

ACTIEPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2017-2019





Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Activiteiten 2017-2019 op hoofdlijnen
3. Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen
4. Verkeersveiligheidsprofiel
5. Evaluatie 2014-2016
6. Activiteitenplan 2017 - 2019
7. Begroting

Bijlage: Verkeersveiligheidsprofiel 2016 RPV Holland Rijnland



1 Inleiding

Algemeen

In de jaren 2014, 2015 en 2016 is het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016 van Holland Rijnland in uitvoering geweest. Dit programma geeft het verzamelpakket gedragsbeïnvloedende maatregelen in het gebied van Holland Rijnland weer voor de jaren 2014-2016. Holland Rijnland wil ook in de jaren 2017 tot en met 2019 aan de slag met verkeersveiligheid. Daarom is een nieuw Actieprogramma tot stand gekomen. Dit programma heeft als tijdshorizon 2017-2019.

Waarom gedragsbeïnvloeding binnen verkeersveiligheid en waarom binnen het verband van Holland Rijnland?

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 de afgelopen jaren is er weliswaar veel winst geboekt in het terugdringen van met name het aantal dodelijke verkeersongevallen, maar het aantal ziekenhuisgewonden blijft helaas ongeveer gelijk. In 2015 was het aantal verkeersdoden op eens hoger dan in 2014 en 2013.

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 2005 werkt het samenwerkingsverband Holland Rijnland met driejarige, zogenaamde meerjarenvisies gedragsbeïnvloeding. Om de volgende redenen is gekozen voor deze aanpak:

1. Om aan gedragsbeïnvloedende projecten en activiteiten een meer structureel ofwel continue karakter (3 jaar) 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 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 2017-2019 worden verkregen. Een bestuurlijk vastgesteld Actieprogramma is hiervoor een vereiste.



2 Activiteiten 2017 – 2019 op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk worden kort de belangrijke keuzes en hoofdlijnen van de activiteiten in de periode 2017 – 2019 beschreven:

0 – 4 jarigen

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

4 – 12 jarigen

- continueren van de kwaliteitsverbetering uit 2014-2016 door de inzet iets te verschuiven van uitbreiding van het aantal deelnemende scholen naar School op Seef naar borgen van de aanpak op de bestaande scholen.
- daartoe na drie jaren ondersteuning door de Verkeersleerkracht blijven bieden per school op maat, gemiddeld 8-20 uur per school
- promoten/stimuleren van verkeersveiligheidslabels

12 – 16 jarigen

- streven naar circa 50 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

60+

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

campagneborden

- vier á vijf maal per jaar wisselen van posters op 285 campagneborden langs de wegen in Holland Rijnland waarbij wordt aangesloten op landelijke campagnes
- update van de borden

campagnes

- regionale fietsverlichtingscampagne over de gehele regio; hierbij trachten zoveel mogelijk spreiding over de regio te verkrijgen;
- BOB-sportcampagne



organisatie

- de werkwijze middels een RPV voortzetten

communicatie

- om zoveel mogelijk effect met te besteden middelen te kunnen bereiken, communicatieactiviteiten intensiveren

begroting

- vaststellen begroting over duur van het project (2017–2019) om zodoende zekerheid naar partners (o.a. scholen) te kunnen bieden



3 Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen

Landelijke beleidskaders

Voor het tijdsbestek 2017-2019 zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid de volgende landelijke beleidskaders van belang:

- Voortzetting van het concept Duurzaam Veilig
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 en bijbehorend actieprogramma
- Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2011
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

Door met Duurzaam Veilig

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in het vorige decennium een meer uitgekristalliseerde visie "Door met Duurzaam Veilig" gepresenteerd. Deze visie borduurt voort op het boek "Naar een Duurzaam Veilig wegverkeer" waarmee de SWOV in 1992 de basis legde voor de Duurzaam Veilig benadering. Dit tweede uitwerkingsdeel richt zich naast de infrastructuur ook op probleemgebieden en probleemgroepen binnen verkeersveiligheid, zoals alcohol, jongeren, snelheid en gemotoriseerde tweewielers.

In de uitgewerkte visie is educatie een wezenlijke aanvulling op maatregelen voor een duurzaam veilige omgeving van weggebruikers. Aanbevolen wordt om in het "leren" aan te sluiten op de kenmerken van mensen. Zij leren voortdurend (de "lerende mens" als maat der dingen). Het is volgens de SWOV nodig om naast de formele educatie (via scholen en rijkscholen) ook informele educatie (o.a. door voorbeeldgedrag van ouders) aan te bieden en deze beide vormen onderling af te stemmen.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020 "Veiligheid van, voor en door iedereen"

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 van het Rijk is de basis voor de strategie voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid in de periode 2008-2020 gefundeerd op de inzet op drie pijlers: samenwerking, integrale aanpak en Duurzaam Veilig.

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

Die aandachtsgebieden zijn voortgekomen uit analyses van ongevalgegevens en uit analyses van trends die de komende jaren de verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden. Het gaat vooral om een aantal groepen kwetsbare verkeersdeelnemers en veroorzakers van verkeersonveilige situaties, evenals categorieën wegen en voertuigen. Deze aandachtsgebieden zijn: voetgangers - fietsers - enkelvoudige ongevallen - kinderen - ouderen - beginnende bestuurders - berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen - motorrijders - bestuurders onder invloed van alcohol, drugs, medicijnen of vermoeidheid - snelheidsovertreders - 50 en 80 km-wegen - vracht- en bestelverkeer.



Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2011

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

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

Uit de Verkeersveiligheidsverkenning is gebleken dat het gaat om de doelgroepen jonge beginnende bestuurders en ouderen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte door de Minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld.

Het nationale doel in de SIR is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.

De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

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

Regionale beleidskaders

Voor het tijdsbestek 2017-2019 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 Holland Rijnland



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 achtneming van de principes van Duurzaam Veilig.

Maak van de 0 een Punt (Mvd01.)

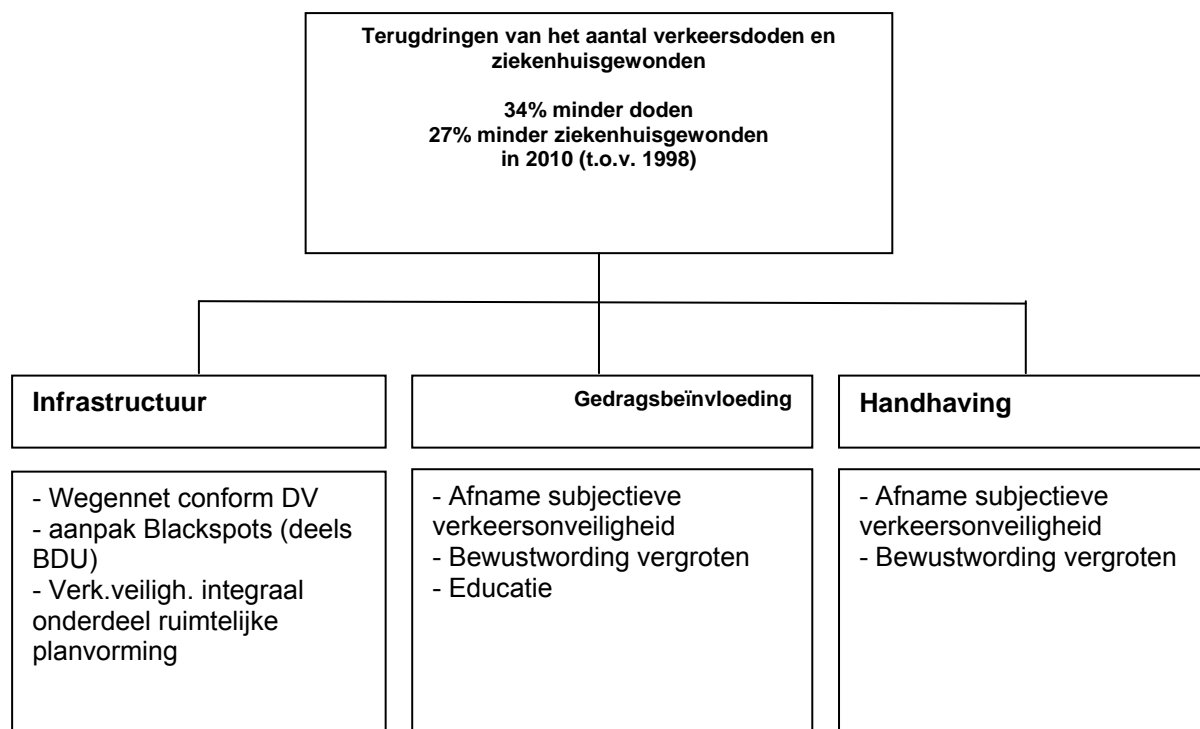
In Nederland is in een aantal provincies gestart met de visie Maak van de nul een Punt (**Mvd01.**) als basismotivatie voor het gedrag in het verkeer, het verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering van verkeersveiligheidsactiviteiten. Deze visie ervaart niet als vanzelfsprekend, dat er slachtoffers vallen 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.”

Holland Rijnland

Het regionale verkeersveiligheidsbeleid in Holland Rijnland is grotendeels beschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP). Dit plan dateert uit 2003.

In dit plan is Verkeersveiligheid opgebouwd uit drie onderdelen. Deze onderdelen hebben nauwe relaties, maar lopen in veel gevallen ook hun eigen traject. Deze onderdelen zijn weergegeven in onderstaand figuur.



Volgens het RVVP moet een optimale mix van de volgende maatregelen samengesteld worden

in een concreet maatregelenprogramma:

- Invoering van 30 km- en 60 km-gebieden;
- Herinrichting van verkeersaders;
- Communicatie en handhaving;
- Activiteiten gericht op scholen, schooljeugd en ouders;
- Buitenschoolse educatie en training;
- Bewustwordingsprojecten en stimulering van het gebruik van veiligheidsvoorzieningen bij specifieke doelgroepen.

Dit maatregelenprogramma heeft binnen Holland Rijnland de laatste jaren vorm gekregen via het Actieprogramma Verkeersveiligheid. Conform het RVVP zou het Actieprogramma uit moeten gaan van een integrale aanpak. Dit betekent dat naast gedragbeïnvloeding ook aandacht moet worden besteed aan infrastructuur. De infrastructuur aanpak van verkeersveiligheid is echter grotendeels een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Een activiteit waarbij de integrale aanpak van infrastructuur en gedragsmaatregelen aan de orde komt, is de aanpak schoolomgeving die Holland Rijnland samen met gemeenten en scholen uitvoert.



4 Verkeersveiligheidsprofiel

De provincie Zuid Holland stelt om de drie 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 2016 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 de aanbevelingen uit het Verkeersveiligheidsprofiel 2016 voor Holland Rijnland weergegeven. Het profiel is als bijlage opgenomen.

Enige belangrijke aanbevelingen zijn:

1. Holland Rijnland organiseert voor nagenoeg alle leeftijdsgroepen verkeerseducatieve acties. Uit een doelgroepenanalyse blijkt echter dat beginnende bestuurders (16-17 jarigen) relatief vaak als slachtoffer bij verkeersongevallen betrokken zijn. De aanbeveling is om naast de voortzetting van de reguliere aanpak permanente verkeerseducatie extra aandacht te geven aan verkeerseducatie voor beginnende bestuurders (bijvoorbeeld door rijvaardigheidstrainingen).
2. Uit zelfgerapporteerd gedrag in Holland Rijnland blijkt dat snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden slechter scoren dan het provinciale gemiddelde en het percentage fietsers dat achterverlichting voert significant daalt. De aanbeveling is extra aandacht in de regionale overleggen ten aanzien van snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden en het voeren van achterfietsverlichting. Tevens voorlichting hieraan koppelen.
3. Binnen de regio is er hoge aandacht voor de aanpak van veilige schoolomgevingen, onder meer in de overeenkomsten van School op Seef. De aanbeveling is continueren van de aanpak van de veilige schoolomgevingen in alle gemeenten.



5 Evaluatie Actieprogramma 2014-2016

Hieronder volgt een evaluatie van het Actieprogramma 2014-2016, uitgesplitst per projectonderdeel.

Leeftijdsgroep 0 – 4 jaar, JONGLeren

Het project JONGLeren bestaat uit verkeersmaterialen en –activiteiten voor 0-4-jarigen. In Holland Rijnland heeft in de jaren 2014-2016 per jaar gemiddeld op 23 peuterspeelzalen en kinderdagverblijven Jongleren plaatsgevonden. De doelstelling uit het Actieprogramma 2014-2016, namelijk een jaarlijkse bediening van minimaal 23 kinderdagverblijven, is daarmee bereikt.

Het Jongleren is in de jaren 2014 tot en met 2016 uitgevoerd door Onderwijsadvies, in opdracht van Holland Rijnland. Onderwijsadvies doet de schriftelijke werving van de kinderdagverblijven, inventariseert ze vervolgens en plant ze in. Via rapportages doet Onderwijsadvies verslag van de voortgang.

Probleem op dit moment is dat door de recessie van een paar jaar geleden het aantal kinderdagverblijven verminderd is. Verder wordt als knelpunt ervaren, dat ouders enthousiast moeten blijven voor de ouderavonden die gekoppeld zijn aan Jongleren.

De conclusie is dat in het tijdsbestek 2014-2016 vorm is gegeven aan Jongleren. De doelstelling uit het Actieprogramma 2014-2016 ten aanzien van het te bedienen aantal kinderdagverblijven is gehaald.

Leeftijdsgroep 4 – 12 jaar (basisschool), School op Seef

Het programma SCHOOL op SEEF staat voor een integrale en structurele aanpak van verkeersveiligheid op en rond basisscholen door onder meer actuele theoretische en praktische verkeerseducatie en veilige schoolomgevingen. Centraal in dit programma staan zes voor Holland Rijnland werkzame verkeersleerkrachten. De verkeersleerkrachten zijn in dienst bij Onderwijsadvies.

