



# Actieprogramma Verkeersveiligheid

## 2014-2016

*In Holland Rijnland werken samen:  
Alphen aan den Rijn, Hillegom,  
Kaag en Braassem, Katwijk  
Leiden, Leiderdorp, Lisse,  
Nieuwkoop, Noordwijk, Noordwijkerhout,  
Oegstgeest, Rijnwoude, Teylingen,  
Voorschoten en Zoeterwoude*





## Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Activiteiten 2014-2016 op hoofdlijnen
3. Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen
4. Verkeersveiligheidsprofiel
5. Evaluatie 2011-2013
6. Activiteitenplan 2014 - 2016
7. Begroting

Bijlage: Verkeersveiligheidsprofiel 2013 RPV Holland Rijnland



# 1. Inleiding

## Algemeen

In de jaren 2011, 2012 en 2013 is het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011-2013 van Holland Rijnland in uitvoering geweest. Holland Rijnland wil ook in de jaren 2014 tot en met 2016 aan de slag met verkeersveiligheid. Daarom is een nieuw Actieprogramma tot stand gekomen. Dit programma heeft als tijdshorizon 2014-2016.

## 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.

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 regio voor verkeersveiligheid bij de provincies en de regio's ligt. En op regionale schaal is gedragsbeïnvloeding effectiever dan op lokale schaal.

In het verleden werden jaarlijks de resultaten en de activiteiten van de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV) van de Leidse Regio, Duin- en Bollenstreek en Rijnstreek opgenomen in een werkplan. Vanaf 2005 werd door het samenwerkingsverband Holland Rijnland en de RPV Rijnstreek gewerkt met driejarige, zogenaamde meerjarenvisies gedragsbeïnvloeding. Ook het huidige Holland Rijnland werkt vanaf 2011 met een driejarige visie. 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 meerjarenplan 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 BDU Gedragsbeïnvloeding subsidie (50-75%) voor activiteiten in de periode 2014-2016 worden verkregen. Een bestuurlijk vastgesteld regionaal meerjarenplan of -visie is hiervoor een vereiste.





## 2. Activiteiten 2014 – 2016 op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk worden kort de belangrijke keuzes en hoofdlijnen van de activiteiten in de periode 2014 – 2016 beschreven:

### 0 – 4 jarigen

- ondanks het vervallen van de mogelijkheid tot subsidie, doorgaan met Jongleren
- uitgaan van volledig uitvoeren van het project, d.w.z. inclusief ouderavond

### 4 – 12 jarigen

- kwaliteitsverbetering door de inzet iets te verschuiven van uitbreiding van het aantal deelnemende scholen naar borgen van de aanpak op de bestaande scholen.
- daartoe na drie jaren ondersteuning blijven bieden van gemiddeld 8 uur per school

### 12 – 16 jarigen

- streven naar circa 50 scholen met een TotallyTraffic-contract
- 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 autorijders

- 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

### campagneborden

- voortzetten regulier wisselen campagneborden waarbij wordt aangesloten op landelijke campagnes

### campagnes

- uitbreiden huidige regionale aanpak verlichtingscampagne Oost over gehele regio; hierbij trachten zoveel mogelijk spreiding over de regio te verkrijgen;
- BOB sport campagne

### organisatie

- de werkwijze middels een RPV met een bestuurlijk voorzitter voortzetten

### communicatie

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

### begroting

- vaststellen begroting over duur van het project (2014 – 2016) om zodoende zekerheid naar partners (o.a. scholen) te kunnen bieden
- als jaarlijks totaalbedrag van de begroting over 2014 tot en met 2016 wordt de begroting uit het meerjarenplan 2011 – 2013 aangehouden, echter vergroot met het niet-subsidiabele deel van de kosten voor Jongleren



## 3 Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen

### Landelijke beleidskaders

Voor het tijdsbestek 2014-2016 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 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, 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 rijsscholen) 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

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**

Op 13 maart 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 2014-2016 zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid de volgende regionale beleidskaders van belang:

1. Startnotitie Beleidsvisie Mobiliteit 2030
2. Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2011-2020 van de Provincie Zuid-Holland
3. Regionaal verkeersveiligheidsbeleid van Holland Rijnland

### **Startnotitie Beleidvisie Mobiliteit 2030**

Dit is een document op hoofdlijnen van de provincie Zuid-Holland. In de Beleidvisie Mobiliteit 2030 zal verkeersveiligheid een aandachtspunt zijn. De essentiële onderdelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zullen worden opgenomen in de Beleidvisie Mobiliteit 2030


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

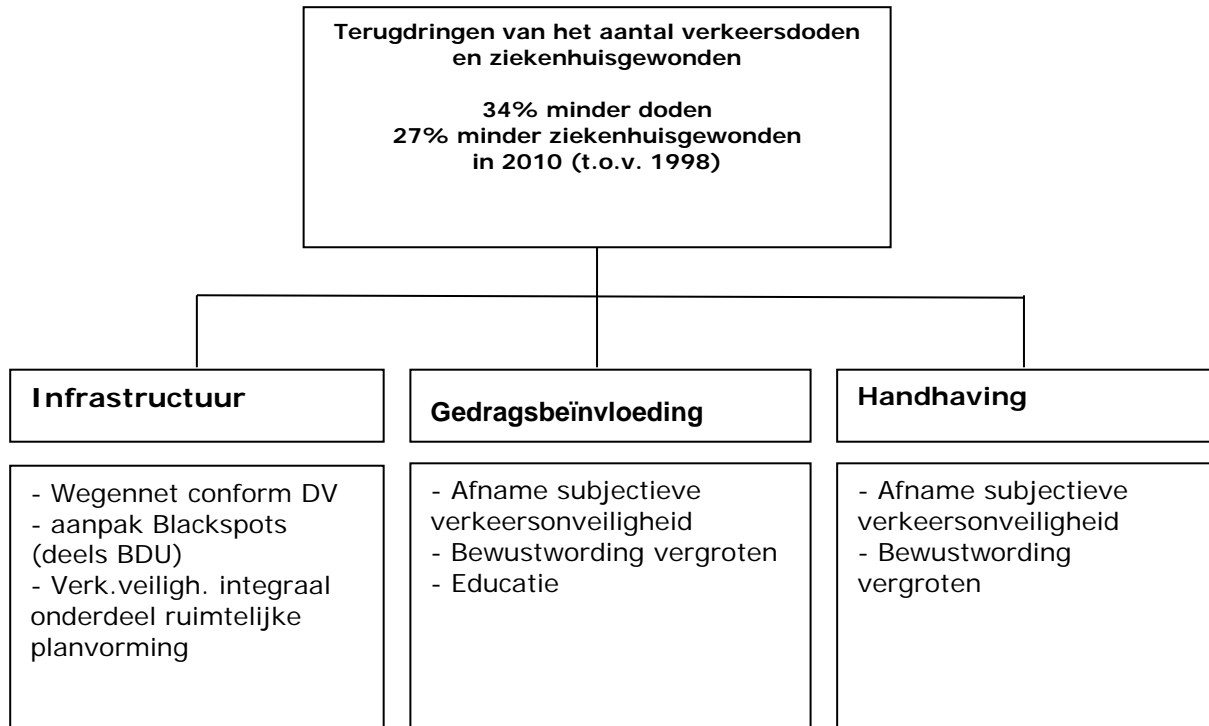
Het Provinciaal Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2011-2020 is een uitwerking van het PVVP 2002-2020. Op basis van dit plan kunnen de regionale en lokale wegbeheerders hun beleid bepalen en uitvoeren.

