

MEERJARENPROGRAMMAPLAN 2022-2024 ROV ZUID-HOLLAND

Vastgesteld 12 mei 2021

MEERJARENPROGRAMMAPLAN 2022-2024 ROV ZUID-HOLLAND

Voor u ligt het meerjarenprogrammaplan 2022-2024 van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie “Maak een punt van nul”. De verwezenlijking van deze ambitie vraagt om focus van het ROV Zuid-Holland en de samenwerkingspartners. De totstandkoming van dit plan kenmerkt zich dan ook door oog voor afstemming en aansluiting op elkaars gezamenlijke en afzonderlijke verantwoordelijkheden en het maken van overwogen keuzes.

Verkeersveilig gedrag als positieve norm

Verkeersveilig gedrag moet de norm zijn voor alle verkeersdeelnemers binnen de provincie Zuid-Holland in het gezamenlijk streven naar nul vermijdbare (dodelijke) verkeersslachtoffers. Verkeersveilig gedrag is onderdeel van de gezamenlijke integrale aanpak om het aantal verkeersongevallen te laten dalen. Het ROV Zuid-Holland maakt met de gekozen activiteiten onderdeel uit van dit gezamenlijke streven.

Getrapt bereiken van de ambitie

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 geldt als de actuele landelijke leidraad voor de activiteiten gericht op verkeersveiligheid. Uitgangspunt is een risicogestuurde aanpak, waarbij de focus nog meer dan voorheen ligt op voorkomen.

Regionaal vindt regievoering op gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid plaats vanuit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Provincie Zuid-Holland (PZH) en heeft een belangrijke plaats in de respectievelijke beleidsplannen. Middels risicoanalyses kunnen risicogroepen per leeftijd, per vervoerstype en zelfs per wegtype aangeduid worden. Deze risicogroepen vormen de basis van de gekozen doelstellingen, programma's en activiteiten voor de provincie als geheel, de regio's binnen de provincie en de afzonderlijke gemeenten. En natuurlijk ook het ROV Zuid-Holland.

Reflecterend vermogen

Binnen het overkoepelende kader worden deelprogramma's onderscheiden. Deze programma's worden ingevuld en bijgesteld op basis van de actuele inzichten ten aanzien van verkeersveiligheid. Zo is er ruimte voor vernieuwde behoeftes vanuit de regio's en voor bijstelling op basis van continue monitoring en evaluatie van ingezette middelen.

Het ROV Zuid-Holland staat ervoor een deskundige, betrouwbare en adaptieve samenwerkingspartner te zijn voor de regio's en de gemeenten binnen de provincie Zuid-Holland op weg naar de verwezenlijking van de gezamenlijke ambitie.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
1. Inleiding.....	4
2. De ambitie.....	5
SPV 2030	5
Risicogestuurde aanpak	5
Uitvoeringsagenda's en governance	6
3. Onderliggende kaders	7
Afbakening.....	7
Raamwerk voor het ROV Zuid-Holland	10
4. Doelstellingen ROV Zuid-Holland	12
Drie kernpunten	12
Borging in rollen.....	14
Uitwerking.....	14
Samenwerking.....	15
5. Aanpak.....	16
Programmasturing	16
Monitoring.....	16
Rapportage.....	17
6. Meerjarenbegroting ROV Zuid-Holland	18
Bijlagen	19
Bronnen.....	19

1. Inleiding

MRDH en PZH bundelen reeds jaren hun gezamenlijke inzet, kennis en expertise op het gebied van verkeersveilig gedrag in het programmabureau genaamd het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland. Een netwerkorganisatie zonder rechtspersoonlijkheid die in de breedte opereert en samenwerkt met de regio's en gemeenten om de verkeersveiligheid in de provincie Zuid-Holland door gedragsbeïnvloeding te verbeteren.

Het meerjarenprogrammplan 2022-2024 is getoetst aan bestaande landelijke en regionale kaders, in specifieke zin het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030, het bijbehorende Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid (LAV) 2019-2021 van het Rijk, de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 MRDH (RUA_{vv}) en het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031 (UVZ).

Het meerjarenprogrammplan 2022-2024 is zowel continuerend als vernieuwend. Succesvolle programma's en activiteiten uit de afgelopen jaren worden voortgezet. Daarnaast vraagt de integrale benadering van verkeersveiligheid om een verdere professionalisering van de inzet op gedragsbeïnvloeding. Te denken valt aan een proactieve adviesrol vanuit het ROV Zuid-Holland als kennispartner, een verder afgestemde rolverdeling tussen het ROV Zuid-Holland en de RPV's, structurele meting van effectiviteit van ingezette interventies in relatie tot de aanwezige risico's en verdere verantwoording op resultaten.

Mei 2021

2. De ambitie

De ambitie die het ROV Zuid-Holland drijft bij keuzes is helder: “Maak een punt van nul”, dat wil zeggen nul vermijdbare (dodelijke) verkeersslachtoffers in de provincie Zuid-Holland.

Deze ambitie sluit nauw aan bij het landelijk kader van het SPV 2030, waarbij ambitie voor 2050 is verwoord in het streven naar nul verkeersslachtoffers. Overheden leveren samen met maatschappelijke partners maximale inspanning om zoveel mogelijk risico's weg te nemen door het verbeteren van wegen en voertuigen én het beïnvloeden van menselijk gedrag. De ontwikkeling in het aantal slachtoffers wordt jaarlijks gepubliceerd en dient als indicator van de effectiviteit van beleid.¹

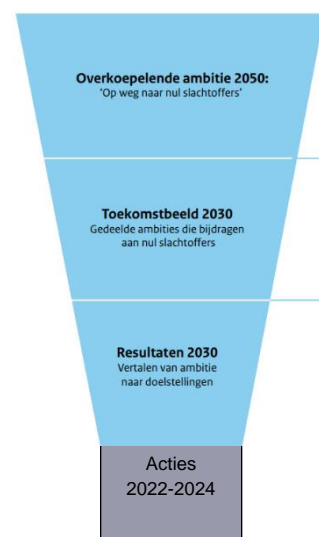
SPV 2030

Het SPV 2030 is een landelijk kader dat vraagt om regionale en lokale accenten in de uitvoering. Er is sprake van toenemende heterogeniteit en dus complexiteit in de combinatie van soorten verkeersdeelnemers in diverse situaties. Dit zorgt voor nieuwe uitdagingen.