Doelstelling in het Actieprogramma 2014-2016 was dat van de ongeveer 200 basisscholen in de regio, eind 2016 170 werken volgens het programma School op Seef. Eind 2014 verzorgden op 140 basisscholen verkeersleerkrachten praktijklessen verkeer. Eind 2015 was dit aantal 146.

In 2016 zijn de inspanningen erop gericht om het aantal van 170 scholen te halen. Vooralsnog lijkt het te lukken om nog minimaal 10 scholen toe te voegen aan School op Seef. Dit betekent dat eind 2016 minstens 156 scholen van de ongeveer 200 basisscholen bediend worden door School op Seef.

Echter bij School op Seef is de focus momenteel ook erg gericht op het structureel inbedden van het programma op de scholen, naast het uitbreiden van het aantal scholen. Er wordt met de scholen contact opgenomen om te bepalen of het project nog structureel wordt voortgezet door de school zelf of dat er wellicht nog tijdelijke ondersteuning gewenst is. De verkeersleerkracht vervult daarbij een coachende rol: in plaats van het zelf geven van verkeerslessen coachen de verkeersleerkrachten de leerkrachten steeds meer.

Verder vinden er in het kader van School op Seef netwerkbijeenkomsten plaats met gemeenten, verkeersouders et cetera.



De gemeenten van Holland Rijnland plegen inmiddels zelf ook inzet ten aanzien van School op Seef

Diverse gemeenten van Holland Rijnland werken op dit moment aan een integrale wijze aan schoolomgevingen. Dit gebeurt via het project Stappenplan School op Seef of door periodiek overleg met alle betrokkenen, zoals de schoolcontactpersoon verkeer, de verkeersouder(s), de verkeersleerkracht, de wijkagent, de gemeente, VVN, e.a. De school brengt dan ook de schoolthuisroutes van de leerlingen in kaart alsmede de knelpunten op die routes en in de schoolomgeving en gaat vervolgens met de gemeente in overleg over die knelpunten. Een groot deel van de gemeenten vraagt subsidie aan voor dergelijke projecten. Maatregelen die bij dergelijke projecten worden genomen zijn zowel op het gebied van infrastructuur, als op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving.

Contracten zijn de afgelopen jaren afgesloten tussen Holland Rijnland, gemeente en school

Elke school, die door de verkeersleerkracht wordt bezocht, heeft een contract afgesloten met Holland Rijnland en met de eigen gemeente. Met dat contract worden zaken vastgelegd die erop gericht zijn dat de school uiteindelijk na drie jaar (wanneer de verkeersleerkracht de school verlaat) de praktische en theoretische verkeerseducatie op structurele basis voortzet. Hiertoe dient de school een beleidsplan op te stellen, een contactpersoon verkeer aan te stellen en ook met de gemeente overleg te hebben over de schoolroutes en schoolomgeving. Scholen die aan voornoemde voorwaarden voldoen komen in aanmerking komen voor een zogenaamd verkeersveiligheidslabel. In Holland Rijnland zijn inmiddels redelijk veel basisscholen gecertificeerd voor het label.

Conclusie is dat vorm gegeven wordt aan het programma School op Seef. Eind 2016 moet blijken of de doelstelling uit het Actieprogramma 2014-2016 ten aanzien van het aantal te bedienen scholen is gehaald.

Aandachtspunten zijn:

1. Indien de verkeersleerkracht na drie jaar de school verlaten heeft blijft na deze drie jaar het contact met de scholen nodig, dit blijkt vaak lastig. Ook de onderwijsbegeleidingsdienst kampt met het punt dat scholen die in het verleden door hun bediend zijn nu lastig te benaderen zijn door de verkeersleerkrachten.
2. De scholen in Holland Rijnland die nog niet meedoen met School op Seef worden bediend met een zogenaamde Actiedag Verkeer, of Kennismakingsdag.
3. Scholen ontvangen van Holland Rijnland zogenaamde materialensets Verkeerskunsten. In 2016 zijn sommige van deze sets al versleten. De scholen krijgen daarom een nieuwe set.



VERKEERSLEERKRACHT OP DE FORTGENSSCHOOL IN VOORSCHOTEN

Leeftijdsgroep 12 – 16 (Voortgezet onderwijs)

Op het merendeel van de scholen voortgezet onderwijs in Holland Rijnland is het programma Totally Traffic geïntroduceerd. Het programma TotallyTraffic biedt diverse zogenaamde modules voor het voortgezet onderwijs, passend bij leerdoelen van praktische verkeerseducatie. Voorbeelden zijn cabaret, debatten, theatersport, fietsvaardigheid. De scholen van Holland Rijnland reageren enthousiast op dit aanbod! Dit terwijl het vrij lastig is om bij de scholen 'binnen te komen'.

Voor een structurele inbedding worden contracten afgesloten tussen gemeente, school en Holland Rijnland. Doelstelling uit het Actieprogramma 2014-2016 was dat eind 2016 de meeste scholen voortgezet onderwijs meedoen met Totally Traffic. In 2016 zijn er totaal 21 deelnemende scholen voortgezet onderwijs, waarvan 12 met een contract. Dit betekent dat de doelstelling "meeste scholen" gehaald is.

Op de scholen hebben in de jaren 2014 tot en met 2016 de volgende modules of lessen op de scholen plaatsgevonden:

- modules van Team Alert, de "Verkeersveiligheidsorganisatie voor jongeren", zoals onder meer

- Roadtrip: leerlingen maken een videoclip over verkeersveiligheid
- LaMaZien: leerlingen doen theater naar aanleiding van een fictief verkeersongeluk
- Kruispunt: leerlingen discussiëren over verkeer
- Studio Flits: leerlingen maken een fotostrip over goed en slecht gedrag in het verkeer

- Dode Hoek-lessen

- de module Voortgezet Fietsvaardig: leerlingen oefenen complexe fietsituaties

- de module Jouw Route: leerlingen kijken kritisch naar de eigen schoolthuisroute
- lessen over alcohol, drugs en verkeer
- het educatief cabaret Zeven Sloten: leerlingen oefenen gedrag in het verkeer
- het VVN-project alcohol, drugs en verkeer
- de module Kunstlicht over fietsverlichting

De onderwijsbegeleidingsdienst en projectleiders van Holland Rijnland benaderen scholen voor deelname. De onderwijsbegeleidingsdienst begeleidt de school in het maken van een jaarlijks actieplan voor verkeersactiviteiten.

Conclusie is dat er vorm wordt gegeven aan Totally Traffic. Dit terwijl het in Holland Rijnland lastig blijkt om bij scholen van het Voortgezet Onderwijs 'binnen te komen'. De doelstelling uit het Actieprogramma 2014-2016 ten aanzien van het aantal te bedienen scholen lijkt gehaald.

Aandachtspunten zijn:

- Op scholen kunnen ook zogenaamde 'doe-het-zelf'- modules plaatsvinden. Deze modules zijn zonder gastdocenten, en daarom goedkoper
- Totally Traffic zou integraal vorm gegeven moeten worden, dat wil zeggen naast de aandacht voor modules ook aandacht voor schoolomgevingen en schoolthuisroutes.



VOORLICHTING OVER ALCOHOL EN VERKEER OP HET FIORETTI COLLEGE IN HILLEGOM

Jonge Bestuurders (16-25-jarigen)

In het gebied van Holland Rijnland vonden in de jaren 2014-2016 Praktijkdagen Jonge Autorijders plaats. Dit project beoogt de rijvaardigheid en de risicoperceptie van beginnende bestuurders te vergroten. De dagen vonden plaats in Alphen aan den Rijn, Noordwijkerhout, Leiderdorp en Lisse. De Provincie Zuid-Holland droeg naast de BDU nog extra financieel bij. Er zijn goede ervaringen met deze praktijkdagen, de garages in Holland Rijnland werken volop mee.

Conclusie is dat vorm is gegeven aan het project Jonge Bestuurders. Doelstelling in het Actieprogramma 2014-2016 was dat minstens twee praktijkdagen Jonge Bestuurders per jaar zouden plaatsvinden. Die doelstelling is gehaald.

Uit het Verkeersveiligheidsprofiel 2016 blijkt de noodzaak van dit project, het profiel geeft immers aan dat er een grote noodzaak is tot gedragsbeïnvloeding van 16-17-jarigen.

Ouderen

In de jaren 2014 tot en met 2016 vonden er jaarlijks Rijvaardigheidsritten voor Senioren, ofwel BROEM-ritten, plaats in Alphen aan den Rijn, Katwijk, Hillegom, Leiderdorp en Noordwijkerhout. Scootmobielcursussen, of opfriscursussen verkeerstheorie voor scootmobielgebruikers, vonden plaats in Katwijk, Teylingen, Hillegom, Noordwijk en Leiderdorp. Deze activiteiten werden soms uitgevoerd door de lokale vrijwilligers van VVN.

Conclusie is dat in lokaal en regionaal verband vorm is gegeven aan het projectonderdeel Ouderen. De doelstelling uit het Actieprogramma 2014-2016, namelijk 5 BROEM-dagen is gehaald. Met dank aan de vrijwilligers van VVN!



SCOOTMOBIELCURSUS VAN VVN HILLEGOM

Handhaving/voorlichting

In de jaren 2014-2016 zijn vijf maal per jaar de 285 campagneborden langs de wegen in de regio gewisseld met campagneposters, zoals BOB, Gordel en Snelheid. Bij het begin van het nieuwe schooljaar vond in vier gemeenten in regionaal verband steeds de campagne "De scholen zijn weer begonnen" plaats. De wethouder van de betrokken gemeente was aanwezig bij de startmanifestatie, namelijk het oplaten van de ballonnen. In het najaar vond de Campagne fietsverlichting plaats. Het aantal rijwielhandelaren dat deel heeft genomen aan de campagne fietsverlichting is in 2015 flink uitgebreid. Van oudsher is het een project van de Rijnstreek. Nu doen echter de Leidse Regio en de Bollenstreek ook volop mee.

In de eerste helft van 2015 is er een vervolg gegeven op de succesvolle campagne "BOB in de sportkantine" uit 2012 en 2013. Bezoekers van sportkantines werden geattendeerd op verantwoord gebruik van alcohol. Gelijktijdig vonden er handhavingsacties van de Politie plaats. Deze campagne is steeds een groot succes



gebleken. Het aandeel nuchtere automobilisten stijgt en het aandeel zware drinkers daalt. Bij de wisseling van de campagneborden is tijdens de campagne extra aandacht voor de BOB geweest.

Conclusie: in de jaren 2014-2016 is via de campagneborden, campagne-acties en via de campagne "BOB in de sportkantine" vormgegeven aan handhaving en voorlichting.

Overige projecten waaronder Verkeersveiligheidsatlas

Dit projectonderdeel betreft een aantal losse projecten waaronder de Verkeersveiligheidsatlas.

De Verkeersveiligheidsatlas geeft de stand van zaken van de verkeersonveiligheid weer en maakt de aanpak ervan (zowel infrastructureel als gedragsgericht) middels kaartbeelden inzichtelijk.

In 2014 is de atlas geactualiseerd. Kaartbeelden zijn op de website van Holland Rijnland geplaatst. Alle gemeenten hebben de beschikking gekregen over kaartbeelden, die op de eigen gemeente betrekking hebben. Vanuit het Actieprogramma is een aantal projecten van gemeenten bekostigd, omdat ze een regionaal karakter hadden. Het ging hier bijvoorbeeld om "Fietscursus volwassenen" van VVN Hillegom.

Financiën

Onderstaand overzicht geeft de kosten in 2014 en 2015 weer in relatie tot de begroting. Op het moment van schrijven waren de kosten voor 2016 nog niet bekend.

	Begroting in euro	Kosten in 2014 in euro	Kosten in 2015 in euro
1. Jongleren	26.000	25.245	20.610
2. Educatie 4 tot 12-jarigen	304.780	336.553	317.910
3. Educatie 12-16-jarigen	95.000	103.465	85.800
4. Beginnende bestuurders	20.000	2036	6.322
5. Ouderen	35.000	24.431	23.224
6. Handhaving	23.500	21.823	31.536
7. Verkeersveiligheidsatlas en overige kosten	20.000	2300	771
TOTAAL	524.280	515.853	486.173

Conclusie is dat met name bij Educatie 4-12-jarigen meer wordt uitgegeven dan begroot. Deze overschrijding wordt opgevangen doordat bij andere posten minder werd uitgegeven. Doordat het ROV en de gemeenten activiteiten voor Beginnende Bestuurders bekostigden zijn de uitgaven op deze post laag. Op de projectonderdelen 1 tot en met 4 wordt 75% van de kosten terugontvangen uit de BDU. Op de projectonderdelen 5 tot en met 7 wordt 50% van de kosten terugontvangen uit de BDU.

6 ACTIVITEITENPLAN 2017-2019



Op basis van de landelijke en regionale beleidskaders en de ervaringen en ontwikkelingen binnen Holland Rijnland in de afgelopen jaren, is er een activiteitenplan voor de periode 2017 – 2019 opgesteld. Dit activiteitenplan beschrijft met name de regionale activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding.

De gedragsbeïnvloeding behelst:

- Voorlichting
- Educatie
- Handhaving

Voor wat betreft de educatie wordt uitgegaan van het principe 'permanente verkeerseducatie'. Dit houdt in dat de mens 'van de wieg tot het graf' wordt benaderd met verkeerseducatie, dus in alle leeftijdsfasen. Er is daarbij aandacht voor de doelgroepen Jonge Beginnende Bestuurders en Ouderen (Focusgroepen uit Beleidsimpuls Verkeersveiligheid), en voor de aanbevelingen uit het Verkeersveiligheidsprofiel 2016.