### **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 de Actieprogramma's Verkeersveiligheid. Conform het RVVP zou het Actieprogramma uit moeten gaan van een integrale aanpak. Dit betekent dat naast gedragsbeïnvloeding ook aandacht moet worden besteed aan infrastructuur. De infrastructurele aanpak van verkeersveiligheid is echter grotendeels een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Dit neemt niet weg dat in de RPV-vergaderingen voortdurend de samenhang tussen gedrags- en infrastructuur aan de orde komt. De Verkeersveiligheidsatlas is hiervoor een belangrijke 'tool'. Een andere 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 heeft begin 2013 voor alle regio's een zogenaamd Verkeersveiligheidsprofiel laten opstellen. Het profiel geeft een overzicht van de karakteristieke verkeersveiligheidsproblemen in de regio. Deze zijn verkregen uit verschillende bronnen.

De provincie ZH 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 voor Holland Rijnland weergegeven. Het profiel is als bijlage opgenomen.

De aanbevelingen zijn:

- De lage registratiegraad van verkeersongevallen is een zorgpunt. Aanbevolen wordt om de komende jaren met de politie en het ROV te kijken hoe de registratiegraad mogelijk kan worden verhoogd.
- 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 (bijvoorbeeld door rijvaardigheidstrainingen) omdat deze groep relatief vaak betrokken is bij ongevallen.
- Extra aandacht in de regionale overleggen ten aanzien van snelheidsovertredingen op 100 km/u autowegen en 120 km/u autosnelwegen. Handhaving en voorlichting hieraan koppelen.
- Continueren aanpak School op Seef en veilige schoolomgevingen in alle gemeenten.
- De diverse wegbeheerders binnen de regio verzoeken de wegkenmerken de komende jaren te actualiseren.





## 5 Evaluatie Actieprogramma 2011-2013

Hieronder volgt een evaluatie van het Actieprogramma 2011-2013, 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 2011-2013 per jaar gemiddeld op 28 peuterspeelzalen en kinderdagverblijven Jongleren plaatsgevonden. De doelstelling uit het Actieprogramma 2011-2013, namelijk een jaarlijkse bediening van minimaal 23 kinderdagverblijven, is daarmee bereikt.

Het succes van Jongleren viel of stond met het opdrachtgeverschap van Holland Rijnland. Gemeenten kunnen sinds 2012 namelijk geen subsidie uit de BDU voor Jongleren krijgen. In de beschikking voor het Actieprogramma is echter BDU voor Jongleren gereserveerd voor tot en met 2013. Ook is in het verleden gebleken dat in Holland Rijnland Jongleren maar moeizaam tot stand kwam, toen Jongleren nog niet in het regionale programma was opgenomen en het opdrachtgeverschap bij de gemeenten lag.

Het Jongleren is in de jaren 2011 tot en met 2013 uitgevoerd door twee onderwijsbegeleidingsdiensten, namelijk Onderwijsadvies en MHR. Deze diensten werden aangestuurd door de twee projectleiders gedragsbeïnvloeding.

De conclusie is dat in het tijdsbestek 2011-2013 vorm is gegeven aan Jongleren. De doelstelling uit het Actieprogramma 2011-2013 ten aanzien van het te bedienen aantal kinderdagverblijven is gehaald.

Verbeterpunten zijn:

- Naast de verkeersactiviteiten bestaat het Jongleren ook uit een ouderavond. Het blijkt echter lastig om voldoende animo bij de ouders te vinden voor een dergelijke avond. De voorlichting op dit punt zou verbeterd moeten worden.
- Door de recessie is het aantal kinderdagverblijven in de regio verminderd. Om vanaf 2014 toch goed gestalte te kunnen geven aan Jongleren, zouden kleinere oppasburo's en Brede Scholen benaderd moeten worden.

### Leeftijdsgroep 4-12-jaar School op Seef

Het programma SCHOOL op SEEF staat voor een integrale, 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.

Doelstelling in het Actieprogramma 2011-2013 was dat van de ongeveer 200 basisscholen in de regio, eind 2013 140 zouden werken volgens het programma School op Seef. Begin 2013 is dit aantal 127. Het kan verwacht worden dat in de loop van het jaar het aantal van 140 behaald is.

Hieronder volgt een overzicht van de activiteiten per jaar.

#### 2011

Eind 2011 verzorgden op 108 basisscholen verkeersleerkrachten praktijklessen verkeer. In het schooljaar 2011-2012 was op 9 scholen met het project gestart.

Sinds 2011 was de focus meer komen te liggen op het structureel inbedden van het programma op de scholen, naast het uitbreiden van het aantal scholen. Daartoe werd onder andere met de 'oude' scholen contact opgenomen om te bepalen of het project nog structureel werd voortgezet door de school zelf of dat er wellicht nog tijdelijke ondersteuning gewenst was. Inmiddels was bij de oudere scholen geïnventariseerd of het project was aangeslagen en nog steeds werd voortgezet. Dat bleek bij de meeste scholen het geval.





2012

Halverwege 2012 verzorgden op 127 scholen verkeersleerkrachten praktijklessen verkeer. Voor het schooljaar 2012-2013 werden zes scholen aan het programma toegevoegd.

De rol van de verkeersleerkracht veranderde vanaf 2012. De verkeersleerkracht ging namelijk sinds 2012 steeds meer een 'coachende' rol vervullen bij de scholen. In plaats van het zelf geven van verkeerslessen coachen de verkeersleerkrachten de leerkrachten steeds meer.