Onder de integrale aanpak op basis van het SPV verschilt de uitwerking regionaal en lokaal naar risico's. De uitwerkingen richten zich op drie onderdelen: infrastructuur en voertuigtechniek, gedrag en handhaving. Het ROV Zuid-Holland richt zich op aspecten die te maken hebben met gedrag. Daarnaast heeft het bureau een taak in het aanjagen van een integrale aanpak in Zuid Holland en het stimuleren van aandacht voor alle drie de aspecten. Dit vraagt om een vertaling van ambitie naar doelstellingen in termen van resultaten en acties.

Om te komen tot de verwezenlijking van deze ambitie in 2050 worden er “op weg naar nul” drie kernelementen beschreven in het landelijke SPV 2030:

1. Een risicogestuurde 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.



Figuur 1: Trechter van ambitie naar concrete doelstellingen²

Risicogestuurde aanpak

Op basis van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's is structuur gegeven aan negen landelijke beleidsthema's te weten:

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. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

¹Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur', 2018 december, p.13.

²Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur', 2018 december, p.13.

Het Rijk zal voorop gaan bij onderwerpen als heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen en landelijke regelgeving als het gaat om rijden onder invloed, snelheid, afleiding en verkeersovertreders. Regionaal worden op basis van risicoanalyses prioriteiten gesteld in de aanpak van deze beleidsthema's in de zogeheten Regionale Uitvoeringsagenda's.

Uitvoeringsagenda's en governance

De risicogestuurde aanpak is erop gericht om ongevallen te voorkomen, door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en deze het meeste effect hebben.³ Gebleken is dat naast de harde kenmerken van het verkeerssysteem, de infrastructuur en voertuigtechniek, bij ruim 90% van de ongevallen het gedrag van de verkeersdeelnemers een bepalende factor is.⁴

De focus van het ROV Zuid-Holland op gedrag vormt dus een belangrijke taak. Het ROV Zuid-Holland geeft met het meerjarenprogrammavulplan invulling aan het onderdeel educatie en gedragsbeïnvloeding binnen Zuid-Holland.

Een verbeterde governancestructuur is ook voor het ROV Zuid-Holland bepalend voor het succes in de verwezenlijking van de eigen doelen. Het vooraf formuleren van verantwoordelijkheden, de bijpassende rolverdeling en het meten van effecten en deze zichtbaar maken in monitoringsrapportages zijn noodzakelijke stappen. Op deze wijze zal de samenwerking en de risicogestuurde aanpak leiden tot zichtbaar resultaat wat aan zal tonen dat de landelijke en regionale uitvoeringsagenda's verkeersveiligheid effectief zijn.

³ Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 'Veilig van deur tot deur', 2018, p. 5.

⁴ Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 Metropool Regio Rotterdam Den Haag, 2020 juni, p. 7.

3. Onderliggende kaders

De ambitie gaat over de lange termijn. Op weg naar nul vermijdbare (dodelijke) slachtoffers in 2050, een lokaal, landelijk en zelfs Europees doel.⁵ Voor zes regio's onder de aansturing van de PZH is de tussenambitie geformuleerd dat uiterlijk in 2027 de stijgende lijn wordt omgebogen naar een dalende lijn van vermijdbare (dodelijke) slachtoffers. Om vervolgens van 2027 naar 2030 deze daling te laten oplopen tot minimaal 5 en liefst 15 procent ten opzichte van 2018 te brengen.

Vanzelfsprekend neemt eveneens de MRDH de ombuiging van de stijgende lijn als hoofddoel voor de komende jaren.⁶

Vanuit deze ambitie(s) heeft het ROV Zuid-Holland doelstellingen geformuleerd. Doelstellingen die bepalen wanneer het ROV Zuid-Holland succesvol is of het ROV zich in de toebedeelde rol kan onderscheiden en welke factoren doorslaggevend zijn voor het behalen van de beoogde resultaten. Doelstellingen vragen om scherpere formulering, meetbaarheid en haalbaarheid.

Afbakening

In de loop der jaren zijn in landelijke programma's, regionale actieprogramma's en in het voorgaande meerjarenprogramma ROV Zuid-Holland 2017-2020 diverse thema's en doelgroepen aangeduid waarvoor doelstellingen konden worden geformuleerd.

Vanuit het streven naar een meer integrale aanpak, plaatsen we de diverse categorieën in samenhang.

Er zijn drie onderscheidende categorieën die de basis vormen van de maatregelen in dit meerjarenprogramma:

1. Leeftijd
2. Risicogroepen
3. Menselijke gedragingen

Hoe specifieker de afbakening van een thema of doelgroep, hoe gericht de aanpak zal zijn .

Leeftijd

De onderstaande leeftijden worden onderscheiden⁷:

- 0 tot 4 jarigen (nieuwe verkeersdeelnemers)
- 4 t/m 11 jarigen (scholieren basisonderwijs met aandacht voor ouders)
- 12 t/m 17 jarigen (scholieren voortgezet onderwijs) en hieronder behorend 16-17 jarigen (jongeren op de snor- en bromfiets)
- 18 t/m 24 jarigen (middelbaar/hoger/wetenschappelijk (beroeps)onderwijs en jonge/beginnende bestuurders)
- 25 t/m 59 jarigen (zakelijke en recreatieve rijders en ouders)
- 60-plussers (senioren)

⁵ Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur', 2018 december, p.13.