Aan het activiteitenplan is een begroting gekoppeld. De begroting geeft de bijdrage van Holland Rijnland aan de verschillende activiteiten aan, en de te verwachten subsidie.

6.1. Voorlichting

Landelijke achtergrond

Sinds 2003 stemt het Rijk op het algemene publiek gerichte verkeersveiligheidscampagnes landelijk af. Elk jaar wordt de campagnekalender hiervoor vastgesteld. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt zorg voor de landelijke communicatie-activiteiten, ontwerp van materialen en productie van radio- en TV-spots. Naast deze publiekscampagnes brengt het Rijk het onderwerp verkeersveiligheid onder de aandacht van verschillende media. Gelijktijdig met de publiekscampagnes, voert ook de politie controles uit die specifiek gericht zijn op het onderwerp van de actuele campagne.

In 2015 heeft het Ministerie een partnersite – www.verkeersveiligheidscampagnes.nl – aan de bestuurlijke en maatschappelijke partners ter beschikking gesteld. Deze site maakt het hen mogelijk om op een makkelijke manier met de eigen media en activiteiten aan te haken bij de landelijke verkeersveiligheidscampagnes.

Regionale achtergrond

Het Regionaal Ondersteuningsburo Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV) voert in samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland, de RPV's en maatschappelijke organisaties, regionale verkeersveiligheidscampagnes uit. Met de regionale campagnes beoogt men in te springen op de regionaal specifieke verkeersveiligheidsthema's en problematiek, zoals bijvoorbeeld het gebruik van medicijnen in het verkeer, alcohol in de sportkantine en smartphones op de fiets door jongeren.

Doelstelling



Versterken van het effect van de landelijke campagnes en van de overige regionale verkeersveiligheidsactiviteiten.

Activiteiten en projecten van Holland Rijnland

Holland Rijnland werkt via campagnes en campagnemateriaal aan gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. Zij stemt deze activiteiten af op de landelijke campagnel kalender. De volgende activiteiten vinden plaats:

1. In het gehele gebied van Holland Rijnland staan campagneborden langs de wegen. Het zijn er totaal 285. De locaties waar de campagneborden staan, worden vijf maal per jaar door de HR Groep bezocht om ze te voorzien van posters van campagnes, die op dat moment aan de orde zijn. Het gaat hier om de campagnes Gordel, Alcohol (waaronder BOB), Verlichting, De Scholen zijn weer begonnen en Snelheid. Op deze wijze worden verkeersdeelnemers via een regionale aanpak geattendeerd op verkeersveilig gedrag. Doordat regionaal sprake is van één lijn in posters, die tevens aansluit op de landelijke campagnes, is er sprake van een eenduidige en daarom effectieve regionale gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. In overleg met de HR-groep wordt de staat van de borden in de gaten gehouden. Sommige borden zijn toe aan vervanging.
2. In de regio vindt één maal per jaar de Campagne Fietsverlichting op diverse plaatsen plaats. Hieraan nemen de rijwielhandelaren uit de regio en de Fietsersbond deel. Fietsers kunnen op de actiedag hun verlichting gratis laten repareren bij de rijwielhandelaren en bij diverse stands. Materialen moeten echter wel zelf worden betaald. In de actieweek geven de rijwielhandelaren 10% korting op reparatie- en materiaalkosten. De periode waarin de campagne in de regio wordt georganiseerd is afgestemd op de landelijke campagne. Sinds 2015 vindt de Campagne Fietsverlichting in het gehele gebied van Holland Rijnland plaats. Van oudsher is het een project van de Rijnstreek. Echter vanaf 2015 doen rijwielhandelaren in de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek ook volop mee.
3. In 2012, 2013 en 2015 is vorm gegeven aan de campagne "BOB in de sportkantine". Bij deze campagne worden bezoekers van sportkantines geattendeerd op verantwoord rijgedrag in relatie tot alcohol. Het maken van een BOB-afspraken staat hierbij centraal. Gelijktijdig vinden er handhavingsacties door de Politie plaats. De campagne is een groot succes gebleken. Het is verstandig deze campagne in de tijdsperiode 2017-2019 te herhalen. Deze campagne richt zich op alle bezoekers van de sportvereniging, dus zowel toeschouwers als de sporters zelf.

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

4 maal per jaar wisselen van de campagneposters op 285 campagneborden en vervanging van een aantal borden: 20.000 euro

Campagne Fietsverlichting: 5000 euro

Subsidie

12.500 euro (50% van de kosten)



6.2. Verkeerseducatie

In Holland Rijnland richt de aanpak van verkeerseducatie zich op de verschillende naar leeftijd ingedeelde doelgroepen. Het doel is dat weggebruikers in hun verschillende ontwikkelingsfasen en situaties de nodige kennis, vaardigheden en motivatie hebben om zich veilig te gedragen. Dit wordt ook wel aangeduid als 'permanente verkeerseducatie'. Binnen Holland Rijnland ondernemen diverse partijen de diverse activiteiten. Het gaat hier om verkeerseducatie-adviseurs van Onderwijsadvies, verkeersleerkrachten van Onderwijsadvies en bij het voortgezet onderwijs voornamelijk externe organisaties zoals bijvoorbeeld Team Alert. Gezien de inzet en ervaringen van de afgelopen jaren en de beleidstendensen, zowel landelijk als regionaal, richt dit activiteitenplan zich op de onderstaande doelgroepen.

6.2.1. Voorschoolse verkeerseducatie (0-4 jarigen)

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.

In Holland Rijnland worden sinds 2009 kinderdagverblijven en peuterspeelzalen benaderd met het project JONGleren. Dit project bestaat uit verkeersmaterialen en – activiteiten voor de peuters plus een ouderavond, georganiseerd door Onderwijsadvies.

Doelstelling

1. Tenminste 23 instellingen per jaar (kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en centra voor buitenschoolse opvang) voeren het project JONGleren uit, inclusief ouderavond.
2. De inzet in 2017-2019 is er op gericht om enerzijds een grotere groep instellingen te faciliteren bij de uitvoering van het project JONGleren (kwantitatief) en anderzijds de betrokken instellingen te begeleiden bij het invullen van eigen plannen voor de organisatie en uitvoering van het project (kwaliteitsslag naar structurele inbedding). Op de (middel)lange termijn geeft een zo groot mogelijk aantal kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en centra voor buitenschoolse opvang op structurele wijze verkeerseducatie.

Activiteit van Holland Rijnland

Holland Rijnland verstrekt aan een onderwijsbegeleidingsdienst opdracht voor het uitvoeren van Jongleren bij de peuterspeelzalen en kinderdagverblijven. Met de onderwijsbegeleidingsdienst vindt inhoudelijke afstemming plaats over het Jongleren.

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€30.000

Subsidie

€22.500 (75% van de kosten)

Noot: Tot en met 2011 verstrekke de Provincie 75% subsidie op de kosten van Jongleren. Echter in het tijdsbestek 2012-2016 verstrekke de Provincie geen subsidie meer voor dit projectonderdeel. De kosten van Jongleren kwamen in deze jaren derhalve voor 100% ten laste van Holland Rijnland. Met ingang van 2017, wanneer de Subsidieregeling Mobiliteit de BDU vervangen heeft, zal het weer mogelijk zijn om 75% van de kosten van Jongleren als subsidie terug te ontvangen.

6.2.2. SCHOOL op SEEF (4-12 jarigen)

Theoretisch kader van School op Seef

SCHOOL op SEEF is hét programma in Zuid-Holland voor de aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie voor kinderen in de basisschoolleeftijd. Kinderen worden met dit programma in een veilige omgeving op een eigentijdse manier begeleid in hun ontwikkeling tot duurzaam veilige weggebruikers. Samenwerking en gemeenschappelijk belang staan binnen SCHOOL op SEEF centraal. De verkeersveiligheid van kinderen is immers een gedeelde verantwoordelijkheid.



LOGO VAN 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

Alle betrokkenen van SCHOOL op SEEF zijn:

- 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** zorgt voor een fysiek veilige omgeving;
- **de regio** zorgt voor faciliteiten om activiteiten te organiseren en bevordert de samenwerking.
- **regionale projectleiders** voor gedragsbeïnvloeding ondersteunen en stimuleren binnen SCHOOL op SEEF de betrokken partijen en coördineren de samenwerking in de eigen regio.
- **verkeersleerkrachten** zijn coaches die de school voor een bepaalde tijd ondersteunen en adviseren bij het uitvoeren en organiseren van praktische verkeerslessen en andere SCHOOL op SEEF activiteiten;
- **schoolcontactpersonen Verkeer** coördineren binnen SCHOOL op SEEF alle verkeersactiviteiten en dragen 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.
- **verkeersouders** organiseren 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, politie, verkeersleerkrachten en verkeersouders en (indien aanwezig) lokale vrijwilligers van VVN zitting hebben, zorgen voor continuïteit, enthousiasme en draagvlak om (gezamenlijk) verkeersactiviteiten uit te voeren.

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;
- **handhaving** (als dat nodig is) als laatste middel om de verkeersveiligheid ‘af te dwingen’.

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 contract

Scholen die de verkeersleerkracht in huis willen halen, dienen hiertoe een contract aan te gaan met de regio en met de gemeente. In dat contract is onder andere opgenomen dat de school zich inzet voor verkeersveiligheid, een



schoolcontactpersoon aanstelt en zich inspant om een of meer verkeersouders te werven. Verder is opgenomen dat de regio de kosten van de verkeersleerkracht en benodigde materialen voor haar rekening neemt en de gemeente positief meewerkt 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 (structurele aanpak).

Twee doelstellingen van Holland Rijnland: 1.uitbreiding aantal scholen 2. scholen 'erbij houden'

In het gebied van Holland Rijnland worden eind 2016 156 scholen bediend door School op Seef. De inspanningen zullen er in 2017-2019 in ieder geval op gericht zijn om 170 van de ongeveer 200 basisscholen te laten bedienen met School op Seef. Het aantal van 170 was de eigenlijke doelstelling uit het Actieprogramma 2014-2016.

Op de lange termijn is de doelstelling dat alle 200 basisscholen volgens de aanpak van School op Seef op een structurele wijze aan verkeerseducatie werken. Echter doelstelling is ook dat het programma structureel ingebed wordt op de scholen. Scholen worden gevraagd of School op Seef nog structureel wordt voortgezet door de school zelf of dat men vanuit Holland Rijnland ondersteuning wenst. Na drie jaren bediening door de verkeersleerkracht wordt gecheckt of er ook structureel aan verkeersveiligheid wordt gewerkt. 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 een zogenaamd verkeersveiligheidslabel te behalen. De werkzaamheden van de verkeersleerkracht zijn zodanig opgebouwd dat een deelnemende school na de drie jaren in principe altijd zou moeten voldoen aan de labeleisen.

De inzet van middelen zal er steeds meer op gericht zijn om bestaande scholen 'erbij te houden'. Hiertoe is er een beperkte jaarlijkse groei van het aantal contractscholen. Tegelijkertijd is er veel aandacht voor 'onderhoud' voor scholen die de drie jaren verkeersleerkracht achter de rug hebben.

In 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 paar uur per jaar langs bij de school.

Wat gaat Holland Rijnland daarvoor doen?



1. Op een groot aantal scholen is de verkeersleerkracht werkzaam om de school gedurende een periode van drie jaar op weg te helpen naar zelfstandig uitvoeren van totaalaanpak van verkeerseducatie. Die verkeersleerkrachten zijn in dienst van Onderwijsadvies.
2. De onderwijsbegeleidingsdienst en projectleiders van Holland Rijnland benaderen nieuwe scholen voor deelname aan het project School op Seef.
3. De gemeenten van Holland Rijnland hebben de zorg voor een veilige schoolomgeving en schoolroutes. In overleg met de deelnemende scholen bezien de gemeenten de schoolomgeving en de schoolroutes. Knelpunten worden in onderling overleg verbeterd door de gemeenten.
4. De deelnemende scholen werven in samenspraak met de gemeenten verkeersouders en een contactleerkracht verkeer op school.
5. De verkeersleerkrachten benaderen de scholen met de vraag om zich aan te melden voor het verkeersveiligheidslabel "SchoolOpSeef". Indien scholen aan de gestelde criteria voldoen kunnen zij zich aanmelden. Vervolgens zal de beoordelingscommissie de school beoordelen of zij voldoen aan de gestelde criteria. Het verkeersveiligheidslabel zal dan worden uitgereikt door de wethouder verkeer van de vestigingsplaats van de school.
6. In 2019 hebben de meeste van de 200 basisscholen in de regio een SCHOOL op SEEF contract met de eigen gemeente en Holland Rijnland. Er wordt zorg gedragen voor de naleving van de contracten.
7. Eénmaal per jaar vindt de campagne *de Scholen zijn weer begonnen* plaats. Per schooljaar wordt per gemeente een school of een cluster van scholen benaderd door de gemeentelijke vertegenwoordigers met het verzoek om bij de start van het nieuwe schooljaar deel te nemen aan de verkeersveiligheidscampagne.

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€321.500

Subsidie

€241.125 (75% van de kosten)

6.2.3. TotallyTraffic (12-16 jarigen)

Achtergrond

De overstap van het basisonderwijs naar het voortgezet onderwijs betekent voor veel jongeren een belangrijke uitbreiding in de actieradius. De meesten gaan vaker (en over grotere afstand) op de fiets naar school. Zij krijgen daardoor vaak met ingewikkelder verkeerssituaties te maken. De rijsnelheden van het overige verkeer liggen hoger. Ook komen ze meer conflictsituaties tegen tussen langzaam en snelverkeer. Ook als ze het fietsen als taak al beter beheersen bestaat het risico, dat dit negatief wordt gecompenseerd door 'roekeloos' verkeersgedrag. In deze leeftijdsfase vindt de kennismaking met alcohol en drugs plaats, en maakt een aantal jongeren de keuze de fiets te verruilen voor de bromfiets of scooter. De school is nog steeds een heel belangrijke intermediair als het gaat om de vorming van verkeersveilig gedrag. Immers, alle jongeren in deze leeftijdsfase zijn daar te bereiken.