In 2012 vestigde de aandacht zich op het traject, dat plaats zou moeten vinden indien de verkeersleerkracht na drie jaar de school verlaten heeft. Na deze drie jaar blijft het contact met de scholen nodig, dit blijkt vaak lastig. Ook de onderwijsbegeleidingsdiensten kampen met het punt dat scholen die in het verleden door hun bediend zijn nu lastig te benaderen zijn door de verkeersleerkrachten.

2013

Begin 2013 was de stand van zaken als volgt:

In de regio waren op dat moment nog steeds op 127 scholen verkeersleerkrachten werkzaam of werkzaam geweest. De planning was dat in het schooljaar 2012-2013 uiteindelijk een uitbreiding met 14 scholen plaats zou vinden.

In het kader van School op Seef vonden er in de regio inmiddels netwerkbijeenkomsten plaats met gemeenten, verkeersouders et cetera.

Diverse gemeenten werkten inmiddels op een integrale wijze aan schoolomgevingen. Dit geschiedde via het project Samen Duurzaam Veilig op Weg (inmiddels: 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. Gestreefd werd het overleg kleinschalig op te zetten, dus per woonkern, woonwijk e.d., waardoor de betrokkenheid gegarandeerd is. De school brengt dan ook de schoolthusroutes 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.

#### *Contract en verkeersveiligheidslabel*

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 vertrekt) 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, kunnen in aanmerking komen voor een verkeersveiligheidslabel. Tien scholen hebben dit label inmiddels gekregen.

Conclusie is dat Holland Rijnland ver gevorderd is met School op Seef. De doelstelling uit het Actieprogramma 2011-2013 ten aanzien van het aantal te bedienen scholen is gehaald.

Aandachtspunten zijn:

1. Dit programma redt het niet redt zonder actieve inzet van de gemeente. Die inzet betreft het veilig maken van de infrastructuur. Indien de school bij een gemeente aanklopt voor een infrastructureel probleem, zou de gemeente direct de RPV-projectleider in moeten schakelen om contact met de school op te nemen. De projectleider kan adviseren over de mix van infrastructurele maatregelen en gedragsmaatregelen (voorlichting, educatie en handhaving). Op deze manier worden school en gemeente (en overige partners) gezamenlijk verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid.

2. Sommige gemeenten hebben een overlegstructuur voor School op Seef in het leven geroepen. Dit zou bij alle gemeenten ingevoerd moeten worden. De gemeente dient een beheersrol op zich te nemen: er dient een overlegstructuur te zijn, waarin gemeente, school, politie en RPV het continueren van School op Seef op de school bespreken, nadat een verkeersleerkracht de school verlaten heeft. Het gaat erom dat de investering van de RPV in School op Seef gerendeerd en geoptimaliseerd wordt.



## Leeftijdsgroep 12-16 jaar (Voortgezet Onderwijs)

Op het merendeel van de scholen voortgezet onderwijs in de regio is in de jaren 2011-2013 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. Scholen in Holland Rijnland reageren enthousiast op dit aanbod.

Voor een structurele inbedding worden contracten afgesloten tussen gemeente, school en Holland Rijnland. Doelstelling uit het Actieprogramma 2011-2013 was dat er eind 2013 gemiddeld 25 deelnemende scholen met een TotallyTraffic-contract zijn. Begin 2013 zijn er totaal 20 deelnemende scholen, waarvan 16 met een contract. In de loop van het jaar kan verwacht worden dat het aantal van 25 behaald is.

Op de scholen hebben in de jaren 2011 tot en met 2013 de volgende modules of lessen op de scholen plaatsgevonden:

- modules van Team Alert, de verkeersveiligheidsorganisatie voor Jongeren, zoals Roadtrip, LaMaZien, Kruispunt en Streetbeat
- Dode Hoek-lessen
- de module Voortgezet Fietsvaardig
- de module Jouw Route
- lessen over alcohol, drugs en verkeer
- het educatief cabaret Zeven Sloten
- het VVN-project alcohol, drugs en verkeer.
- de module Kunstlicht

De twee onderwijsbegeleidingsdiensten en de projectleiders benaderen scholen voor deelname. De onderwijsbegeleidingsdiensten begeleiden de scholen in het maken van een jaarlijks actieplan voor verkeersactiviteiten.

Conclusie is dat Holland Rijnland een goede start heeft gemaakt met Totally Traffic. Dit terwijl het lastig is om bij scholen van het Voortgezet Onderwijs 'binnen te komen'. De doelstelling uit het Actieprogramma 2011-2013 ten aanzien van het aantal te bedienen scholen is gehaald.

Aandachtspunten zijn:

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

## Jonge Bestuurders

In het gebied van Holland Rijnland vonden in de jaren 2011-2013 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. Bij een paar dagen kwamen de kosten voor rekening van het ROV-Zuid-Holland, en dus niet ten laste van het Actieprogramma. Er zijn goede ervaringen met deze praktijkdagen, garages werken volop mee. Enthousiaste gemeenten herhalen het project. De praktijkdagen bromfietzers waren in het Actieprogramma beschreven als project voor 2011-2013. Naderhand bleek echter dat nog volop nagedacht moest worden over de opzet. In de RPV-vergadering van 16 januari 2013 is besloten verder geen vorm te geven aan de praktijkdagen bromfietzers.


Conclusie is dat vorm is gegeven aan het project Jonge Bestuurders, echter met uitzondering van de praktijkdagen bromfietzers.

Aandachtspunt is dat het project Jonge Bestuurders meer gepromoot zou kunnen worden onder de gemeenten.

## Ouderen

In de jaren 2011 tot en met 2013 vonden er Rijvaardigheidsritten voor Senioren, ofwel





BROEM-ritten, plaats in Alphen aan den Rijn, Katwijk, Hillegom, Noordwijkerhout, Leiderdorp en Zoeterwoude.

Scootmobielcursussen vonden plaats in Katwijk, Noordwijkerhout, Teylingen, Hillegom, Nieuwkoop, Noordwijk en Leiderdorp. Deze activiteiten zijn uitgevoerd door de lokale vrijwilligers van VVN en bekostigd door de gemeenten met provinciale subsidie.