⁶ [Verkeersdoden naar provincie \(swov.nl\)](#), Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 Metropool Regio Rotterdam Den Haag, 2020 juni, p. 3-4. en Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031, PZH 2021, p. 8.

⁷ PROV 2018 Zuid-Holland I&O Research, 2019 mei, p.8 en Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 Metropool Regio Rotterdam Den Haag, 2020 juni, p. 6.

Risicogroepen

In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 (LAV) wordt een aantal belangrijke risicogroepen onderscheiden, te weten⁸:

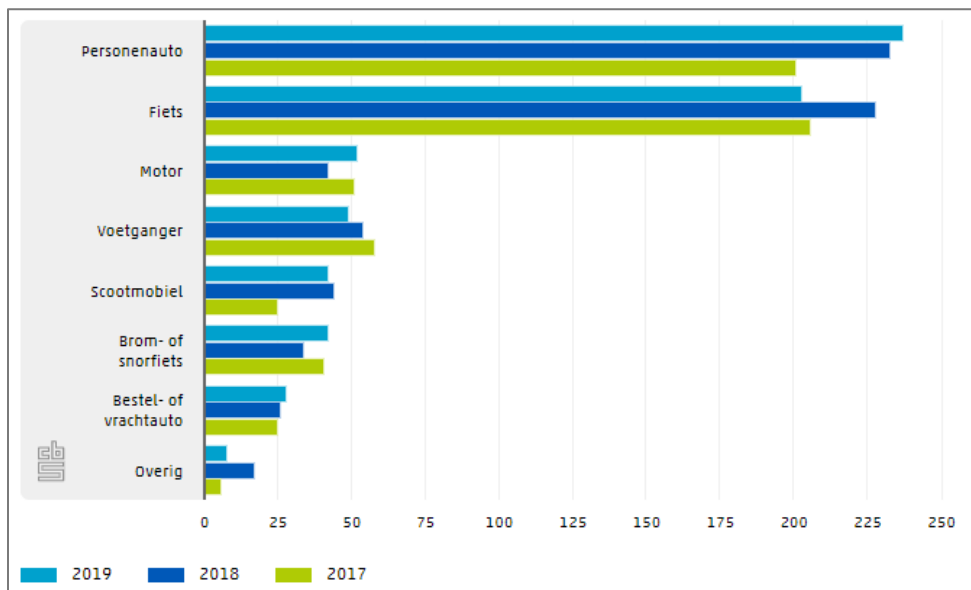
- Kinderen en ouders
- Senioren
- Jongeren
- Motorrijders

Hierbij wordt gewerkt op basis van een combinatie van kenmerken op leeftijd en modaliteit.

In zowel het Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 van de MRDH als het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031 worden risicogroepen gecategoriseerd naar leeftijd, voertuigtype en/of wegtype.⁹ Om deze categorisering te maken is een tweetal QuickScans uitgevoerd.¹⁰

Op basis hiervan zijn een viertal groepen verkeersdeelnemers onderscheiden: fietsers, bromfietsers, automobilisten en overige verkeersdeelnemers.¹¹

Voor wat betreft het voertuigtype tonen cijfers aan dat in de provincie Zuid-Holland onderstaande voertuigen dominant zijn in het aantal verkeersongevallen:



Voor wat betreft het wegtype valt op dat¹²:

- fietsers op gemeentelijke 50 km/u-wegen de grootste risicogroep vormen. Nader uitgesplitst naar leeftijd vallen hier de groepen 60+, jongere fietsers en fietsers van middelbare leeftijd op.
- fietsers op 30 km/u-wegen hierna de grootste risicogroep vormen.
- bromfietsers, vaak jongeren, op 50 km/u-wegen daarna de grootste risicogroep vormen

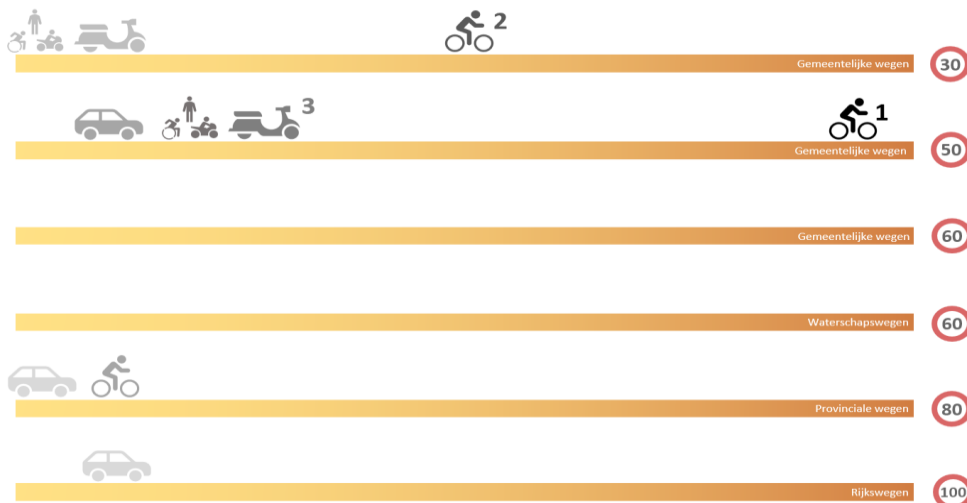
⁸ Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 'Veilig van deur tot deur', 2018, p. 13.

⁹ Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 Metropool Regio Rotterdam Den Haag, 2020 juni, p. 6.

¹⁰ De QuickScan i.s.m. Sweco opgesteld en presenteert de toprisico's per gemeente, per regio en voor de zes regio's als geheel. De MRDH heeft zelfstandig een risicoscan uitgevoerd.

¹¹ Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031, PZH 2021, p. 4 en 14.

¹² QuickScan Verkeersveiligheidsrisico's provincie Zuid-Holland, 2019 december, i.s.m. Sweco, p. 9.