Het programma TotallyTraffic biedt de kaders en een groot aantal modules voor het voortgezet onderwijs, passend bij de PVE-leerdoelen. Cruciaal is om binnen de kaders van TotallyTraffic maatwerk per school te bieden, daar elke school autonoom is in de wijze waarop zij hun lesaanbod vormgeven, en er grote verschillen zijn in (verkeers- en andere) problematiek, onderwijsvisie en dergelijke.



LOGO VAN TOTALLY TRAFFIC

Wat willen we bereiken met Totally Traffic?

Op de (middel)lange termijn zijn de activiteiten erop gericht dat op scholen voor voortgezet onderwijs op een structurele wijze verkeerseducatie wordt gegeven volgens TotallyTraffic. Hiertoe wordt een contract afgesloten tussen gemeente, school en Holland Rijnland.

Wat gaat Holland Rijnland daarvoor doen?

1. Activiteiten omtrent Totally Traffic zoals jongerendebatten, cabaretvoorstellingen, fietsvaardigheids-oefeningen, fietsonderhoud, etc. Scholen kunnen jaarlijks tot een bedrag van € 4.000,- besteden aan de uitvoering van die modules, waarbij de plicht geldt om tevens minstens één module zelf uit te voeren ('gratis' module). De hoogte van dit bedrag kan nog worden bijgesteld aan de hand van de ervaringen. De scholen met een Totally Traffic contract voeren allen ook daadwerkelijk projecten uit, waarbij het streven is gericht op deelname in ten minste twee leerjaren.
2. De onderwijsbegeleidingsdienst en projectleiders van Holland Rijnland benaderen scholen om deel te nemen en een TotallyTraffic contract aan te gaan.
3. Tussen de deelnemende scholen en de betreffende gemeente is contact over de schoolomgeving en / of school-thuis-routes.
4. In de periode 2017-2019 hebben de meeste scholen VO een TotallyTraffic-contract



Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€77.900

Subsidie

€58.425 (75% van de kosten)

Zie voor meer informatie over TotallyTraffic de website www.totallytraffic.nl.

6.2.4. Beginnende bestuurders (16-25 jarigen)

Achtergrond

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

Uit het verkeersveiligheidsprofiel 2016 voor Holland Rijnland blijkt dat aandacht voor verkeerseducatie voor beginnende bestuurders, en dan met name 16-17-jarigen (bijvoorbeeld door rijvaardigheidstrainingen) nodig is omdat deze groep relatief vaak betrokken is bij ongevallen.

Wat willen we bereiken met Jonge Bestuurders?

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

Wat gaat Holland Rijnland daarvoor doen?

In de regio vindt jaarlijks het project praktijkdagen jonge autorijders plaats. Dit project beoogt de rijvaardigheid en de risicoperceptie van beginnende bestuurders te vergroten. Het project is te zien als een tweede fase rij-opleidingsprogramma voor beginnende bestuurders. Onderdelen van de dag zijn: een rit met 3 deelnemers en een ritcoach, het berijden van de slipbaan en een groepsgesprek over alcohol in het verkeer.

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€5000

Subsidie

€3750 (75% van de kosten)

6.2.5. Ouderen (60+)

Achtergrond



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

Wat willen we bereiken?

Op de (middel)lange termijn wordt er naar gestreefd dat in Holland Rijnland zoveel mogelijk mensen van 60 jaar en ouder de mogelijkheid hebben om (jaarlijks) hun kennis en vaardigheden ten aanzien van hun verkeersdeelname per auto te laten toetsen.

Wat gaat Holland Rijnland daarvoor doen?

Activiteiten zijn rijvaardigheidsdagen, bijbehorende opfriscursussen en scootmobielcursussen. In de periode 2017-2019 zal de inzet er op gericht zijn dat tenminste 3 rijvaardigheidsdagen voor senioren worden georganiseerd en tenminste 3 scootmobielcursussen voor senioren worden georganiseerd

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€13.000

Subsidie

€6.500 (50% van de kosten)

Aandachtspunt

Wegens het vervallen van de subsidiemogelijkheid waren scootmobielcursussen geschrapt in het plan 2014-2016. Echter met ingang van 2017, wanneer de Subsidieregeling Mobiliteit van kracht zal zijn, zal het weer mogelijk zijn om subsidie terug te ontvangen op een uitgave voor een scootmobielcursus.



6.3. Organisatie

Aansturing van het Actieprogramma geschiedt door Holland Rijnland en twee externe projectleiders, een zgn. Projectleider “Oost” en een Projectleider “West”. Om de gemeenten onderling beter geïnformeerd te kunnen houden en tevens een betere afstemming te kunnen hebben met externe partijen zoals Veilig Verkeer Nederland en de politie, is een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) ingesteld. Ook de overige regio’s in de provincie werken met een RPV-structuur. Deze RPV komt circa 1 maal per jaar bijeen met als deelnemers:

- Medewerkers gemeenten die betrokken zijn bij organisatie van verkeersveiligheidsactiviteiten in de gemeente
- Medewerkers Veilig Verkeer Nederland / lokale afdeling VVN
- Politie
- Onderwijsbegeleidingsdienst en / of andere uitvoerende partijen
- RPV-secretaris en regionale projectleiders

6.4. Lokale projecten gedragsbeïnvloeding

Het activiteitenplan betreft regionale projecten. Daarnaast zijn er ook lokale projecten, die door de gemeenten afzonderlijk uitgevoerd worden. De lokale projecten zijn niet in het activiteitenplan opgenomen. De Provincie Zuid-Holland heeft een speciaal subsidiebudget voor lokale projecten gedragsbeïnvloeding. Holland Rijnland coördineert de aanvraag en afhandeling van de subsidiëring van deze projecten. Bij de aanvraag vindt er een toets plaats of de projecten in lijn zijn met het regionale Actieprogramma.



7 Begroting Meerjarenplan 2017-2019

Beschikbare middelen

De twee belangrijkste middelen voor bekostiging van het Actieprogramma zijn menskracht en financiële middelen. Voor de kosten van de diverse projecten kan subsidie worden verkregen bij de provincie Zuid Holland uit de SubsidieRegeling Mobiliteit 2017.

Meerjarenbegroting 2017-2019

Bijgevoegd is de meerjarenbegroting 2017-2019. Hierin is per thema, en per doelgroep een deelbegroting opgenomen per jaar. Aan de hand van een jaarlijkse evaluatie kan deze begroting de komende jaren nog aangepast worden.



Bijlage: Verkeersveiligheidsprofiel Holland Rijnland *EINDVERSIE*

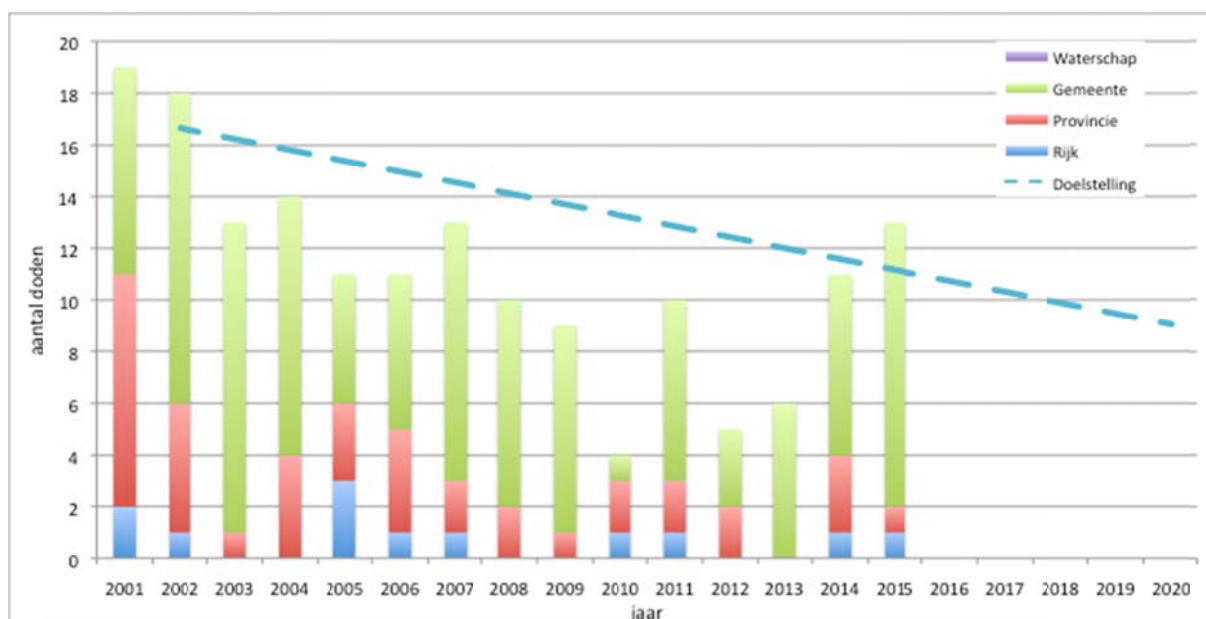
1. Inleiding

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. Hierbij is de thematische opbouw van het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* aangehouden. Op basis daarvan zijn conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan. Samen met de beleidskaders, ontwikkelingen en eigen evaluatie van de RPV is het verkeersveiligheidsprofiel de basis voor de activiteiten van de RPV Holland Rijnland. Een uitgebreide beschrijving van de achtergrond van het verkeersveiligheidsprofiel is opgenomen in de bijlage.

De opbouw van het verkeersveiligheidsprofiel is als volgt: in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de ontwikkeling van het aantal geregistreerde verkeersdoden in de regio. In hoofdstuk 3 worden de generieke thema's uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid nagelopen; per thema wordt, op basis van de beschikbare gegevens, beschreven wat de stand van zaken in de regio is en welke aanbevelingen er kunnen worden gedaan. In hoofdstuk 4 wordt hetzelfde gedaan voor de specifieke thema's uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Het verkeersveiligheidsprofiel sluit af met terugblik op het de vorige verkeersveiligheidsprofielen (2010 en 2013) en een resumé van de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 5.

2. Algemene ontwikkeling verkeersveiligheid

De algemene verkeersveiligheidsontwikkeling (uitgedrukt in verkeersdoden per jaar) tot en met 2015 is weergegeven in figuur 1 en in tabel 1. Er is geen overzicht van het jaarlijks aantal ziekenhuisgewonden weergegeven omdat de registratiegraad hiervan momenteel onbekend is. In de bijlage kunt u meer lezen over de registratie en van ongevallen en de betrouwbaarheid van de gegevens. Ook kunt u in de bijlage lezen welke initiatieven er worden ontplooid om op korte termijn weer gebruik te kunnen maken van betrouwbaarder ongevalgegevens.



Figuur 1: ontwikkeling aantal verkeersdoden in Holland Rijnland

wegbeheerder	2011	2012	2013	2014	2015
Gemeente					
Alphen aan den Rijn	1	0	2	1	2
Hillegom	1	1	0	0	0
Kaag en Braassem	0	0	0	0	0
Katwijk	1	0	0	0	2
Leiden	2	1	1	2	3
Leiderdorp	0	0	2	0	0
Lisse	1	0	0	1	0
Nieuwkoop	0	0	0	0	0
Noordwijk	0	1	0	1	0
Noordwijkerhout	0	0	0	0	1
Oegstgeest	0	0	0	0	0
Teylingen	0	0	1	1	2
Voorschoten	1	0	0	0	1
Zoeterwoude	0	0	0	1	0
Rijk	1	0	0	1	1
Provincie	2	2	0	3	1
Waterschap	0	0	0	0	0
TOTAAL	10	5	6	11	13

Tabel 1: aantal verkeersdoden per wegbeheerder in Holland Rijnland 2011 t/m 2015

In hoofdlijnen kan het volgende worden gezegd over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Holland Rijnland.

- Het aantal verkeersdoden wisselt sterk per jaar maar lijkt geleidelijk te dalen. Grofweg werden er in 2001 en 2002 meer verkeersdoden geregistreerd dan in de jaren daarna. Het aantal verkeersdoden is in 2010 en in 2012 en 2013 opmerkelijk lager dan in de overige jaren.



- In het laatste registratiejaar (2015) ligt het aantal verkeersdoden boven de doelstellingslijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid; in de jaren daarvoor lag het aantal verkeersdoden onder de doelstellingslijn.
- Het grootste deel van de verkeersdoden is geregistreerd op gemeentelijke wegen. 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: In het laatste registratiejaar (2015) ligt het aantal verkeersdoden voor het eerst boven 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; zie bijlage voor meer info).

3. Generieke thema's uit Strategisch Plan Verkeersveiligheid

3.1 Voertuig

Landelijk wordt gekeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren door voertuigmaatregelen zoals Intelligente SnelheidsAdaptie (ISA) en In-car systemen. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt de decentrale overheid, zoals de diverse gemeenten in de regio, gezien als een betrokken partij. De RPV Holland Rijnland richt zich momenteel niet op voertuigmaatregelen zoals Intelligente SnelheidsAdaptie (ISA) en In-car systemen. Dit wordt gezien als een landelijke aangelegenheid en wellicht alleen voor de RPV relevant zijn als er in de regio een pilot wordt uitgevoerd.