Diverse gemeenten meldden BROEM en/of scootmobielcursussen bij de subsidie-uitvraag aan als lokaal project. Omdat voor beide projecten middelen gereserveerd zijn in het Actieprogramma konden ze soms vanuit dit programma worden bekostigd. De projecten kregen hierdoor een regionaal tintje. Voor 2013 konden gemeenten alle scootmobielcursussen ten laste brengen van het Actieprogramma. Met ingang van 2013 zijn scootmobielcursussen namelijk niet meer subsidiabel. In de beschikking 2011-2013 van het Actieprogramma was echter nog wel subsidie gereserveerd.

Conclusie is dat in lokaal en regionaal verband vorm is gegeven aan het projectonderdeel Ouderen. De doelstelling uit het Actieprogramma 2011-2013, namelijk 5 BROEM-dagen en 5 scootmobielcursussen, is gehaald. Met dank aan de lokale VVN-afdelingen!

### **Handhaving/voorlichting**

In de jaren 2011-2013 zijn vijf maal per jaar de campagneborden langs de wegen in de regio gewisseld met campagneposters, zoals BOB, Gordel en Snelheid. Sommige campagneborden in de regio zijn versleten en zijn toe aan vervanging. Ook zijn de uitingen op de borden inmiddels verouderd. Begin 2013 is daarom opdracht verstrekt voor vervanging van borden en uitingen.

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 in vier gemeenten. Alle rijwielhandelaren in deze gemeenten namen deel aan de campagne.

In 2012 vond de pilot "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. Deze pilot is een groot succes gebleken. Het aandeel nuchtere automobilisten was namelijk met bijna 10% gestegen en het aandeel zware drinkers meer dan gehalveerd. Bij de wisseling van de campagneborden is tijdens de campagne extra aandacht voor de BOB geweest. Er is een vervolg aan de campagne gegeven in september 2013. De campagne beslaat dan geheel Holland Rijnland en ook meer sporten. De RPV draagt zo'n 22.000 euro bij.

Conclusie: in de jaren 2011-2013 is via de campagneborden, campagne-acties en via de campagne "BOB in de sportkantine" vormgegeven aan handhaving en voorlichting.

Aandachtspunt is de slechte staat van een aantal campagneborden. In 2013 vinden er daarom herstel- en reparatiewerkzaamheden plaats.


### **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 2011 is de atlas uitgebreid met de Rijnstreekgemeenten en 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. De portefeuillehouders hebben op 25 januari 2013 de wens uitgesproken om meer aandacht te besteden aan het onderling inzichtelijk maken van de gemeentelijke inspanningen op verkeersveiligheidsgebied. De Verkeersveiligheidsatlas kan daar voor dienen.

Vanuit het Actieprogramma is een aantal projecten van gemeenten bekostigd, omdat ze een regionaal karakter hadden. Het ging hier bijvoorbeeld om het project "Auto te water" en "Fietscursus volwassenen" van VVN Hillegom, en de inzet van een kantelsimulator op een VVN-dag in Noordwijk.

Conclusie: het project "Verkeersveiligheidsatlas" is geactualiseerd en uitgebreid. Daarnaast zijn er nog overige projecten gerealiseerd.



## Financiën

Onderstaand overzicht geeft de kosten in 2011 en 2012 weer in relatie tot de begroting. Op het moment van schrijven waren de kosten voor 2013 nog niet bekend.

	Begroting	Kosten in 2011	Kosten in 2012
1. Jongleren	26.000	22.175	27.264
2. Educatie 4 tot 12-jarigen	304.780	312.207	346.492
3. Educatie 12-16-jarigen	95.000	120.845	90.458
4. Beginnende bestuurders	20.000	326	1.983
5. Ouderen	35.000	26.931	17.230
6. Handhaving	23.500	14.973	28.138
7. Verkeersveiligheidsatlas en overige kosten	20.000	12.971	4.208
<b>TOTAAL</b>	<b>524.280</b>	<b>510.427</b>	<b>515.774</b>

Conclusie is dat met name bij Educatie 4-12-jarigen meer is uitgegeven dan begroot. Deze overschrijding werd opgevangen doordat bij andere posten minder werd uitgegeven. Op de projectonderdelen 1 tot en met 4 werd 75% van de kosten terugontvangen uit de BDU. Op de projectonderdelen 5 tot en met 7 werd 50% van de kosten terugontvangen uit de BDU.





## 6 Activiteitenplan 2014-2016

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 2014 – 2016 opgesteld.

Dit activiteitenplan beschrijft met name de regionale activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Het plan is gebaseerd op het activiteitenplan 2011-2013.

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 als verkeersdeelnemer. Er wordt daarbij extra aandacht geven aan de doelgroepen Jonge Beginnende Bestuurders en Ouderen (Focusgroepen uit Beleidsimpuls Verkeersveiligheid), en aan de aanbevelingen uit het Verkeersveiligheidsprofiel 2013. 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

In 2003 startte het Rijk met het landelijk afstemmen van de op het algemene publiek gerichte verkeersveiligheids campagnes. Hiervoor is de landelijke slagzin "Daar kun je mee thuiskomen" ontwikkeld.

In de jaren daarna is dit motto veranderd in "Veilig thuiskomen heb je zelf in de hand". Elk jaar wordt de campagnekalender hiervoor weer vastgesteld. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt zorg voor de landelijke communicatieactiviteiten, ontwerp van materialen en productie van radio- en TV-spots. Naast deze publiekscampagnes brengt het Rijk het onderwerp verkeersveiligheid onder de aandacht van verschillende media. Gelijkijdig met de publiekscampagnes, voert ook de politie controles uit die specifiek gericht zijn op het onderwerp van de actuele campagne.

Holland Rijnland werkt via campagnes en campagnemateriaal aan gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. Zij stemt deze activiteiten af op de landelijke campagnekalender.

#### Doelstelling

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

#### Activiteiten

1. In het gehele gebied van Holland Rijnland staan campagneborden langs de wegen. 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, Verlichting en De Scholen zijn weer begonnen. 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.
  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.
  3. In 2012 en in 2013 is vorm gegeven aan de campagne "BOB in de sportkantine". Bij deze campagne worden bezoekers van sportkantine 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 jaarlijks te herhalen. Deze campagne richt op alle bezoekers van de sportvereniging, dus zowel toeschouwers als de sporters zelf.

- Vijf maal per jaar wisselen campagneborden langs wegen in de regio.
- Ten minste één campagneactiviteit met betrekking tot fietsverlichting per jaar
- Eén maal per jaar vindt de Campagne "BOB in de sportkantine" plaats.