Op basis van historische data en risicoanalyses uit het SPV kunnen thema's worden toegeschreven aan de risicogroepen met name jongeren (jonge bestuurders) en senioren (bij senioren betreft dit op risico's die kunnen worden toegeschreven aan onervaren verkeersdeelnemers en kwetsbare verkeersdeelnemers) en/of aan modaliteiten met name fietsers.¹³ Deze drieslag was ook in het vorige meerjarenprogrammavoorplan gekozen. In dit meerjarenprogramma wordt een aanvullende component toegevoegd: de risico's die verbonden zijn aan het gedrag van de individuele verkeersdeelnemer.

Menselijke gedragingen

In ruim 90% van de ongevallen is het gedrag van de verkeersdeelnemers een bepalende factor.¹⁴ Gedrag is dus eveneens een specifieke categorie van waaruit maatregelen moeten worden geïnitieerd. In het SPV worden een aantal ontwikkelingen benoemd die direct van invloed zijn op verkeersveilig gedrag. Dit zijn onder andere¹⁵:

- Verstedelijking: meer drukte op plaatsen leidt tot vermenging van modaliteiten en een verschuiving in de modal shift naar vervoerswijzen met een relatief hoge letselkans.
- Vergrijzing: het aantal 65-plussers stijgt; deze groep wordt eveneens mobieler, inherent aan deze groep is een relatief hoge letselkans bij ernstige ongevallen.
- Heterogeniteit: een steeds grotere diversiteit aan typen vervoerswijzen op bijvoorbeeld het fietspad leidt tot zogenaamde omvang-, massa- en snelheidsverschillen.
- Afleiding: door het gebruik van digitale media zoals bellen, appen en muziek luisteren zijn er meer risico's. Daarbij zorgen ook stress en vermoeidheid voor meer risico's in het verkeer. Vermoeidheid, vaak een gevolg van stress, is een oorzaak in 10 tot 15% van de ernstige verkeersongevallen.

De resultaten van diverse onderzoeken, zowel op basis van zelf-gerapporteerd gedrag¹⁶ als op basis van andere metingen, bevestigen dat specifieke onderdelen van het beleidsterrein om een impuls vragen.¹⁷

¹³ Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur', 2018 december, p.7.

¹⁴ Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 Metropool Regio Rotterdam Den Haag, 2020 juni, p. 7.

¹⁵ Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Veilig van deur tot deur', 2018 december, p.25.

¹⁶ PROV 2018 Zuid-Holland I&O Research, 2019 mei, p. 6

¹⁷ Monitor Verkeersveiligheid 2018 'Doorpakken om de verkeersveiligheid effectief te verbeteren', R-2018-16, SWOV p. 8-10.

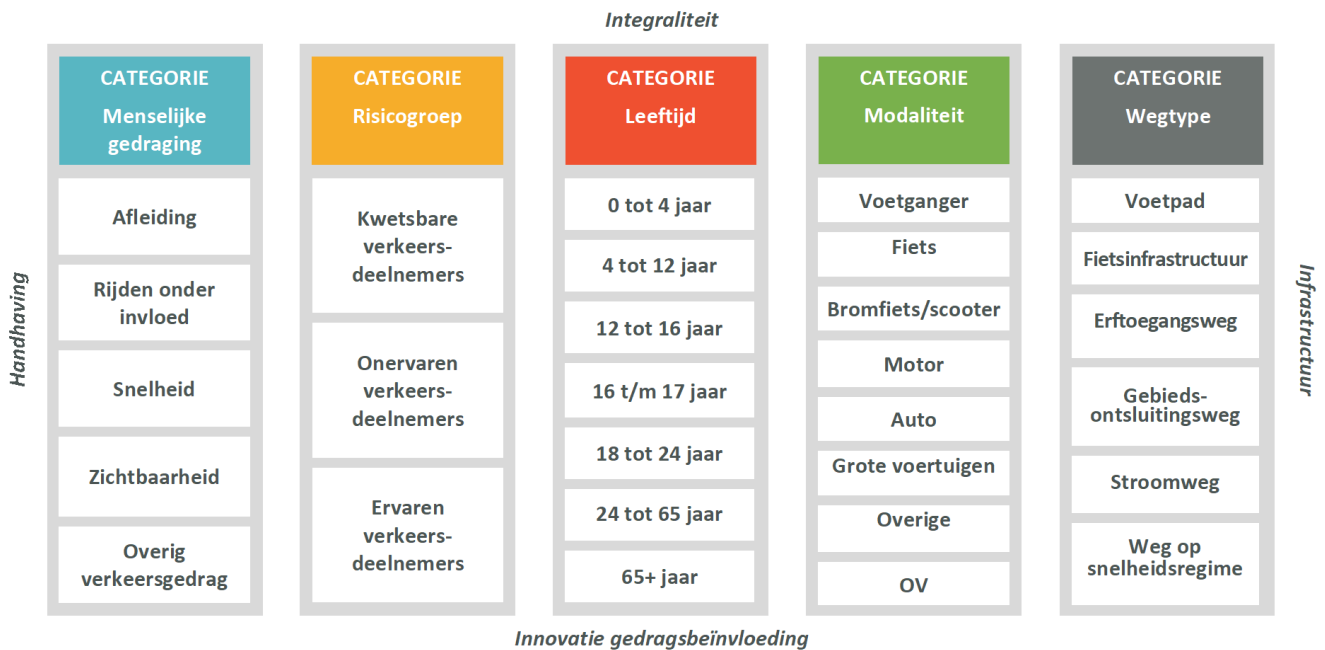
Een belangrijke overweging bij de keuze en inzet van interventies op gedragingen is tevens de mate waarin de verkeersdeelnemer (on)bewust en (on)bekwaam is. Zo kan bijvoorbeeld onderscheid worden gemaakt in bewuste (racen, imponeergedrag, drugsgebruik) en onbewuste overtredingen (onoplettendheid, haast). Ook kan een bekwame verkeersdeelnemer (fietser) die de overstap maakt naar een nieuw voertuig (e-bike) daardoor onbekwaam worden.