3.2 Gedrag

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 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 2009, 2011 en 2013: 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;



- Rapport "Rijden onder invloed in Nederland" 2002-2013: een rapport, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het BVOM, gebaseerd op het jaarlijks uitgevoerde onderzoek naar het rijden onder invloed van alcohol door automobilisten in weekendnachten;
- Onderzoek en evaluaties rondom BOB-sport: resultaten van enquêtes onder verschillende sportverenigingen en resultaten van blaastesten;
- Actieprogramma Verkeersveiligheid RPV Holland Rijnland 2014-2016 en aanvullende informatie vanuit de RPV.

3.2.1 Voorlichting vanuit het Rijk

De landelijke voorlichtingscampagnes (waaronder Alcohol / BOB, snelheid 30/50 km/u wegen en 'onderweg ben ik offline') zijn de afgelopen jaren ook binnen Holland Rijnland uitgevoerd ; met name door middel van campagneborden langs de autosnelwegen en door middel van radio- en TV spotjes.

3.2.2 Voorlichting vanuit de Decentrale Overheden

Bij het begin van het nieuwe schooljaar vond in vier gemeenten in regionaal verband steeds de campagne "De scholen zijn weer begonnen" plaats. De wethouder van de betrokken gemeente was aanwezig bij de startmanifestatie, namelijk het oplaten van de ballonnen. In 2015 vond de Campagne fietsverlichting plaats in vier gemeenten. Alle rijwielhandelaren in deze gemeenten namen deel aan de campagne. In 2011, 2012 en 2013-2015 vond de campagne "BOB in de sportkantines" in de Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek plaats. Bezoekers van sportkantines werden geattendeerd op verantwoord gebruik van alcohol. Gelijktijdig vonden er handhavingsacties van de Politie plaats.

Conclusie en aanbeveling voorlichting

Conclusies: Binnen Holland Rijnland zijn landelijke voorlichtingsacties gehouden. De (gemeten) effecten van deze acties zijn onbekend maar aangenomen wordt dat ze een gunstige uitwerking hebben op het verkeersgedrag.

Aanbeveling: Voortzetting van de huidige lijn. Op basis van de overige aandachtspunten uit het verkeersveiligheidsprofiel kan worden vastgesteld op welke terreinen nog specifieke voorlichting nodig is (zie ook 3.2.5). Uit 3.2.4 (handhaving) blijkt bijvoorbeeld dat snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden en het voeren van achterfietsverlichting extra aandacht behoeven.

3.2.3 Verkeerseducatie

In het *RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016* zijn diverse projecten op het gebied van verkeerseducatie vermeld. Deze zijn in deze paragraaf vermeld. Voor zover bekend, is in deze paragraaf ook de actuele stand van zaken (2015) met betrekking tot verkeerseducatie weergegeven. Een volledig overzicht van actuele



lopende projecten zal worden opgenomen in het *RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019*, dat momenteel in de maak is.

In Holland Rijnland worden, voor zover bekend, de volgende projecten uitgevoerd:

- *0 t/m 3 jaar:* In 2015 heeft op 23 peuterspeelzalen en kinderdagverblijven Jongleren plaatsgevonden; evenredig verdeeld over 14 gemeenten;
- *4 t/m 11 jaar:* Er zijn inmiddels (anno 2015) 146 lagere scholen die deelnemen of hebben deelgenomen aan het project "School op Seef"/Verkeersleerkracht;
- *12 t/m 15 jaar:* Het programma TotallyTraffic voor het voortgezet onderwijs draait op 21 deelnemende scholen, met diverse lesmodules verkeer voor het voortgezet onderwijs. Alle scholen kwalificeren het programma als goed doordacht. Voor een structurele inbedding worden contracten afgesloten tussen gemeente, school en Holland Rijnland. Tot op heden is met 12 scholen al een contract afgesloten;
- *16 t/m 24 jaar:* In 2013 zijn twee praktijkdagen voor Jonge Automobilisten gehouden (Lisse en Alphen aan den Rijn); in 2014 waren dat er vijf (in Leiderdorp, Lisse-Hillegom, Noordwijkerhout en 2x in Alphen aan den Rijn); in 2015 werden drie praktijkdagen georganiseerd (voor Lisse-Hillegom-Noordwijkerhout, Leiderdorp en Alphen aan den Rijn) plaats;
- *25 t/m 59 jaar:* De activiteiten van de RPV bestaan onder meer uit het verstrekken van voorlichtingsmateriaal en propageren van verkeersveilig gedrag;
- *60+ jaar:* In 2013, 2014 en 2015 zijn in Holland Rijnland respectievelijk 6, 8 en 8 (totaal 22) Opriscursussen Rijvaardigheid (voorheen BROEM) georganiseerd in de gemeenten Alphen aan den Rijn, Hillegom, Katwijk, Leiderdorp en Noordwijkerhout; in 2013, 2014 en 2015 werden respectievelijk 4, 4 en 3 (totaal 11) scootmobielcursussen gegeven in Hillegom (2013, 2014 en 2015), Nieuwkoop (2013 en 2015), Noordwijkerhout (2013), Zoeterwoude (2013), Alphen aan den Rijn (2x in 2014) en Katwijk (2014 en 2015).

Conclusie en aanbeveling educatie

Conclusie: RPV Holland Rijnland organiseert voor nagenoeg alle leeftijdsgroepen verkeerseducatieve acties. Uit de doelgroepenanalyse (§4.4) blijkt dat beginnende bestuurders (16 t/m 17 jarigen en 18 t/m 24 jarigen) relatief vaak als slachtoffer bij verkeersongevallen betrokken zijn. Ook senioren (60 jaar of ouder) zijn relatief vaak als ernstig slachtoffer bij ongevallen betrokken.



Aanbeveling: Naast de voortzetting van de reguliere aanpak permanente verkeerseducatie aandacht voor risicogroepen die vaak bij ongevallen zijn betrokken. Extra aandacht voor verkeerseducatie voor beginnende bestuurders en senioren (bijvoorbeeld door rijvaardigheidstrainingen) omdat in deze groep relatief vaak verkeersslachtoffers worden geregistreerd.

3.2.4 Verkeershandhaving

Uit het *PROV 2009, 2011 en 2013* zijn de volgende conclusies voor de regio Holland Rijnland af te leiden:

- In 2011 kwamen op autowegen (100 km/u) en autosnelwegen (120 km/u) meer snelheidsovertreders voor dan gemiddeld in de provincie; in 2013 kwam het percentage snelheidsovertreders op 120 km/uur autosnelwegen weer overeen met het provinciale gemiddelde en is het percentage snelheidsovertreders op 100 km/u autowegen zelfs significant gedaald tot onder het provinciale gemiddelde. Ook op 60- en 50 km/uur wegen daalde het percentage snelheidsovertreders. Het percentage snelheidsovertreders in 30 km/uur gebieden bleef in 2013 gelijk aan 2011 maar ligt in 2013 wel boven het provinciale gemiddelde.
- In 2011 vond men de pakkans voor snelheidsovertredingen op 60 km/u wegen nog lager dan gemiddeld in de provincie; in 2013 is deze ingeschatte pakkans significant gestegen en komt deze weer overeen met het provinciale gemiddelde. Op 80 km/wegen ligt de ingeschatte pakkans voor snelheidsovertredingen in 2013 boven het provinciale gemiddelde (deze is significant gestegen ten opzichte van 2011).
- Het percentage automobilisten dat wel eens onder invloed van alcohol rijdt, komt zowel in 2009 (4%) als in 2011 (6%) en in 2013 (4%) nagenoeg overeen met het provinciale gemiddelde. Het percentage automobilisten dat de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol hoog vindt, is tussen 2009 en 2011 gestegen maar komt nog wel overeen met het provinciale gemiddelde.
- Het percentage automobilisten dat wel eens onder invloed van drugs of medicijnen rijdt (17% in 2009, 16% in 2011 en 17% in 2013), is in Holland Rijnland ongeveer gelijk aan het provinciale gemiddelde.
- Het gordelgebruik van bestuurders en voorpassagiers komt in Holland Rijnland in 2013 overeen met het provinciale gemiddelde.
- In Holland Rijnland is het percentage fietsers dat aangeeft bijna altijd fietsverlichting te voeren in 2009, in 2011 en in 2013 ongeveer gelijk aan het gemiddelde in de provincie. Wel is het percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd achterverlichting te voeren, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, significant gedaald tussen 2011 en 2013.

Binnenkort, vermoedelijk in het begin van het derde kwartaal 2016, komt het nieuwe PROV uit. Omdat het verkeersveiligheidsprofiel dan al is vastgesteld, kunnen de



resultaten van het PROV 2016 niet in het profiel worden opgenomen. Geadviseerd wordt om het PROV 2016 zelf te raadplegen op actuele ontwikkelingen in het zelfgerapporteerd verkeersgedrag in de regio.

Uit de rapportage *Rijden onder Invloed 2002-2013* kan worden afgeleid dat het percentage overtreeders (bestuurders die op basis van een blaastest teveel alcohol hebben genuttigd) in de politieregio Hollands Midden aanzienlijk is gedaald tussen 2010 (5,1%) en 2011 (1,8). In 2013 is per percentage overtreeders verder gedaald naar 1,2%. In 2010 was het percentage overtreeders in Hollands Midden nog bijna het hoogste van alle politieregio's in het land; in 2011 en in 2013 ligt het percentage overtreeders in Hollands Midden onder het Nederlandse gemiddelde.

Dit beeld wordt bevestigd in de resultaten van diverse onderzoeken en evaluaties rondom *BOB-sport (Preventie rijden onder invloed uit sportkantines)*. Een groot aantal clubs, waaronder in Holland Rijnland heeft op de een of andere manier deelgenomen aan de BOB campagne voor sportkantines. Dit is gebeurd door het gebruik van de pakketten in de kantine en/of door het deelnemen aan overige activiteiten, zoals de inzet van het campagneteam en de quiz "Hoe goed ken jij BOB?". Uit de enquête onder sportclubs in Holland Rijnland blijkt dat sportclubs het overwegend een goede actie vinden en een volgende keer weer mee willen doen.

Uit de resultaten van de landelijke metingen (blaastesten) bij sportclubs ontstaat een voorzichtig beeld dat er enigszins positieve resultaten zijn gemeten. Maar ook lijkt het gevaar te bestaan dat deze resultaten zonder herhaling weer teniet worden gedaan. Zoals vaker bij gedragsbeïnvloedingscampagnes lijkt het ook hier een kwestie van lange adem. Doordat de metingen overigens bij wisselende clubs (zowel deelnemende als niet deelnemende) zijn verricht en op verschillende momenten, kunnen deze slechts indicatief worden gebruikt.

3.2.5 Borgen combinatie handhaving en voorlichting:

In de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 van het Openbaar Ministerie is opgenomen dat in elke regio een Stuurgroep Verkeer actief zou moeten zijn en dat elke regio een goedgekeurd handhavingsplan verkeer opstelt.

In regionale afstemmingsoverleggen zouden de aandachtspunten uit de handhavingsrapportages (zie 3.2.4) mede als leidraad kunnen dienen voor de regionale voorlichtingsacties (zie 3.2.2). In Holland Rijnland zouden in dit geval regionale voorlichtingsacties op het gebied van de risico's van snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden kunnen worden gehouden. Ook aan het voeren van achterfietsverlichting (binnen en buiten de bebouwde kom) zou aandacht kunnen worden geschonken.



Conclusie en aanbeveling 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 Holland Rijnland blijkt dat snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden in 2013 slechter scoren dan het provinciale gemiddelde en het percentage fietsers dat achterverlichting voert significant is gedaald tussen 2011 en 2013.

Aanbeveling: Extra aandacht in de regionale overleggen ten aanzien van snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden en het voeren van achterfietsverlichting. Tevens voorlichting hieraan koppelen (zie 3.2.2). Als het PROV 2016 uitkomt (vermoedelijk in het derde kwartaal 2016), de resultaten raadplegen op actuele ontwikkelingen in zelfgerapporteerd verkeersgedrag in de regio.

3.3 Infrastructuur

Verkeersveilige infrastructuur is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de diverse wegbeheerders. De activiteiten van de RPV, waar deze wegbeheerders ook deel van uitmaken, hebben in eerste instantie betrekking op gedragbeïnvloedende maatregelen maar er zijn zeker raakvlakken met infrastructuur te noemen. Een voorbeeld hiervan is het programma School op Seef, waarin de infrastructurele aanpak van veilige schoolomgevingen en veilige school-thuisroutes ook een onderdeel is.

3.3.1 Onveilige locaties en trajecten op lokaal/regionaal wegennet

De aanpak van verkeersonveilige locaties en trajecten dient lokaal door de verantwoordelijke wegbeheerder te worden opgepakt en maakt daarom geen onderdeel uit van dit verkeersveiligheidsprofiel.

Conclusie en aanbeveling onveilige locaties

Conclusies: Geen

Aanbeveling: Geen

3.3.2 Relatie verkeersveiligheid/kosteneffectiviteit

De RPV Holland Rijnland heeft in het kader van het opstellen van het bestaande meerjarenplan gekeken naar de relatie tussen verkeersveiligheid en kosteneffectiviteit. Dat zal ook bij het nieuwe plan gebeuren. Daarbij wordt opgemerkt dat SWOV in 2004 al wel een algemene kosten-batenanalysemethode voor verkeersveiligheidsmaatregelen heeft ontwikkeld die mogelijk hiervoor gebruikt kan worden.



3.3.3 Verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen

De verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen en school-thuisroutes heeft hoge aandacht in Holland Rijnland. In de overeenkomsten van *School op Seef* verbinden scholen en gemeenten zich om zich in te spannen voor de veilige schoolomgeving. De RPV initieert dit; de daadwerkelijk aanpak van veilige schoolomgevingen en school-thuisroutes wordt door de gemeenten uitgevoerd. Zie ook 3.2.3 (verkeerseducatie).