## 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 de verkeerseducatie-adviseurs van de twee onderwijsbegeleidingsdienst(en) en de twee projectleiders de diverse activiteiten. 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 enige jaren kinderdagverblijven en peuterspeelzalen benaderd met het project JONGleren. Dit project bestaat uit verkeersmaterialen en – activiteiten voor de peuters plus een ouderavond, georganiseerd door de onderwijsbegeleidingsdienst.

#### Doelstelling

1. De inzet in 2014-2016 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.
2. Tenminste 23 instellingen per jaar (kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en centra voor buitenschoolse opvang) voeren het project JONGleren uit, inclusief ouderavond

#### Activiteiten

De twee onderwijsbegeleidingsdiensten voeren Jongleren uit bij de peuterspeelzalen en kinderdagverblijven. De twee projectleiders sturen de diensten aan.

#### Aandachtspunt

Met ingang van 2014 is het niet meer mogelijk om subsidie vanuit de BDU te ontvangen voor Jongleren. Desondanks is het voorstel door te gaan met dit projectonderdeel. Het verlies aan subsidie kan door de reserve opgevangen worden.





### 6.2.2. SCHOOL OP SEEF (4-12-jarigen)

**SCHOOL op SEEF** is hét programma in Zuid-Holland voor de aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie voor kinderen in de basisschoolleeftijd. Kinderen worden 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.

#### Doelstellingen SCHOOL OP SEEF

Het programma SCHOOL op SEEF heeft 7 doelstellingen:

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

#### Betrokkenen

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

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

#### Invalshoeken

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

- **fysieke maatregelen** om de schoolomgeving en schoolthuisroute veiliger te maken;
- **theoretische** en **praktische verkeerslessen** om de vaardigheden, inzichten en zelfredzaamheid van de kinderen in het verkeer te trainen en vergroten;
- **communicatie** om opvoeders bewust te maken van de ontwikkeling en beperkingen van kinderen in het verkeer en hun rol en verantwoordelijkheden daarin;
- **handhaving** (als dat nodig is) als laatste middel om de verkeersveiligheid 'af te dwingen'.

#### Pijlers

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

### Structureel

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

### De verkeersleerkracht

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

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

Na die drie jaren komt de verkeersleerkracht nog een paar uur per jaar langs bij de school.

### 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).


### Doelstelling

Op de (middel)lange termijn is de doelstelling dat een zo groot mogelijk aantal basisscholen volgens de aanpak van SCHOOL op SEEF op een structurele wijze aan verkeerseducatie werkt. Dat betekent dat enerzijds de aandacht gericht moet zijn op het jaarlijks uitbreiden van het aantal contractscholen en anderzijds op het bewerkstelligen dat de scholen na de drie jaren ook structureel aan verkeersveiligheid blijven werken. Hiertoe wordt de verkeersleerkracht nog voor een beperkt aantal uren per jaar in de gelegenheid gesteld om de school te bezoeken. Ook worden scholen om deze reden aangemoedigd om het verkeersveiligheidslabel te behalen. De werkzaamheden van de verkeersleerkracht zijn zodanig opgebouwd dat een deelnemende school na de drie jaren in principe altijd zou moeten voldoen aan de label-eisen.

De inzet van middelen zal er steeds meer op gericht zijn om bestaande scholen 'erbij te houden'. Hiertoe is er een beperkte jaarlijkse groei van het aantal contractscholen.

Tegelijkertijd is er veel aandacht voor 'onderhoud' voor scholen die de drie jaren





verkeersleerkracht achter de rug hebben.

#### Activiteiten

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 een onderwijsbegeleidingsdienst of andere instantie.
2. De schoolbegeleidingsdiensten en de projectleiders gedragsbeïnvloeding benaderen nieuwe scholen voor deelname aan het project School op Seef.
3. Gemeenten van de RPV 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. 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.

In de periode 2014-2016 zal de inzet er op gericht zijn, dat:

- in 2016 circa 170 van de 200 basisscholen een SCHOOL op SEEF contract met de eigen gemeente en Holland Rijnland hebben afgesloten;
- zorg wordt gedragen voor de naleving van de contracten;
- de deelnemende scholen na het derde jaar voldoen aan de eisen voor het verkeersveiligheidslabel conform de certificering binnen SCHOOL op SEEF (scholen hoeven zich niet daadwerkelijk aan te melden voor dit label, maar dit wordt wel gepromoot en begeleid).


### **6.2.3. Totally Traffic (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.

#### Doelstelling

Op de (middel)lange termijn zijn de activiteiten er op 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.



### Activiteiten

Activiteiten omtrent Totally Traffic zijn 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 onderwijsbegeleidingsdienst en de projectleiders benaderen scholen om deel te nemen en een TotallyTraffic contract aan te gaan.

Zie voor meer informatie over TotallyTraffic de website [www.totallytraffic.nl](http://www.totallytraffic.nl).

- In de periode 2014 - 2016 hebben de meeste scholen VO een TotallyTraffic-contract
- De scholen met een Totallytraffic contract voeren allen ook daadwerkelijk projecten uit, waarbij het streven is gericht op deelname in ten minste twee leerjaren
- Tussen de deelnemende scholen en de betreffende gemeente is contact over de schoolomgeving en / of school-thuis-routes.

### **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 rijexameniering en rijbewijzen spelen hier op in.

***Uit het verkeersveiligheidsprofiel 2013 voor Holland Rijnland blijkt dat er aandacht voor verkeerseducatie voor beginnende bestuurders (bijvoorbeeld door rijvaardigheidstrainingen) nodig is omdat deze groep relatief vaak betrokken is bij ongevallen.***

#### Doelstelling

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

#### Activiteiten

In de regio vindt 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 groepsgeprek over alcohol en drugs in het verkeer.

In de periode 2014-2016 zal de inzet er op gericht zijn, dat:

- Jaarlijks tenminste 2 praktijkdagen jonge autorijders plaatsvinden, zoveel mogelijk verdeeld over de regio, wisselende locaties





### 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.

#### Doelstelling

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.

#### Activiteiten

Activiteiten zijn rijvaardigheidsdagen en bijbehorende opfriscursussen.