In de keuze van interventies is het zaak om een afweging te maken op welk gedrag het meest effectief kan worden bijgestuurd en welke middelen daar het beste voor kunnen worden benut.

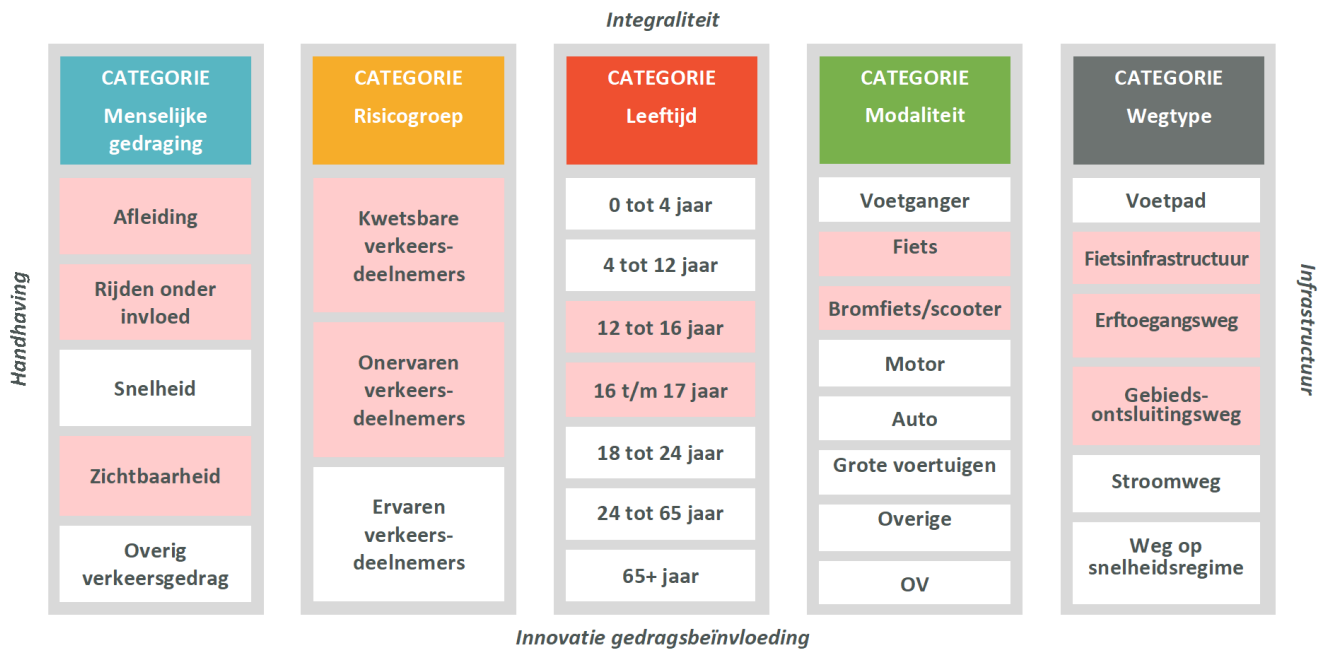
Raamwerk voor het ROV Zuid-Holland

De hoeveelheid en complexiteit van thema's maakt dat een raamwerk noodzakelijk is van waaruit in één oogopslag gezien kan worden welke maatregel gekoppeld is aan welke set van thema's die binnen dit werkveld in de loop der tijd zijn ontstaan. Op basis van de eerder benoemde drie onderscheidende categorieën komt het ROV Zuid-Holland tot het volgende raamwerk voor de categorisering van de activiteiten. Het streven is in alle plannen dezelfde herkenbaarheid van dit raamwerk in beeld te brengen, zodat helder is op welke thema's resultaten worden beoogd.

In de toepassing is het niet noodzakelijk in alle kolommen een verbindend element te vinden; het raamwerk dient om daar waar er verbinding is tussen categorieën deze te kunnen duiden zodat er een herkenbaar beeld ontstaat.



Onderstaand voorbeeld geeft een beeld van een categorisering:



(onderdelen) programma Scholieren Voortgezet Onderwijs (TotallyTraffic)

4. Doelstellingen ROV Zuid-Holland

Het ROV Zuid-Holland biedt sedert vele jaren kwalitatieve programma's en projecten gericht op gedragsbeïnvloeding voor veilige verkeersdeelname. We geven invulling aan de E van Education¹⁸: De definitie voor education die het SWOV hanteert, is:

Elke vorm van formeel of informeel onderwijs dat zich richt op het aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en attitudes die noodzakelijk zijn voor een veilige verkeersdeelname, inclusief de wil om veilig aan het verkeer deel te nemen.

Het bevorderen van een veilige verkeersdeelname door middel van gedragsbeïnvloeding staat niet op zichzelf. Sterker, meer nog dan voorheen lijkt samenhang in het werkveld een noodzakelijke voorwaarde om de volgende stap op weg naar nul te kunnen zetten.

Het ROV Zuid-Holland kiest daarom als **hoofddoelstelling** voor de komende programmajaren 2022-2024 dat: **de activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding steeds in samenhang worden gezien met handhaving (Enforcement) en infrastructuur en techniek (Engineering): integraliteit als de maatlat voor de keuze van het aanbod aan programma's en activiteiten.**

De keuze voor integraliteit als speerpunt geeft nog niet de complete inkleuring van de activiteiten. Een verdere gelaagdheid is hiervoor gewenst in de vertaling naar een risicogestuurde, resultaatgerichte en integrale gedragsaanpak.