Conclusie en aanbeveling schoolomgeving

Conclusie: Binnen de regio is er hoge aandacht voor de aanpak van veilige schoolomgevingen, onder meer in de overeenkomsten van *School op Seef*.

Aanbeveling: Continueren aanpak veilige schoolomgevingen in alle gemeenten.

3.3.4 Integrale afweging bereikbaarheidsstudies onderliggend wegennet

Bereikbaarheidsstudies van het onderliggend wegennet zijn uitgevoerd in het kader van het nieuwe Regionale Verkeers- en Vervoersplan (RVVP). Dit plan is opgesteld door de portefeuilles economie en verkeer samen, in samenwerking met provincie Zuid-Holland en het waterschap waarbij recreatieve doeleinden en verkeer(sveiligheid) ook onderdeel zijn van studies. Het betreft dus een integrale aanpak.

3.4 Onderzoek

Door middel van onderzoek kan beter inzicht worden verkregen in de aard en oorzaak van verkeersveiligheid en de mogelijkheden om verkeersveiligheid te verbeteren. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid noemt specifiek drie soorten onderzoeken waar de decentrale overheid, zoals de diverse gemeenten in de regio, bij betrokken is:

- het verkrijgen van inzicht van de typen ongevallen op 50- en 80 km/uur wegen;
- het verkrijgen van inzicht in het maatschappelijk draagvlak van verkeersveiligheid(smaatregelen);
- het verkrijgen van inzicht in subjectieve verkeersveiligheid(sbeleving).

Daarnaast is er de laatste tijd binnen de RPV aandacht voor het inzichtelijk maken van eenzijdige ongevallen (zie 3.4.4).

3.4.1 Type ongevallen 50- en 80 km/uur wegen

Momenteel kunnen nog geen betrouwbare analyses worden uitgevoerd van de meest voorkomende typen ongevallen op 50- en 80 km/uur wegen. De oorzaak hiervan is dat in ViaStat geen actuele wegkenmerken (met name huidige snelheidslimieten en de wegencategorisering) zijn opgenomen. VIA gaat de komende jaren de wegkenmerken bijwerken. De diverse wegbeheerders hoeven dit



dus niet meer te doen; zij zullen alleen regelmatig gevraagd worden om wijzigingen te verifiëren. Zodra de geactualiseerde wegkenmerken in ViaStat beschikbaar zijn, kunnen de ongevalgegevens gekoppeld worden aan wegkenmerken en zou ook een analyse naar de typen ongevallen op 50- en 80 km/u wegen kunnen worden uitgevoerd.

Conclusie en aanbeveling ongevalstypen

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

Aanbeveling: Wegbeheerders erop wijzen dat, na de actualisatieslag van de wegkenmerken, de wijzigingen regelmatig geverifieerd moeten worden om het bestand actueel te houden.

3.4.2 Maatschappelijk draagvlak verkeersveiligheid

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

Meer voorstanders in Holland Rijnland dan in de provincie:

- kruispunten vervangen door rotondes (85% t.o.v. 78%);

Minder voorstanders in Holland Rijnland dan in de provincie:

- beginnerrijbewijs voor automobilisten (84% t.o.v. 88%);
- rijbanen op 80 km/uur wegen scheiden (50% t.o.v. 57%);
- meer informatie van de overheid over verkeersregels (66% t.o.v. 72%);
- meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur (27% t.o.v. 33%);
- meer 60 km/uur gebieden (26% t.o.v. 31%);
- overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting (54% t.o.v. 59%);
- meer mogelijkheden bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te maken (76% t.o.v. 81%).

Conclusie en aanbeveling maatschappelijk draagvlak

Conclusie: Uit het *PROV 2009, 2011 en 2013* 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.



3.4.3 Subjectieve verkeersonveiligheid

In de *Veiligheidsmonitor 2014*, uitgegeven door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), is onder meer onderzoek gedaan naar de mate waarin inwoners veel overlast ervaren van verkeer. Hieronder wordt onder meer 'te hard rijden', 'verkeers- en parkeerdrukke' en 'agressie in het verkeer' verstaan. In de Veiligheidsmonitor is een overzicht opgenomen van het aandeel van de bevolking dat veel verkeersoverlast ervaart per gemeente > 70.000 inwoners. In Holland Rijnland betreft dit alleen Alphen aan den Rijn en Gouda. In Alphen aan den Rijn ervaart in 2013 28,5% en in 2014 31,0% van de bevolking veel verkeersoverlast. In 2013 lag dit het percentage inwoners van Alphen aan den Rijn dat veel verkeersoverlast ervaart onder het landelijke gemiddelde; in 2014 was het aandeel gelijk aan het landelijke gemiddelde. In Leiden ervaart in 2013 29,6% en in 2014 25,1% van de bevolking van Leiden veel verkeersoverlast. In beide jaren lag het percentage inwoners dat veel verkeersoverlast ervaart onder het landelijke gemiddelde.

De wegbeheerders in de regio koppelen meldingen van subjectieve verkeersonveiligheid terug naar de politie. De politie bespreekt deze punten in de Stuurgroep Handhaving en onderneemt indien mogelijk actie. Vanwege de reorganisatie bij de politie hebben de activiteiten van de stuurgroep de afgelopen jaren 'op een laag pitje gestaan' maar politie en OM hebben de opdracht gekregen om de activiteiten op korte termijn weer op te pakken. Dit sluit ook aan bij de ambitie uit de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 van het Openbaar Ministerie. Hierin is opgenomen dat in elke regio een Stuurgroep Verkeer actief zou moeten zijn en dat elke regio een goedgekeurd handhavingsplan verkeer opstelt.

Via het Meldpunt Veilig Verkeer, een webapplicatie beheerd door Veilig Verkeer Nederland, kan een ieder een melding doen over verkeersveiligheidsknelpunten. De betrokken wegbeheerder wordt geïnformeerd over de melding en wordt verzocht hierop een reactie te geven en/of actie te ondernemen. In Holland Rijnland zijn (per gemeente) de volgende aantallen meldingen gedaan:

- Alphen aan den Rijn: 2 meldingen (1x negeren verkeersregels, 1x onderhoud en beheer);
- Hillegom: 1 melding (negeren verkeersregels / hinderlijk gedrag / afleiding);
- Kaag en Braassem: 7 meldingen (5x weginrichting, 2x negeren verkeersregels);
- Katwijk: 1 melding (weginrichting);
- Leiden: 6 meldingen (4x weginrichting, 2x negeren verkeersregels);
- Leiderdorp: 1 melding (weginrichting);
- Lisse: 0 meldingen;
- Nieuwkoop: 1 melding (hinderlijk gedrag);
- Noordwijk: 3 meldingen (weginrichting);
- Noordwijkerhout: 0 meldingen;
- Oegstgeest: 0 meldingen;



- Teylingen: 1 melding (weginrichting);
- Voorschoten: 7 meldingen (6x combinatie weginrichting / beheer en onderhoud, 1x Negeren verkeersregels / hinderlijk verkeersgedrag);
- Zoeterwoude: 0 meldingen.

Naast het Meldpunt Veilig Verkeer bestaan er nog diverse andere meldpunten. Onder meer de Fietsersbond heeft een eigen meldpunt en binnen diverse gemeenten kan (bijvoorbeeld via de website) digitaal melding gemaakt van onder meer verkeersonveilige situaties. Een interessante vraag is hoe de RPV en lokale wegbeheerders om willen gaan met dergelijke meldpunten. Moeten de diverse meldpunten beter op elkaar worden afgestemd? Moet een bepaald meldpunt actiever worden gepropageerd? Hoe worden de meldingen door de lokale wegbeheerders opgevolgd?

Conclusie en aanbeveling subjectieve verkeersonveiligheid

Conclusie: Circa een derde van de bewoners in Alphen aan den Rijn ervaart veel verkeersoverlast. Dit komt ongeveer overeen met het landelijk gemiddelde. In Leiden ervaart circa een kwart van de bewoners veel verkeersoverlast. Dit ligt onder het landelijke gemiddelde. Via het Meldpunt Veilig Verkeer worden sporadisch meldingen over verkeersveiligheidssituaties gedaan. Deze meldingen worden doorgestuurd naar de betrokken (en verantwoordelijke) wegbeheerder. De aantallen meldingen zijn (nog) te klein om een generiek beeld te geven van de verkeersveiligheidsbeleving van bewoners en weggebruikers.

Aanbeveling: Nadenken over de vraag of de RPV en de lokale wegbeheerders een (of meerdere) meldpunt(en) willen gebruiken en hoe?

3.4.4 Eenzijdige ongevallen

Het opsporen en aanpakken van locaties en trajecten waar relatief veel eenzijdige ongevallen voorkomen, dient lokaal door de verantwoordelijke wegbeheerder te worden opgepakt en maakt daarom geen onderdeel uit van dit verkeersveiligheidsprofiel.

3.5 Regionale regie

De regionale regierol van de RPV Holland Rijnland is vastgelegd in een duidelijk samenwerkingsstructuur. Voor een beschrijving van deze regionale regierol wordt verwezen naar paragraaf 6.5 "Organisatie" van het *Actieprogramma 2014-2016* van de RPV Holland Rijnland en naar de website www.hollandrijnland.net.



3.6 Overige, met name kennisgerelateerde, regionale projecten

Binnen Holland Rijnland zijn de afgelopen jaren naast het opstellen van de *Verkeersveiligheidsatlas*, waarin de maatregelen en resultaten van het verkeersveiligheidsbeleid naast elkaar in beeld worden gebracht, geen aanvullende kennisgerelateerde projecten uitgevoerd.

3.7 Innovatie

Innovatie is een manier om de reguliere verkeersveiligheidsaanpak te verbeteren. Enerzijds door buiten de gebruikelijke kaders ('out of the box') te denken en anderzijds door innovaties van marktpartijen te betrekken in de aanpak van verkeersonveiligheid.

3.7.1 'Out of the box' denken

Binnen Holland Rijnland hebben de afgelopen jaren geen activiteiten plaatsgevonden die te rangschikken zijn onder 'out of the box denken'.

3.7.2 Verkeersveiligheid bij marktpartijen stimuleren

In 2013 werd een provinciebrede platformbijeenkomst georganiseerd om in samenwerking met het bedrijfsleven en onder meer Kamer van Koophandel de ambitie 'Maak van de nul een punt' een impuls te geven. Na deze bijeenkomst heeft Goudappel Coffeng een interviewronde gedaan langs de bestuurlijke ambassadeurs en – op aanraden van de betrokken ambassadeur – langs acht bedrijven (in elke regio één, inclusief twee in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag). Op basis hiervan is een advies uitgebracht over het starten van een provinciebreed programma. Dat programma is echter "geparkeerd" in afwachting van de bestuurlijke omarming van Maak van de Nul een Punt (MVD01.), dat de paraplu moeten vormen voor de samenwerking. Het provinciebrede programma wordt alsnog in 2016 opgepakt.



4. Specifieke thema's uit Strategische Plan en Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

De specifieke thema's uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid richten zich op specifieke doelgroepen (fietsers, ouderen en motorrijders) en op de aanpak van verkeersongevallen op 50- en 80 km/uur wegen. Qua doelgroepen is er een zekere overlap met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, waarin drie focusgroepen worden onderscheiden: fietsers, jonge beginnende bestuurders en senioren.

4.1 *Fietsers*

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid benoemt een tweetal specifieke thema's voor de aanpak van verkeersveiligheid voor fietsers: het verbeteren van oversteekplaatsen voor fietsers en het stimuleren en verbeteren van regionale en lokale fietsnetwerken.

4.1.1 Oversteekplaatsen voor fietsers

Specifieke acties ten aanzien van oversteekplaatsen voor fietsers zijn verwerkt in de Lokale Aanpakken Veilig Fietsen, die per gemeente zijn of worden opgesteld (zie 4.1.2).

4.1.2 Stimuleren verbeteren regionaal- en lokaal fietsnetwerk

In 2012 heeft minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) met lokale overheden en maatschappelijke instanties afspraken gemaakt om de verkeersveiligheid van fietsers verder te verbeteren. Doel is de dalende trend van de verkeersdoden door te zetten en de stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden onder ouderen en fietsers op lokale wegen te keren.

Vanaf 2013 hebben diverse gemeenten een 'Lokale Aanpak Veilig Fietsen' opgesteld. Sommige gemeenten volgden hierbij de modelaanpak die in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is opgesteld; andere gemeenten verwerkten elementen van de modelaanpak in hun eigen fiets(beleids)plannen.