#### Aandachtspunt

Wegens het vervallen van de subsidiemogelijkheid zijn scootmobielcursussen geschrapt in dit plan

In de periode 2014-2016 zal de inzet er op gericht zijn, dat:
---

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Tenminste 5 rijvaardigheidsdagen voor senioren worden georganiseerd</li></ul> |
|---|

### 6.3. Handhaving

#### Achtergrond

Educatie heeft tot doel de verkeersdeelnemers voldoende kennis, vaardigheden en een goede verkeersmentaliteit bij te brengen. Helaas blijkt in de praktijk dat handhaving van de verkeersregels noodzakelijk is. Primair ligt deze handhavingstaak uiteraard bij de politie. Het verhogen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen, zal ook in de periode 2014-2016 prioriteit hebben bij de verkeershandhaving door de politie. Lokale behoeften zullen leidend zijn voor de inzet van de politie. Daarnaast zullen de verplichte landelijke campagnes (verkeerscampagnekalender), de landelijke speerpunten en het handhavingsconvenant met het Openbaar Ministerie (alcohol, gebruik gordels, bromfiets, agressief gedrag/afstand houden, fietsverlichting) nauwgezet worden toegepast.


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


#### Doelstelling

Alle verkeersdeelnemers dienen zich aan de verkeersregels te houden en zich op een veilige wijze in het verkeer te bewegen. Om dit te bereiken blijven bewustwording en handhaving noodzakelijk. Doelstelling binnen dit Actieprogramma is dan ook dat alle gemeenten zich in de periode 2014-2016 inzetten voor een grotere bewustwording ten aanzien van verkeersveilig gedrag bij alle verkeersdeelnemers.

#### Activiteiten

1. Sommige gemeenten uit de regio plaatsen langs hun wegen dynamische snelheidsinformatiepanelen. Met een dergelijk paneel worden weggebruikers geattendeerd op verantwoord rijgedrag. Het idee is dat de gemeenten het paneel aanschaffen en eigenaar worden. Dit project betreft derhalve niet een RPV- of regionaal project.





2. In de RPV-vergadering vindt afstemmingsoverleg met de politie plaats met betrekking tot het afstemmen van handhavingsactiviteiten op overige activiteiten en campagnes, zoals de campagne BOB in de sportkantine.

#### 6.4. Verkeersveiligheidsatlas

In het meerjarenplan verkeersveiligheid 2009 – 2011 van Holland Rijnland is voor het eerst de verkeersveiligheidsatlas geïntroduceerd. Deze atlas geeft middels kaartbeelden een overzicht van de inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid. Een onderdeel hiervan is ook de uitvoering van de inrichting van het wegennet conform de wegcategory. Ook zijn de actuele ongevallocaties weergegeven. Met dit instrument wordt beoogd om de regiogemeenten onderling geïnformeerd te houden over de inspanningen op dit terrein.

In de periode 2014-2016 zal de inzet er op gericht zijn, dat:

- De verkeersveiligheidsatlas jaarlijks wordt geupdate en verspreid onder de regiogemeenten;
- De verkeersveiligheidsatlas komt ten minste eenmaal per jaar aan de orde bij het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer.

#### 6.5. Organisatie

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 2 maal per jaar bijeen met een bestuurlijk voorzitter en als overige 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 regionaal projectleider

De bestuurlijk voorzitter van de RPV is tevens Ambassadeur Verkeersveiligheid voor de regio.

#### 6.6. Lokale projecten gedragsbeïnvloeding

Het activiteitenplan betreft regionale projecten. Daarnaast zijn er ook lokale projecten, die door de wegbeheerders afzonderlijk uitgevoerd worden. De lokale projecten zijn niet in het activiteitenplan opgenomen, maar kunnen voor een afzonderlijke wegbeheerder of maatschappelijke organisatie wel belangrijk zijn en een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren.

Bij het ROV-ZH is een speciaal subsidiebudget voor lokale projecten gedragsbeïnvloeding. Van dit budget kunnen de volgende type projecten uitgevoerd worden:

- Planvorming
- Onderzoek en evaluatie
- Communicatie en publiciteit
- Educatie en training

Van dit budget kunnen tevens kleine infrastructurele projecten uitgevoerd worden indien er een samenhang is met gedragsbeïnvloeding.





## 7 Begroting Meerjarenplan 2014-2016

### **Beschikbare middelen**

De twee belangrijkste middelen voor bekostiging van dit Meerjarenprogramma zijn menskracht en financiële middelen. Bij de partners binnen de RPV zal tijd beschikbaar moeten zijn voor de verschillende taken in het kader van de uitvoering van dit meerjarenplan. Deze inzet zal dan vooral betrekking hebben op de uitvoering en organisatie van de activiteiten. Voor de kosten van de diverse projecten kan subsidie worden verkregen bij de provincie Zuid Holland (BDU projecten gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid).

### **Meerjarenbegroting 2014-2016**

Bijgevoegd is de meerjarenbegroting 2014-2016. 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 RPV Holland Rijnland

## 1. Inleiding

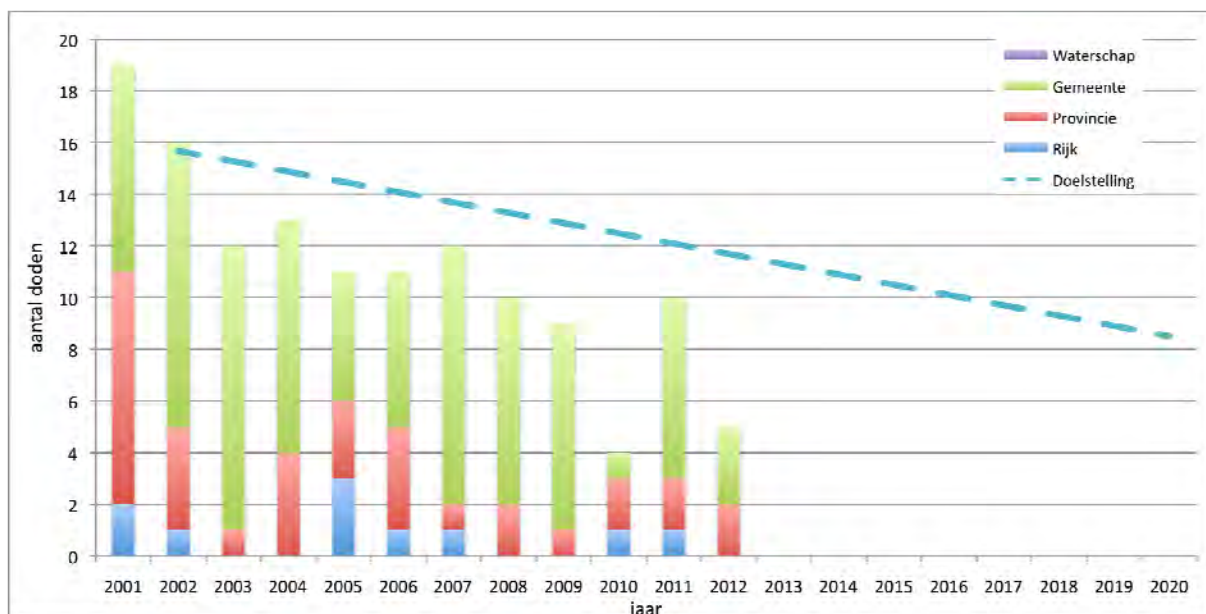
In dit document wordt de huidige stand van zaken van de verkeersveiligheid in de regio beschreven. Dit noemen we het *verkeersveiligheidsprofiel*. Per regio is een overzicht gemaakt op basis van verschillende dataverzamelingen en analyses. Hierbij is de thematische opbouw van het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 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 vorige verkeersveiligheidsprofiel (2010) 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 2012 is weergegeven in figuur 1 en in tabel 1