Drie kernpunten

De komende jaren zet het ROV Zuid-Holland in op interventies gericht op gedragsbeïnvloeding waar:

- het meeste resultaat wordt gevraagd (risicogestuurd);
- het meeste effect wordt verwacht (resultaatgericht en efficiënt);
- de meest optimale koppeling wordt behaald tussen de drie elementen van verkeersveiligheid (integraal).

Risicogestuurd

Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers komen uit de analyses naar voren als de belangrijkste risicogroepen. Dit is een bestendig beeld over de afgelopen jaren, waardoor er ook al veel bestaande activiteiten zijn gericht op deze groepen. (Jonge) bromfietzers en fietsers worden vanuit diverse regio's benoemd als aandachtspunt. De e-bike en andere nieuwe voertuigen daarbij mogelijk nog apart. Het is hierbij zaak om goed in beeld brengen op welke punten er behoeftes en lacunes zijn ten aanzien van effectieve interventies. Voor bromfietzers zijn er bijvoorbeeld nog weinig gerichte interventies. Ook wordt aandacht voor grote groep ervaren verkeersdeelnemers: de 25 – 60 jarigen die denken het verkeer en de regels te kennen. Dit zijn ook de verkeersgebruikers die vaak kennis overdragen aan onervaren verkeersdeelnemers. Specifiek thema is de toename van alcohol en drugs in het verkeer. Om goed risicogestuurd te kunnen werken, zal er ook meer aandacht zijn voor de cijfermatige onderbouwing.

¹⁸ SWOV 'Verkeerseducatie'. SWOV-factsheet, december 2017.

De vernieuwing in de aanpak ligt bij nog meer de focus op preventie. Het ROV zal dan ook:

- activiteiten voortzetten voor de ondersteuning van de landelijke campagnes, met extra aandacht voor in de boodschap gericht op de grootste risico(groepen);
- activiteiten voortzetten voor de (ondersteuning van) educatieprogramma's (SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic, Doortrappen), met aandacht voor de gedragingen met de meeste risico's.

Daarbij is de rolverdeling als volgt:

- ROV: borgen kwaliteit, actualiteit en integraliteit van programma.
- Regio / gemeentes: aanjagen en borgen van gebruik, ophalen en doorgeven feedback over gebruik en wensen voor actualisering en kwaliteit.

Resultaatgericht

De inzet op gedrag binnen het werkveld verkeersveiligheid vraagt om verdere borging. Er worden nog steeds vraagtekens geplaatst bij effectiviteit van maatregelen en interventies.

Het ROV wil actief bijdragen aan het verder inzichtelijk maken van de effectiviteit van interventies. De verdere kennisontwikkeling over effecten en effectmeting van gedragsinterventies is een speerpunt voor de lopende samenwerkingsperiode. Vanuit de regio's wordt op dit punt ook ondersteuning gevraagd aan het ROV. De regio's willen graag samen optrekken en kennis ontwikkelen.

Daarbij is de rolverdeling als volgt:

- ROV: ontwikkelen, ontsluiten, op proef aanbieden van nieuwe / effectieve interventies, aanjagen en borgen van effectmeting van bestaande en nieuwe activiteiten.
- Regio / gemeentes: actief signaleren van behoeftes en gebruiken/ toetsen van de ontwikkelde instrumenten, om gezamenlijk de effecten in beeld te brengen..

Integraal

Speerpunt voor alle activiteiten is de beoordeling en waar nodig (door)ontwikkeling van de programma's en projecten op het punt van integraliteit. Door synergie en meer gezamenlijke inzet kan meer effect worden bereikt.

In de uitvoeringsplannen worden inzet op infrastructuur en gedrag afzonderlijk beschreven. Het ROV Zuid-Holland maakt zich er hard voor dat bij elke investering in infrastructuur de bijdrage aan verkeersveilig gedrag expliciet wordt gemaakt. Daarbij is de rolverdeling als volgt:

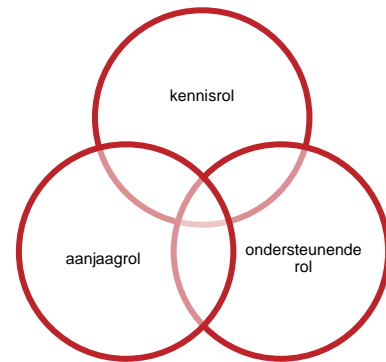
- ROV: aanbieden en aanjagen van kennis en tools om het gesprek te voeren over gedragsbeïnvloeding door middel en met behulp van infrastructuur.
- Regio / gemeentes: aanjagen van gebruik van kennis en tools.

Integraliteit vraagt om samenwerking. Die samenwerking vraagt om zichtbaarheid, in de activiteiten die we ontplooiën, maar ook in het werken onder dezelfde paraplu van de herkenbare ambitie: Wij maken een punt van nul! Daarbij is de rolverdeling als volgt:

- ROV: aanbieden en aanjagen van het gebruik van de beeldelementen "Maak een punt van nul" in de communicatie over verkeersveiligheid in Zuid-Holland.
- Regio / gemeentes: gebruik van beeldelementen borgen in communicatie.

Borging in rollen

In de kennisrol zal het ROV Zuid-Holland zich blijven buigen over de verbindende en randvoorwaardelijke elementen in deze integrale benadering. In de aanjaagrol zal het ROV de omgeving inspireren. En in de ondersteunende rol, die vooral bestaande activiteiten en programma's beslaat, zal worden gekeken welke accenten en elementen ontbreken om ook hier deze integraliteit te borgen.



Uitwerking

Zoals gebruikelijk zal het ROV Zuid-Holland het kader dat gesteld wordt in dit meerjarenprogramma plan vertalen naar jaarlijkse werkplannen. Voor de uitwerking in de werkplannen wordt gezocht naar meetbare doelstellingen in lijn met het streven naar resultaatgerichte interventies. De accenten in de jaarwerkplannen van het ROV worden vastgesteld en afgestemd op de uitvoerings- en actieprogramma's van de regio's.

