling maatschappelijk draagvlak

Conclusie: Uit het PROV 2009, 2011, 2013 en 2015 kan van diverse verkeersveiligheidsmaatregelen het maatschappelijke draagvlak worden afgeleid.

Aanbeveling: Dit inzicht kan gebruikt worden bij het inschatten van het draagvlak of de informatievoorziening bij toekomstige verkeersveiligheidsmaatregelen.

5. Doelgroepen

De doelgroepenanalyse is een weergave van het aantal geregistreerde ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners per leeftijdsklasse. Hierbij is bekend (en is onderkend) dat met name de registratie van ziekenhuisgewonden onvolledig en onbetrouwbaar is. Er is toch voor gekozen om de doelgroepenanalyse in het verkeersveiligheidsprofiel op te nemen omdat hiermee een zo goed mogelijke (zij het niet complete) indicatie wordt gegeven van de ongevalsbetrokkenheid van weggebruikers in bepaalde leeftijdscategorieën. Om de analyse enigszins betrouwbaar uit te voeren, is zoveel mogelijk recente ongevalldata (de geregistreerde ernstige slachtoffers in de periode 2014 t/m 2018) gebruikt en worden vergelijkingen tussen regio's buiten beschouwing gelaten.

In tabel 2 is per leeftijdsklasse het geregistreerde aantal ernstige slachtoffers (verkeersdoden en ziekenhuisgewonden) in de periode 2014 t/m 2018 weergegeven. Verder wordt in de tabel een beeld van het ongevalsrisico gegeven door de aantallen slachtoffers op te hogen naar aantallen per 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep. Daarnaast is per leeftijdsklasse de verdeling van het aantal ernstige slachtoffers per vervoerswijze weergegeven. Met deze zogenaamde doelgroepenanalyse zijn de specifieke groepen verkeersdeelnemers, die relatief vaak als slachtoffer bij een verkeersongeval geregistreerd zijn, inzichtelijk gemaakt.

leeftijd	aantal inwoners 2018	ernstige sloff 2014 t/m 2018	ernstige sloff per 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep	ernstige slachtoffers per vervoerswijze											
				fiets		voet		auto		bromfiets		motor		overig	
0 t/m 3	10.221	0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
4 t/m 11	21.146	22	104	7	32%	3	14%	2	9%	0	0%	0	0%	10	45%
12 t/m 15	11.618	39	336	15	38%	1	3%	3	8%	1	3%	0	0%	19	49%
16 t/m 17	6.140	40	651	4	10%	0	0%	2	5%	22	55%	0	0%	12	30%
18 t/m 24	19.085	139	728	16	12%	2	1%	52	37%	27	19%	16	12%	26	19%
25 t/m 59	104.153	471	452	92	20%	5	1%	160	34%	59	13%	53	11%	102	22%
≥ 60	59.389	231	389	94	41%	7	3%	36	16%	25	11%	6	3%	63	27%

Leesvoorbeeld: veertig 16 t/m 17 jarigen zijn in Midden-Holland in de periode 2014 t/m 2018 als ernstig verkeersslachtoffer geregistreerd. Omgerekend naar 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep zijn dit 651 16 t/m 17 jarige ernstige slachtoffers. Bij 55% van deze slachtoffers was de vervoerswijze een bromfiets.

Tabel 2: doelgroepenanalyse: absoluut aantal geregistreerde slachtoffers en slachtoffers per 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep in de periode 2014 t/m 2018

Conclusie en aanbeveling doelgroepen

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

- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (focusgroep **jonge beginnende bestuurders**): verkeersdeelnemers in deze leeftijdscategorie zijn het vaakst geregistreerd als (ernstig) slachtoffer bij verkeersongevallen. 37% van deze ernstige slachtoffers waren automobilisten en 19% waren bromfietzers.
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 16 t/m 17 jaar (focusgroep **jonge beginnende bestuurders**): 55% van deze ernstige slachtoffers waren bromfietzers.
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 25 t/m 59 jaar (ervaren bestuurders): 34% van deze ernstige slachtoffers waren automobilisten, 20% waren fietsers.
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 60 jaar of ouder (**focusgroep ouderen**): 41% van deze ernstige slachtoffers waren fietsers.
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar (middelbare scholieren): 38% van deze ernstige slachtoffers waren fietsers.

Aanbeveling: Naast de voortzetting van de huidige aanpak permanente verkeerseducatie aandacht blijven houden voor de risicogroepen jonge beginnende bestuurders en ouderen. Daarnaast extra aandacht voor de groep ervaren bestuurders.