De stand van zaken met betrekking tot de Lokale Aanpakken Veilig Fietsen in Holland Rijnland is als volgt:

- Alphen aan den Rijn: de stand van zaken met betrekking tot de Lokale Aanpak Veilig Fietsen is onbekend;
- Hillegom: de stand van zaken met betrekking tot de Lokale Aanpak Veilig Fietsen is onbekend;
- Kaag en Braassem: de gemeente heeft in 2011 (dus al vóór het ministerie met de "Lokale Aanpak" kwam) een Knelpuntennota Fiets opgesteld waarin elementen van de Lokale Aanpak zijn verwerkt;



- Katwijk: de gemeente heeft in 2011 (dus al vóór het ministerie met de “Lokale Aanpak” kwam) een Uitvoeringsplan Fiets opgesteld waarin elementen van de Lokale Aanpak zijn verwerkt;
- Leiden: de gemeente heeft reeds recent fietsbeleid en een uitvoeringsprogramma opgesteld; met daarin een aanpak voor o.a. ongevallenlocaties, fietspalen, gladheidsbestreiding en veilige routes;
- Leiderdorp: De gemeente Leiderdorp heeft als onderdeel van de Fietsnota 2014-2020 een inventarisatie gemaakt van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid voor de fiets waarin elementen van de Lokale Aanpak zijn verwerkt;
- Lisse: heeft geen Lokale Aanpak Veilig Fietsen opgesteld;
- Nieuwkoop: de stand van zaken met betrekking tot de Lokale Aanpak Veilig Fietsen is onbekend;
- Noordwijk: de stand van zaken met betrekking tot de Lokale Aanpak Veilig Fietsen is onbekend;
- Noordwijkerhout: de stand van zaken met betrekking tot de Lokale Aanpak Veilig Fietsen is onbekend;
- Oegstgeest: de gemeente heeft in 2015 fietspaaltjes geïnventariseerd en bekeken welke weg kunnen of welke aangepast moeten worden. Dat wordt voor een deel (vanwege een beperkt financieel budget) uitgevoerd de eerste maanden van 2016. Daarnaast is Oegstgeest bezig met een verkeer- en vervoerplan waarin ook aandacht voor de fiets zal zijn;
- Teylingen: vanuit het GVVP heeft de gemeente Teylingen in 2011 een toetsing laten doen aan Duurzaam Veilig. Dit had ook betrekking op het fietsnetwerk. Teylingen heeft naar aanleiding hiervan de afgelopen paar jaar gewerkt aan verbetering van het fietsnetwerk, voornamelijk veiliger maken. Er is geen aparte Lokale Aanpak Veilig Fietsen opgesteld en de gemeente heeft hiervoor ook geen plannen.
- Voorschoten: de gemeente gaat binnenkort een actueel plan actualiseren en versterken;
- Zoeterwoude: de stand van zaken met betrekking tot de Lokale Aanpak Veilig Fietsen is onbekend.

Conclusie en aanbeveling fietsverkeer

Conclusie: Diverse gemeenten hebben een fietsplan opgesteld waarin elementen van de Lokale aanpak zijn vermeld (Leiden, Leiderdorp, Kaag en Braassem, Katwijk) of zijn van plan dat binnenkort te doen (Voorschoten). Andere gemeenten hebben ‘losse acties’ uitgevoerd (zoals het verwijderen van fietspaaltjes in Oegstgeest en het toetsen



van het fietsnetwerk in Teylingen). De rest van de gemeenten heeft geen Lokale Aanpak Veilig Fietsen opgesteld of het is onduidelijk dat ze deze hebben opgesteld.

Aanbeveling: Acties uit Lokale Aanpakken zo spoedig mogelijk uitvoeren.

Gemeenten die nog geen Lokale Aanpak hebben (of deze aanpak hebben verwerkt in andere beleids- of uitvoeringsplannen) aansporen om de Lokale Aanpak Veilig Fietsen – in lijn met de afspraak tussen het ministerie van I&M en VNG – op te stellen en in te bedden in het gemeentelijk beleid; al is het maar om de gedachtegang voor veilig fietsverkeer ‘op papier te zetten’ en beleidsmatig te borgen.

4.2 Ouderen (scootmobiel en opfriscursussen rijvaardigheid)

In 2013, 2014 en 2015 zijn in Holland Rijnland respectievelijk 6, 8 en 8 (totaal 22) Opfriscursussen Rijvaardigheid (voorheen BROEM) georganiseerd in de gemeenten Alphen aan den Rijn, Hillegom, Katwijk, Leiderdorp en Noordwijkerhout; in 2013, 2014 en 2015 werden respectievelijk 4, 4 en 3 (totaal 11) scootmobielcursussen gegeven in Hillegom (2013, 2014 en 2015), Nieuwkoop (2013 en 2015), Noordwijkerhout (2013), Zoeterwoude (2013), Alphen aan den Rijn (2x in 2014) en Katwijk (2014 en 2015). Zie ook 3.2.3 “educatie”.

Een nieuwe landelijke ontwikkeling is dat BVM (Blijf Veilig Mobiel, een samenwerkingsverband van landelijke belangenorganisaties) informatie verspreidt om de juiste scootmobiel te kunnen kiezen. Uit een evaluatie gehouden in 2013 blijkt dat de keuzewijzer Scootmobiel door samenwerkingspartners als een sterk product wordt beschouwd.

4.3 50 en 80 km/uur wegen: (aanpak verkeersonveiligheid, o.a. schoolomgevingen)

Onder deze activiteit vallen de volgende deelactiviteiten:

- Aanpak verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom (veilige en herkenbare schoolomgevingen, ongevallenconcentraties): zie 3.3.1 en 3.3.3;
- Duurzaam Veilige inrichting van 80 km/uur wegen: continu, gekoppeld aan wegenonderhoud, in overleg met betrokken wegbeheerders, zie ook 3.4.1;
- Veiliger maken van kruispunten (binnen en buiten de bebouwde kom): zie 3.3.1;
- Aanbrengen EHK (strepen op de weg) op wegen buiten de bebouwde kom: continu, gekoppeld aan wegenonderhoud, in overleg met betrokken wegbeheerders.



4.4 Doelgroepenanalyse en Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

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 2011 t/m 2015) 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 2011 t/m 2015 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. Indien deze groepen overeenkomen met de drie focusgroepen in de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* (fietsers, jonge beginnende bestuurders en senioren), is met **vette** tekst aangegeven.

leeftijd	aantal inwoners	ernstige sloff 2011 t/m 2015	ernstige sloff per 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep	ernstige slachtoffers per vervoerswijze											
				fiets	voet	auto	bromfiets	motor	overig						
0 t/m 3	23.119	4	17	2	50%	0	0%	2	50%	0	0%	0	0%	0	0%
4 t/m 11	49.381	8	16	2	25%	0	0%	1	13%	0	0%	0	0%	5	63%
12 t/m 15	26.750	24	90	14	58%	0	0%	0	0%	1	4%	0	0%	9	38%
16 t/m 17	12.952	26	201	9	35%	0	0%	0	0%	13	50%	0	0%	4	15%
18 t/m 24	51.808	92	178	5	5%	0	0%	27	29%	28	30%	9	10%	23	25%
25 t/m 59	256.556	289	113	71	25%	11	4%	57	20%	78	27%	20	7%	52	18%
≥ 60	126.424	194	153	64	33%	17	9%	25	13%	27	14%	3	2%	58	30%

Leesvoorbeeld: zesentwintig 16 t/m 17 jarigen zijn in Holland Rijnland in de periode 2011 t/m 2015 als ernstig verkeersslachtoffer geregistreerd. Omgerekend naar 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep zijn dit 201 16 t/m 17 jarige ernstige slachtoffers. Bij 50% van deze slachtoffers was de vervoerswijze een bromfiets.

Tabel 2: doelgroepenanalyse: absoluut aantal geregistreerde slachtoffers (witte cellen) en slachtoffers per 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep (gekleurde cellen) in de periode 2011 t/m 2015



Conclusie en aanbeveling subjectieve doelgroepenanalyse en Beleidsimpuls Verkeersveiligheid

- Conclusie:** De groep, die relatief vaak als verkeersslachtoffer is geregistreerd, zijn:
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 16 t/m 17 jaar (**focusgroep jonge beginnende bestuurders**): verkeersdeelnemers in deze leeftijdscategorie zijn het vaakst geregistreerd als (ernstig) slachtoffer bij verkeersongevallen. 50% van deze ernstige slachtoffers waren bromfietzers.
 - Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (**focusgroep jonge beginnende bestuurders**): 29% van deze ernstige slachtoffers waren automobilisten.
 - Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 60 jaar en ouder jaar (**focusgroep senioren**): 33% van deze ernstige slachtoffers waren fietsers.
- Aanbeveling:** Naast de voortzetting van de huidige aanpak permanente verkeerseducatie aandacht blijven houden voor de risicogroep jonge beginnende bestuurders en senioren (zie ook 3.2.3 “educatie”).

5. Terugblik vorig verkeersveiligheidsprofiel en resumé aanbevelingen

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

Verkeersveiligheid

- Het aantal verkeersdoden ligt het recentste registratiejaar (2015) voor het eerst boven de doelstellingslijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Gedrag: Voorlichting en handhaving

- In 2010 waren gordeldracht achterin, roodlichtnegatie en rijden onder invloed belangrijke aandachtspunten op het gebied van voorlichting en handhaving. Uit de handavingsrapportages lijkt het (zelfgerapporteerd) gedrag op deze thema's in 2013 en in 2016 te zijn verbeterd. In 2013 waren snelheidsovertredingen op 120 km/uur autosnelwegen en 100 km/uur autowegen nog een aandachtspunt maar het snelheidsgedrag op deze wegen lijkt ook te zijn verbeterd. Nieuwe thema's die aandacht behoeven zijn snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden en het voeren van achterfietsverlichting.

Gedrag: Educatie

- Zowel bij het opstellen van het verkeersveiligheidsprofiel in 2010 als in 2013 en in 2016 blijkt uit een analyse van de ongevalbetrokkenheid van diverse doelgroepen dat beginnende bestuurders (leeftijdsgroepen 16 t/m 17 en 18 t/m



24 jarigen) relatief vaak relatief vaak als verkeersslachtoffer geregistreerd zijn. Ook senioren (60 jaar of ouder) zijn relatief vaak als ernstig verkeersslachtoffer bij ongevallen betrokken. Verkeerseducatie is en blijft een middel om de ongevalsbetrokkenheid binnen de focusgroepen beginnende bestuurders en senioren terug te dringen. In 2010 en in 2013 kwam de leeftijdsgroep 18 t/m 24 jaar en 25 t/m 59 jaar ook als aandachtspunt (qua geregistreerde ernstige slachtoffers) naar voren; in 2016 was dat eveneens (zij het in iets minder mate) het geval.

Hieronder zijn alle aanbevelingen nogmaals opgesomd.

Verkeersveiligheid

- Ongevallen en verkeersslachtoffers blijven monitoren; hierbij onder meer gebruik maken van de nieuwe ontwikkelingen in ongevallenanalyse en –monitoring (betere en snellere registratie van ongevallen; zie bijlage voor meer info).

Gedrag: Voorlichting

- Specifieke voorlichting over de risico's van snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden en het niet voeren van achterfietsverlichting;

Gedrag: Educatie

- Continueren inzet verkeerseducatie voor beginnende bestuurders (16 t/m 17 jaar en 18 t/m 24 jaar) en voor senioren (60 jaar of ouder).

Gedrag: Handhaving

- Verhoogde handhaving op snelheidsovertredingen in 30 km/uur gebieden en het niet voeren van achterfietsverlichting;

Infrastructuur: Schoolomgeving

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

Onderzoek: Ongevalstypen

- Wegbeheerders erop wijzen dat, na de actualisatieslag van de wegkenmerken, de wijzigingen regelmatig geverifieerd moeten worden om het bestand actueel te houden.

Onderzoek: subjectieve onveiligheid

- Nadenken over de vraag of de RPV en de lokale wegbeheerders een (of meerdere) meldpunt(en) willen gebruiken en hoe?

Specifieke thema's: fietsers

- Acties uit Lokale Aanpakken zo spoedig mogelijk uitvoeren;



- Gemeenten die nog geen Lokale Aanpak hebben (of deze aanpak hebben verwerkt in andere beleids- of uitvoeringsplannen) aansporen om de Lokale Aanpak Veilig Fietsen – in lijn met de afspraak tussen het ministerie van I&M en VNG – op te stellen en in te bedden in het gemeentelijk beleid; al is het maar om de gedachtegang voor veilig fietsverkeer ‘op papier te zetten’ en beleidsmatig te borgen.



BIJLAGE: Achtergrond verkeersveiligheidsprofiel

Vershil met verkeersveiligheidsprofiel 2013

De opzet van dit document is op hoofdlijnen hetzelfde als het verkeersveiligheidsprofiel dat in 2013 aan de RPV's is aangeboden. Er zijn echter diverse wijzigingen; enkele beleidskaders zijn verouderd en er zijn nieuwe voor in de plaats gekomen. Daarnaast zijn nieuwe bronnen (en gegevens) beschikbaar en zijn andere bronnen (en gegevens) juist niet meer beschikbaar of bruikbaar.

De wijzigingen in het verkeersveiligheidsprofiel zijn als volgt:

Beleid en landelijk onderzoek:

- In 2012 is de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* vastgesteld. Dit is een pakket van maatregelen gericht op drie focusgroepen (fietsers, senioren en jonge beginnende bestuurders) die het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met de bestuurlijke en maatschappelijke partners wil nemen om het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden terug te dringen. De maatregelen van de Beleidsimpuls hebben een overlap met bepaalde bestaande maatregelen in het verkeersveiligheidsprofiel; waar dit het geval is, is dit bij de betreffende maatregelen vermeld;
- Jaarlijks wordt er een *Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* opgeteld door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Uit de recentste versie van de monitor (2015) blijkt dat:
 - het aantal verkeersdoden in 2014 stabiel is gebleven; of de doelstelling voor verkeersdoden (maximaal 500 in 2020) wordt gehaald, is niet zeker;
 - vooral het aantal ernstig verkeersgewonden is gestegen en dat de doelstelling (maximaal 10.600 ernstige verkeersgewonden in 2020) waarschijnlijk niet wordt gehaald;
 - het grootste deel van alle ernstig verkeersgewonden bestaat uit fietsers die gewond raakten in ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig;
 - de meeste acties uit de Beleidsimpuls afgerond of in volle gang zijn maar nog niet hebben geleid tot een omslag in de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden.
- Naar aanleiding van de waargenomen tendens uit de *Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* is in 2015 door SWOV de rapportage *Opschakelen naar Meer Verkeersveiligheid* uitgebracht. Deze studie verkent welke extra en vooral welke effectieve en maatschappelijk aanvaardbare verkeersveiligheidsmaatregelen nog vóór 2020 genomen kunnen worden. Maatschappelijke organisaties en politiek hebben aangegeven het niet acceptabel te vinden als dit tot een minder ambitieuze doelstelling zou leiden. Nieuwe maatregelen stuiten echter al gauw op barrières, waarvan gebrek aan geld en draagvlak de belangrijkste zijn. Rekening houdend met deze beperkingen, brengt dit rapport mogelijkheden in beeld waarmee Nederland kan 'opschakelen' naar meer verkeersveiligheid in



2020. Hiervoor is een aantal effectieve maatregelen in kaart gebracht, waarvoor het draagvlak is gepeild bij ruim dertig relevante organisaties. De resultaten zijn uitgewerkt in vier denkbare scenario's.