Ter voorbeeld een uitsnede uit de Factsheet Regionale Uitvoeringsagenda 2025 MRDH ten aanzien van gedrag.



Gedragsbeïnvloeding (Educatie)

- 33% (286) van de 864 basisscholen neemt deel aan SCHOOL op SEEF
→ we streven naar 62%
- 16% (139) van de 864 basisscholen neemt deel aan Schoolbrengweek
→ we streven naar 44%
- 38% (93) van de 247 scholen in het voortgezet onderwijs neemt deel aan Totally Traffic
→ we streven naar 49%



Gedragsbeïnvloeding (Voorlichting)

- aandacht voor jongeren en beroepscoeriers op snor- en bromfiets (16-17 jaar)
 - aandacht voor onervaren bestuurders (18-24 jaar)
 - aandacht voor kwetsbare senioren op (elektrische) fiets (60+-ers)
- samen met ROV-ZH en maatschappelijke organisaties gedragsinterventie ontwikkelen en uitvoeren.

Niet alle indicatoren zijn beschikbaar zoals weginrichting en afleiding. De resultaten van het dashboard zijn afhankelijk van de kwaliteit van de gebruikte data-sets. Een data-set en de automatische verwerking ervan leidt helaas nooit tot een 100% nauwkeurig output. De data geeft een goede indicatie, maar het exacte aantal kan iets afwijken.



MRDH maakt
een punt van nul
verkeersslachtoffers

versie november 2020

Vanuit dit voorbeeld wordt met MRDH en PZH bekeken welke rol de regio vervult in het behalen van de gestelde doelstellingen en welke rol en taken kunnen worden opgepakt door het ROV Zuid-Holland.

Samenwerking

Het werkveld verkeersveiligheid wordt gekleurd door een breed speelveld van betrokken partijen ieder vanuit eigen expertise en achterban.

Het ROV Zuid-Holland is in directe lijn en ook via de RPV's in contact met vele van deze maatschappelijke partners. Met die partners en anderen zijn er (ook) samenwerkingen voor concrete activiteiten.

Het ROV Zuid-Holland wil zich er ook voor inzetten dat in het speelveld van partijen, inzet en belangen meer afstemming en synergie wordt gezocht. Een eerste stap wordt in 2021 gezet met de Themamaand Veilige Schoolomgeving waar partijen zich vinden in de ambitie om met elkaar op te trekken in herkenbare en gezamenlijke communicatie over de verschillende activiteiten die hetzelfde doel dienen.

5. Aanpak

Voor de realisatie van een meerjarenprogrammaplan zijn een aantal uitgangspunten randvoorwaardelijk voor het succes, dit zijn:

- Programmasturing
- Monitoring
- Rapportage

Programmasturing

Programmatisch werken heeft als voordeel dat synergie, uniformiteit en actualiteit geborgd worden in de aanpak en realisatie van doelstellingen. Dit besturingsmodel vraagt een duidelijke rolverdeling om deze voordelen te bewerkstelligen.

Het ROV Zuid-Holland voert de programmataken uit in opdracht van beide regievoerders PZH en MRDH. Het ROV biedt producten en diensten aan die kunnen worden gebruikt voor de inzet op verkeersveilig gedrag. Daar waar synergie te behalen is door bundeling, voert het ROV regie op programma's. De belangrijkste afnemers ofwel essentiële partners van het ROV Zuid-Holland zijn de 7 regio's en 52 gemeentes. Het ROV Zuid-Holland kent daarnaast een groeiende groep van private partijen als afnemer en intermediair voor de producten en diensten.

Het aanbieden van producten en diensten is specifiek verbonden aan een aantal rollen.

Het ROV Zuid-Holland is:

- Kennismakelaar daar waar het bureau kennis ontwikkelt, verzamelt en overdraagt aan afnemers in de vorm van advies en specifieke programma's;
- Aanjager daar waar het bureau afnemers kan stimuleren en faciliteren om aan de slag te gaan met nieuwe ontwikkelingen en specifieke programma's op gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid;
- Ondersteuner daar waar het bureau zelfstandig opdracht geeft in de regionale uitvoering van activiteiten die individuele regio's overstijgen en effectiviteit kan worden behaald

Programmasturing krijgt eveneens haar uitdrukking in de inhoudelijke sturing door de programmamanager op de geformuleerde programma's en activiteiten uit het meerjarenprogramma en het voortvloeiende jaarlijkse werkplan.

Monitoring

Risicogestuurd en resultaat gericht werken moet in t in elk programma en werkplan doorwerken. Elke keuze voor een maatregel in de vorm van een programma of activiteit doorloopt de stappen van risico naar indicator naar aansluitend programma (en daarin vervatte activiteiten) met een daarbij behorende meetfrequentie en meetmethode. Een startnotitie met daarin de omschrijving van de activiteit, de doelgroep, de doelstelling en de wijze van monitoring is hiervoor een vaste processtap. Op basis hiervan vormt monitoring een logisch geheel in de P&C-cyclus.

Het ROV Zuid-Holland sluit actief aan bij toekomstige landelijke initiatieven omtrent de ontwikkeling van een meetnet en meetplan voor landelijke monitoring van de overkoepelende beleidsthema's. Het ROV Zuid-Holland meet op dit overkoepelende niveau zelf niet de effectiviteit van gedragsbeïnvloedende maatregelen. Deze taak is voorbehouden aan landelijke partners. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het meten van het aantal verkeersdeelnemers dat zich laat afleiden door de telefoon. Het ROV Zuid-Holland zet een monitoringssystematiek neer voor het verzamelen van data en effectgegevens over de verschillende gedragsinterventies die het bureau zelf naar een product of dienst heeft opgezet. Daarbij gaat het voornamelijk om afgebakende performance-indicatoren die resultaten kunnen weergeven op het gebied van bijvoorbeeld bereik of aantallen deelnemers, en ook door gebruikmaking van 0/1 registraties (nulmeting). Ook de kwaliteit van de aangeboden programma's of activiteiten moet gemeten worden daar dit direct invloed heeft op het geven van een goede stimulans om gebruik te maken van de beschikbare trainingen.