Figuur 1: ontwikkeling aantal verkeersdoden in Holland Rijnland

wegbeheerder	2008	2009	2010	2011	2011
Gemeente					
Alphen aan den Rijn	1	0	0	1	0
Hillegom	0	0	0	1	1
Kaag en Braassem	0	1	0	0	0
Katwijk	0	0	0	1	0
Leiden	1	2	0	2	1
Leiderdorp	1	0	0	0	0
Lisse	0	2	0	1	0
Nieuwkoop	2	1	1	0	0
Noordwijk	2	1	0	0	1
Noordwijkerhout	0	0	0	0	0
Oegstgeest	1	0	0	0	0
Rijnwoude	0	0	0	0	0
Teylingen	0	0	0	0	0
Voorschoten	0	1	0	1	0
Zoeterwoude	0	0	0	0	0
Rijk	0	0	1	1	0
Provincie	2	1	2	2	2
Waterschap	0	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>5</b>

Tabel 1: aantal verkeersdoden per wegbeheerder in Holland Rijnland 2008 t/m 2012

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 opmerkelijk lager dan in de overige jaren.
- Het aantal verkeersdoden ligt in alle jaren onder de doelstellingslijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.



- 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: Het aantal verkeersdoden ligt in alle jaren onder de doelstellingslijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Aanbeveling: De lage registratiegraad van verkeersongevallen is een zorgpunt. Aanbevolen wordt om de komende jaren met de politie en het ROV te kijken hoe de registratiegraad mogelijk kan worden verhoogd.

## **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.

Uit navraag bij de RPV blijkt dat bij diverse basisscholen fietsverlichtingsacties zijn gehouden. Ook zijn door de Fietsersbond voor eenieder op straat fietsverlichtingsacties gehouden. 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 houdt en waar veel informatie over beschikbaar is. Er is uit de volgende bronnen geput:

- Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2009 en 2011: een grootschalige enquête uitgevoerd door Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart (RWS/DVS). In de enquête staan de zelfgerapporteerde gedragsmotieven van verkeersdeelnemers van 15 jaar en ouder centraal;
- Effectmeting Regioplannen 2010: vergelijkbaar met het PROV maar dan op regionaal niveau. 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 maar de meest actuele versie bevat gegevens die ten





opzichte van de vorige verkeersveiligheidsprofiel nieuw zijn;

- Rapport "Rijden onder invloed in Nederland" 2002-2011: 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;
- Actieprogramma Verkeersveiligheid Holland Rijnland 2011-2013 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 zichtbaarheid / licht en reflectie fiets) zijn de afgelopen jaren ook binnen Holland Rijnland uitgevoerd.

### 3.2.2 Voorlichting vanuit de Decentrale Overheden

Vijf maal per jaar worden de campagneborden langs de wegen in de regio gewisseld. Er wordt aangesloten bij de landelijke campagnekalender. RPV Holland Rijnland heeft de afgelopen jaren geen aanvullende voorlichtingsacties uitgevoerd.

### ***Conclusie en aanbeveling voorlichting***


Conclusies: Binnen Holland Rijnland zijn landelijke voorlichtingsacties gehouden. Voor zover bekend zijn deze acties positief door bewoners en weggebruikers ontvangen en hebben ze een gunstige uitwerking 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 op 100 km/u autowegen en op 120 km/u autosnelwegen extra aandacht behoeven.

### 3.2.3 Verkeerseducatie

In het Actieprogramma 2011-2013 van de RPV 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 (2012) met betrekking tot verkeerseducatie weergegeven. Een volledig overzicht van actuele lopende projecten zal worden opgenomen in het Meerjarenprogramma 2014-2016 van de RPV, dat momenteel in de maak is.

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

- *0 t/m 3 jaar*: In 2012 heeft op 28 peuterspeelzalen en kinderdagverblijven Jongleren plaatsgevonden. Aandachtspunt is het schrappen van JONGleren voor subsidie in de regionale actieprogramma's met ingang van 2014. Gemeenten kunnen reeds vanaf 2012 geen subsidie meer op Jongleren krijgen;
  - *4 t/m 11 jaar*: Er doen (anno 2012) 140 scholen (98 in Holland Rijnland-west en 42 in de Rijnstreek) mee aan het project School op Seef (of ze hebben al deelgenomen of gaan bijna starten);
  - *12 t/m 15 jaar*: Op 22 middelbare scholen (18 in Holland Rijnland-west en 4 in de Rijnstreek) zijn modules van TotallyTraffic uitgevoerd;
  - *16 t/m 24 jaar*: In 2013 vindt in Alphen, Noordwijkerhout en Leiderdorp een praktijkdag Jonge Autorijders plaats. Er zijn goede ervaringen met dit project, garages
- 

werken volop mee. De praktijkdagen bromfietzers zijn in het Actieprogramma beschreven als project voor 2011-2013. Er is nog niet bepaald op welke wijze vormgegeven zal worden aan dit project;

- *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 2010, 2011 en 2012 zijn in Holland Rijnland respectievelijk 2, 4 en 3 BROEM-ritten georganiseerd; in 2010 werden 3 scootmobielcursussen gegeven en in 2011 en 2012 beide jaren één.

### **Conclusie en aanbeveling educatie**

**Conclusie:** RPV Holland Rijnland organiseert voor nagenoeg alle leeftijdsgroepen verkeerseducatieve acties. Uit de doelgroepenanalyse (§4.5) blijkt dat beginnende bestuurders (16 t/m 17 jarigen en 18 t/m 24 jarigen) relatief vaak als slachtoffer bij verkeersongevallen betrokken zijn.