Bronnen / gegevens:

- Het *Meldpunt Veilig Verkeer* – een webapplicatie waar weggebruikers meldingen over verkeersonveilige situaties kunnen plaatsen - wordt voor het eerst gebruikt als bron voor het verkeersveiligheidsprofiel;
- De *Effectmeting Regioplannen* is vervallen. Het Landelijk Parket Team Verkeer (LPTV) voerde tot en met 2010 jaarlijks in elke politieregio (telefonische) enquêtes uit naar zelfgerapporteerd gedrag. De Effectmeting is na 2010 niet meer voortgezet.
- Van de rapportage *'Thuiskomen in Nederland'* is geen actuele versie uitgekomen. Tot en met 2011 werd door RWS/DWS een jaarlijks onderzoek uitgebracht waarin de campagne-inspanningen en de bereikte resultaten van het Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV) werden beschreven. Bij het uitblijven van een nieuwe versie is deze bron vervallen.
- Nieuw ten opzichte van de vorige verkeersveiligheidsprofiel zijn de *Lokale Aanpak Veilig Fietsen* (die per gemeente is of wordt opgesteld) en regionale onderzoeken naar knelpunten en oplossingen voor landbouwverkeer.
- Het *Actieplan Motorrijders 2011* is niet geactualiseerd. Daarom zijn er geen nieuwe (landelijke) ontwikkelingen te melden in dit verkeersveiligheidsprofiel;
- Alle gegevens uit de beschikbare bronnen zijn in dit verkeersveiligheidsprofiel geactualiseerd.

Bronnen

Voor het verkeersveiligheidsprofiel is gebruik gemaakt van diverse bronnen, te weten:

- Ongevallengegevens 2001 t/m 2015: hiervoor is gebruik gemaakt van de applicatie *ViaStat*. Met de applicatie kunnen onder meer ongevallenanalyses (bijvoorbeeld ongevallen gerelateerd aan locatie, omstandigheden of (weg)kenmerken) worden uitgevoerd. Ook kan per RPV een zogenaamde verkeersveiligheidsmonitor worden gegenereerd; hierin staan de gegevens van ongevallen en slachtoffers aan de hand van een vaste indeling weergegeven. Met de monitor is het ook mogelijk om diverse gebieden met elkaar te vergelijken.
- Meldpunt Veilig Verkeer: een webapplicatie beheerd door Veilig Verkeer Nederland waar weggebruikers meldingen over verkeersonveilige situaties kunnen plaatsen. Deze worden vervolgens doorgestuurd naar de betrokken (en verantwoordelijke) wegbeheerder;
- Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2009, 2011 en 2013: 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.



- Rapport "Rijden onder invloed in Nederland" 2002-2013: een rapport, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het BVOM, gebaseerd op het jaarlijks uitgevoerde onderzoek naar het rijden onder invloed van alcohol door automobilisten in weekendnachten.
- Veiligheidsmonitor 2014: een rapportage van CBS waarin onder meer is onderzocht in welke mate verkeersoverlast wordt ervaren in gemeenten > 70.000 inwoners;
- BOB-sport (Preventie rijden onder invloed uit sportkantines) 2011, 2012 en 2013-2015: in verschillende pilotregio's in diverse provincies - waaronder de Duin- en Bollenstreek en Leiden en omstreken in Zuid-Holland - zijn vrijwillige blaastesten gehouden bij sportkantines. Er is een 0-meting uitgevoerd in 2011 en een 1-meting in 2012. Vervolgens zijn in 2013, 2014 en 2015 enquêtes en blaastesten gehouden;
- Lokale Aanpak Veilig Fietsen: gemeentelijk onderzoeken naar fietsknelpunten en oplossingsrichtingen;
- Lokale studies landbouwverkeer: regionale onderzoeken naar knelpunten en oplossingsrichtingen met betrekking tot landbouwverkeer;
- Actieprogramma Verkeersveiligheid RPV Holland Rijnland 2014-2016 en aanvullende informatie vanuit de RPV.

De diverse gegevens zijn op diverse schaalniveaus beschikbaar: van landelijk tot regionaal / gemeentelijk. In het *PROV* staan bijvoorbeeld per regio gegevens over zelfgerapporteerd gedrag. De verkeersongevallengegevens zijn daarentegen per gemeente (of zelfs per wegvak of kruispunt) te raadplegen.

Hieronder staat weergegeven voor welke gebieden de diverse gegevens beschikbaar zijn.

- Ongevallengegevens (ViaStat) 2001 t/m 2015: landelijk, provinciaal, regionaal (RPV) en gemeentelijk;
- Meldpunt Veilig Verkeer: landelijk, provinciaal, regionaal (RPV) en gemeentelijk;
- Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2009, 2011 en 2013: provinciaal en regionaal (RPV);
- Rapport "Rijden onder invloed in Nederland" 2002-2013: landelijk en regionaal (politieregio);
- Veiligheidsmonitor 2014: landelijk, provinciaal, regionaal (politieregio) en gemeentelijk (> 70.000 inwoners);
- BOB-sport (Preventie rijden onder invloed uit sportkantines) 2011, 2012 en 2013-2015: landelijk en regionaal (RPV);
- Lokale Aanpak Veilig Verkeer: gemeentelijk;
- Lokale studies landbouwverkeer: regionaal (RPV);
- Actieprogramma Verkeersveiligheid RPV Holland Rijnland: regionaal en gemeentelijk.



Beleid

Het overkoepelend beleid voor het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019 wordt gevormd door het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*. In dit plan staan, op hoofdlijnen, de landelijke verkeersveiligheidsambities weergegeven, met onderscheid in generieke en specifieke maatregelen. Daarnaast biedt de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid* een beleidskader voor drie specifieke focusgroepen: fietsers, senioren en jonge beginnende bestuurders. Naast het werken met de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid - een objectieve en rationele invalshoek - is 'Maak van de nul een punt' - een subjectieve en emotionele invalshoek - een nieuwe mindset en een nieuw streven.

Structuur verkeersveiligheidsprofiel

Hieronder is de structuur van het verkeersveiligheidsprofiel weergegeven. De generieke en specifieke zijn gebaseerd op het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid*.

		DO	ROV	Bron												
				ViaStat	Meldpunt Veilig Verkeer	PARIS	PROV	Efectrapportage-Regio's	Rijden onder invloed	Integrale-veiligheidsmonitor	Veiligheidsmonitor	Thuiscomen-in-NL	BOBsport	Lokale Aanpak Veilige Fietsen	Lokale studies landbouwverkeer	Aanpakplan-Motorrijders
Hst 3	Generieke maatregelen															
§3.1	Voertuig															
	Stimulering introductie ISA	B														
	Onderzoek in-car systemen	B														
§3.2	Gedrag															
	Voorlichting vanuit het Rijk	B	B													
	Voorlichting vanuit de Decentrale Overheden	T	B													
	Verkeerseducatie (doelgroepenbenadering)	T	B													
	Verkeershandhaving (regionaal overleg en afstemming)	T	B				V	V	V	V						
	Borgen combinatie handhaving en voorlichting	B	B													
§3.3	Infrastructuur															
	Aanpak onveilige locaties en trajecten op lokaal/regionaal wegennet	T		V	V											
	Relatie verkeersveiligheid/kosteneffectiviteit in beeld brengen	T														
	Visie verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen	T														
	Integrale afweging bereikbaarheidsstudies onderliggend wegennet	T														
§3.4	Onderzoek															
	Analyses type ongevallen 50- en 80-km wegen	T		V												
	Maatschappelijk draagvlak verkeersveiligheid	T	B				V									
	Subjectieve verkeersonveiligheid in beeld brengen	T			V											
	Eenzijdige ongevallen	T		V												
§3.5	Regionale regie															
	Uitvoering regionale regierol	T														
§3.6	Overig regionaal															
	Overige, met name kennisgerelateerde, regionale projecten (risicoanalyse)	T														
§3.7	Innovatie															
	'Out of the box' denken structureel een plek geven (PPS/bedrijfsleven)	T														
	verkeersveiligheid bij marktpartijen stimuleren	T														V

T = Trekker
B = Betrokken

V = nieuwe bron / nieuwe maatregel
ψ = vervallen



Hst 4	Specifieke maatregelen	DO	ROV	Bron												
				ViaStat	Meldpunt Veilig Verkeer	PRIOS	PROV	Effectrapportage-Regio's	Rijden onder Invloed	Landelijke handhavingsmonitor	Veiligheidsmonitor	Thuiskeuren-in-NE	BOBsport	Lokale Aanpak Veilig Fietsen	Evaluatie VOMOL 2014	Actieplan-Motorrijders
§4.1	Fiets															
	Oversteekplaatsen voor fietsers	B													V	
	Stimuleren verbeteren regionaal- en lokaal fietsnetwerk	T													V	
§4.2	Scootmobiel															
	Scootmobielcursussen	B														
§4.3	Motorrijders															
	Actieplan Motorrijders	B														V
§4.4	50/80 km/u wegen															
	Aanpak verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom	T		V		V										
	Doelgroepen (Beleidsimpuls Verkeersveiligheid)															
	Fietsers	T		V											V	
	Senioren	T	B	V												
	Jonge beginnende bestuurders	T	B	V			V									
	Jongeren in het verkeer	T	B	V												

T = Trekker
B = Betrokken

V = nieuwe bron / nieuwe maatregel
V = vervallen

Onder de Decentrale Overheid (DO) worden zowel de provincie, de gemeenten en de waterschappen gerekend. Iedere decentrale overheid is op haar eigen niveau verantwoordelijk voor de uitvoering van de acties uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Voor een uitgebreide beschrijving van de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden wordt verwezen naar §1.6 van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020: "De verantwoordelijke overheid". Onder meer de volgende tekstpassage is hierbij relevant:

De verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de verschillende overheden is afgesproken bij de decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid in 2005 en geregeld in de Planwet Verkeer en Vervoer. Deze Planwet bepaalt onder meer dat provinciale en regionale verkeer- en vervoerplannen de essentiële onderdelen van het beleid uit het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan moeten bevatten. Om onderlinge afstemming tussen de overheden te bevorderen kent Nederland het Bestuurlijk Koepeloverleg (BKO). Verder wordt de Code Bestuurlijke Verhoudingen in acht genomen, die de koepels van decentrale overheden hebben opgesteld met de minister van Binnenlandse Zaken. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is regisseur van het totale verkeersveiligheidsbeleid.

Registratiegraad verkeersongevallen

De registratie van verkeersongevallen en -slachtoffers nam de laatste jaren af. Hierdoor werd het per jaar lastiger om statistisch verantwoord ongevalanalyses uit te voeren. De registratiegraad van ongevallen en slachtoffers kan regionaal verschillen; de actuele stand van zaken met betrekking tot de registratiegraad van de ongevallen in Zuid-Holland is als volgt:

- Verkeersdoden (2014): 84% in Zuid-Holland



- Ernstige verkeersgewonden met betrokkenheid motorvoertuigen (2009): 55% in Zuid-Holland
- Ernstige verkeersgewonden zonder betrokkenheid motorvoertuigen (2009): 34% in Zuid-Holland
- Overige verkeersgewonden en ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS): onbekend

Voor ongevallen met dodelijke afloop is het momenteel redelijk 'veilig' om uitspraken te doen over trends. Gezien de lage registratiegraad van ongevallen met ziekenhuisgewonden en de onbekende registratiegraad van overige letselongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS), zijn deze in het verkeersveiligheidsprofiel voor trendbepalingen buiten beschouwing gelaten.

De afgelopen jaren is het hard gewerkt aan het verbeteren van de ongevallenregistratie. Hiervoor is het STAR (Smart Traffic Accident Reporting) initiatief opgestart. Het STAR initiatief heeft meerdere doelen:

- Het altijd registreren van alle soorten verkeersongevallen door betrokkenen;
- Ongevallen met VIA Signaal dagelijks inzichtelijk maken voor wegbeheerders, politie en adviseurs;
- Betrouwbare en actuele ongevallenanalyses weer mogelijk maken.

Zo werken de landelijke politiekorpsen, waaronder Politie Zuid-Holland, al sinds 2014 met het nieuwe registratiesysteem, genaamd KenmerkenMeldingenPlus. Daarnaast kunnen betrokkenen sinds 19 maart 2016 gebruik maken van een nieuw schademeldingssysteem (de app MobielSchadeMelden). Al deze geanonimiseerde gegevens worden uiteindelijk door VIA verzameld en door hen beschikbaar gesteld aan wegbeheerders, politie en adviseurs. Tevens combineert VIA de actuele gegevens van politie en verzekeraars en zorgt ervoor dat deze 'real-time' te raadplegen zijn in VIA Signaal. Tenslotte heeft het ministerie (minister Opstelten, toezegging aan de Kamer) eind 2013 een rapport met richtlijnen uitgebracht om de registratie te verbeteren. Deze richtlijnen zijn vanaf 2014 toegepast. Dit heeft ook tot verbetering van de ongevallenregistratie geleid.





**HOLLAND
RIJNLAND**

WAAR DE RANDSTAD TOT BLOEI KOMT

www.hollandrijnland.nl

Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland
Schuttersveld 9, 2316 XG Leiden
Postbus 558, 2300 AN Leiden