Rapportage

Programmatisch werken vraagt om zelfstandigheid in de verwezenlijking van de doelen. Hierbij hoort het afleggen van verantwoording over deze doelen.

Verantwoording over dit meerjarenprogramma krijgt beslag in de verantwoording van de bijbehorende jaarlijkse werkplannen. In een lopend jaar wordt per kwartaal verantwoording afgelegd op een aantal onderdelen:

- Voortgang werkplan (realisatie op inhoud/financieel/tijd): Realisatie op inhoud in termen van bereikte doelen en afwijking in positieve en negatieve zin voorzien van zeer beknopte toelichting.
- Issues en/of Risico's: Een issue is een ongewenste situatie die zich voordoet met negatieve gevolgen voor het programma, een risico is de kans dat zich een issue voordoet.
- Maatregelen (oorzaak van de afwijking, de gevolgen en voorgestelde vervolgaanpak op de aspecten product, kwaliteit, financieel en tijd): Een maatregel heeft als doel dat van risico's of issues worden voorkomen of gereduceerd.

6. Meerjarenbegroting ROV Zuid-Holland

Bijgaand is een meerjarenbegroting van het ROV Zuid-Holland weergegeven.

Jaarlijks zal een specifiek werkplan worden opgesteld door de programmamanager en voorgelegd ter besluitvorming aan de regievoerders waarbij bijstelling kan plaatsvinden van onderstaande begrote bedragen.

Structurele activiteiten	€ 500.000
Innovatie	€ 600.000
Organisatie / facilitair	€ 150.000

Monitoring en effectmeting worden niet apart vermeld vanuit de visie dat dit een onderdeel moet zijn van alle activiteiten. Daar waar het ROV de regio's ondersteunt bij effectmeting voor de regio is dit te vinden onder innovatie vanuit de visie dat het ROV helpt met ontwikkelen en vervolgens de kennis overdraagt.

In de post organisatie / facilitair zijn de kosten voor communicatie ondergebracht naast die voor onder andere ICT (hosting en techniek voor de diverse programma's) en handling en verzending van materialen onder gebracht.

Gedragbeïnvloeding is een groeiend thema. Binnen de provincie Zuid-Holland is budget voor het programmabureau en de programmadoelen van het ROV Zuid-Holland. Voorts zijn er voor verkeersveiligheidsactiviteiten op gedragbeïnvloeding in de regio's/gemeentes budgetten beschikbaar

In de lijn van ontwikkelingen in de subsidieregeling is het van toegevoegde waarde inzicht te geven in het totaal dat in de provincie Zuid-Holland aan gedragbeïnvloeding wordt toegekend.

Onderstaand overzicht geeft een beeld van de budgetten voor de jaren 2020 en 2021:

Regio	2020 – Budget alle projecten	2020 - Budget SRM excl. lokale gelden	2021 – Budget alle projecten	2021 - Budget SRM excl. lokale gelden
Alblasserwaard*	€ 218.963	€ 156.740	€ 218.963	€ 156.740
Drechtsteden*	€ 475.000	€ 302.500	€ 475.000	€ 302.500
Goeree-Overflakkee**	€ 226.700	€ 146.291	€ 226.700	€ 143.291
Hoeksche Waard**	€ 217.841	€ 150.771	€ 210.842	€ 148.647
Holland-Rijnland	€ 573.200	€ 450.200	€ 573.200	€ 450.200
Midden-Holland	€ 269.000	€ 213.500	€ 281.500	€ 219.500
Metropoolregio R'dam-Den Haag	€ 2.100.000	€ 1.575.000	€ 2.100.000	€ 1.575.000

*Voor de regio Alblasserwaard en Drechtsteden zijn afspraken gemaakt over overheveling van gelden. Bedragen zoals opgenomen bij budget alle projecten geven weer welke activiteiten vooraf ingeschat zijn als noodzakelijk ter uitvoering doelstellingen gedragscomponent verkeersveiligheid

**Voor de regio Goeree-Overflakkee en Hoeksche Waard is gebleken dat een hogere subsidieaanvraag conform gestelde percentage gewenst bleek. Vanwege het subsidieplafond is door diverse regio's een lagere subsidie aangevraagd hetgeen het grotere verschil tussen de totale kosten en het SRM bedrag verklaart ten opzichte van andere regio's in de tabel.

De aantekening moet wel worden gemaakt dat gezien de bijzondere omstandigheden in 2020 en 2021 door het COVID-19 virus veel activiteiten geen doorgang hebben kunnen vinden. Positief daarbij is dat daardoor wel ook budget beschikbaar is gekomen voor innovatie en nieuwe campagnes.

Bijlagen

Bronnen

- Analysedocument Verkeersveiligheid MRDH - <https://mrdh.nl/file-download/download/public/59>
- Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 - <https://mrdh.nl/file-download/download/public/1049>
- Factsheet Regionale Uitvoeringsagenda 2025 MRDH - <https://mrdh.nl/file-download/download/public/1049>
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 - <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur/Bijlage+1+Het+strategisch+Plan+Verkeersveiligheid+2030+Veilig+van+deur+tot+deur.pdf>
- Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid - <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-2-landelijk-actieplan-verkeersveiligheid-2019-2021/bijlage-2-landelijk-actieplan-verkeersveiligheid-2019-2021.pdf>
- CBS cijfers 2020 - <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/15/610-verkeersdoden-in-2020#:~:text=Het%20aantal%20verkeersdoden%20liep%20terug,2019%20tot%20108%20in%202020.>