**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 (bijvoorbeeld door rijvaardigheidstrainingen) omdat in deze groep relatief vaak verkeersslachtoffers worden geregistreerd die (zo blijkt uit de registratie) veelal zelf het ongeval veroorzaken.

### 3.2.4 Verkeershandhaving

Uit de rapportage *Effectmeting regioplannen 2010* (politieregio Hollands Midden) zijn voor de politieregio de volgende conclusies af te leiden:

- Bij lange autoritten zegt vrijwel iedereen (95%) in de politieregio Hollands Midden altijd de gordel te dragen. Bij korte autoritten (korter dan vijf minuten) geven iets minder automobilisten (84%) aan altijd de gordel om te doen. Verder komen de resultaten van 2010 overeen met het landelijke beeld.
- Nagenoeg een derde van de automobilisten in de politieregio Hollands Midden (32%) geeft aan nooit door rood te rijden. Het aandeel motorrijders en bromfietzers dat aangeeft nooit door rood te rijden is respectievelijk 42% en 35%. De resultaten van 2010 komen overeen met het landelijke beeld;
- De meerderheid van de automobilisten in de politieregio Hollands Midden (74%; 85% onder beginnende bestuurders) geeft aan nooit auto te rijden na 2 à 3 glazen alcohol. Van de motorrijders geeft 85% aan nooit te rijden na 2 à 3 glazen alcohol; onder bromfietzers is dit percentage 77%. De resultaten van 2010 komen overeen met het landelijke beeld;

Uit de *PROV 2009 en 2011* zijn de volgende aanvullingen voor de regio Holland Rijnland af te leiden:

- In 2009 komt het percentage snelheidsovertreders per wegtype overeen met het provinciale gemiddelde. In 2011 komen op autowegen (100 km/u) en autosnelwegen (120 km/u) meer snelheidsovertreders voor dan gemiddeld in de provincie. Het percentage snelheidsovertreders op 120 km/u autosnelwegen is gestegen tussen 2009 en 2011.



- 
- In 2011 vond men de pakkans voor snelheidsovertredingen op 60 km/u wegen nog lager dan gemiddeld in de provincie.
  - Het percentage automobilisten dat wel eens onder invloed van alcohol rijdt, komt zowel in 2009 (4%) als in 2011 (6%) 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 en 16% in 2011), is in Holland Rijnland ongeveer gelijk aan het provinciale gemiddelde.
  - Het gordelgebruik van bestuurders en voorpassagiers is in Holland in 2011 hoger dan elders in de provincie. Het gordelgebruik van achterpassagiers komt overeen met het provinciale gemiddelde.
  - In Holland Rijnland is het percentage fietsers dat aangeeft bijna altijd fietsverlichting te voeren zowel in 2009 als in 2011 ongeveer gelijk aan het gemiddelde in de provincie.


De regio Holland Rijnland valt samen met de politiedistricten Duin- en Bollenstreek, Leiden e.o. en Rijn- en Veenstreek; deze politiedistricten maken onderdeel uit van de politieregio Hollands Midden. In de *Integrale Veiligheidsmonitor politieregio Holland Midden 2011* is een aantal indicatoren op het gebied van verkeersveiligheid opgenomen. Hieruit kunnen de conclusies op het gebied van verkeersveiligheid worden getrokken:

- in de politiedistricten Duin- en Bollenstreek, Leiden e.o. en Rijn- en Veenstreek vinden respectievelijk 27%, 25% en 30% van de ondervraagden dat er vaak te hard wordt gereden; het percentage is in Leiden e.o. significant lager dan in heel de politieregio Hollands Midden (28%) en eveneens lager dan in heel Nederland (31%);
- in de politiedistricten Duin- en Bollenstreek, Leiden e.o. en Rijn- en Veenstreek vinden respectievelijk 8%, 10% en 8% van de ondervraagden dat er vaak agressief verkeersgedrag voorkomt; het percentage is in Duin- en Bollenstreek en Rijn- en Veenstreek significant lager dan in heel de politieregio Hollands Midden (9%) en eveneens lager dan in Nederland (12%);
- in alle politiedistricten ondervindt 27% van de ondervraagden vaak parkeeroverlast; dit is gelijk aan heel de politieregio Hollands Midden en hoger dan in heel Nederland (22%);
- Van alle veiligheidsonderwerpen (dus ook de veiligheidsonderwerpen die geen relatie met verkeer hebben) zijn 'te hard rijden' en 'parkeeroverlast' de twee belangrijkste problemen volgens de ondervraagden in de drie politiedistricten.

Uit de rapportage *Rijden onder Invloed 2011* 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 (2,1). In 2010 was het percentage overtreeders in Hollands Midden nog bijna het hoogste van alle politieregio's in het land; in 2011 ligt het percentage overtreeders in Hollands Midden onder het Nederlandse gemiddelde.

Dit beeld wordt bevestigd in de resultaten van de rapportage *BOBsport (Preventie rijden onder invloed uit sportkantines)*. In de politieregio's Leiden en omstreken en de Duin- en Bollenstreek neemt in 2012 het percentage bestuurders dat niets heeft gedronken toe. Deze toename is sterker dan in de landelijke controleregio's (waar geen preventieve maatregelen zijn uitgevoerd), maar in vergelijking met het gemiddelde in de pilotregio's (waar wel





preventieve maatregelen zijn uitgevoerd) is de toename kleiner. Het percentage zware drinkers (0,8 promille of meer) neemt in 2012 (fors) af, namelijk van 4,9 naar 2,1 procent. Het percentage bestuurders dat samen rijdt neemt licht af in de Leiden en omstreken en de Duin en Bollenstreek. Het is opvallend dat het aantal gemaakte BOB-afspraken in deze pilotregio in 2012 ook licht afneemt. Wel is het aandeel dat zich hier ook aan houdt toegenomen, en ook sterker dan gemiddeld in de pilotregio's en de controleregio's.

### 3.2.5 Borgen combinatie handhaving en voorlichting:

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 op 100 km/u autowegen en 120 km/u autosnelwegen kunnen worden gehouden.

#### ***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 op autowegen (100 km/u) en autosnelwegen (120 km/u) slechter scoren dan het provinciale gemiddelde.

Aanbeveling: Extra aandacht in de regionale overleggen ten aanzien van snelheidsovertredingen op 100 km/u autowegen en 120 km/u autosnelwegen. Tevens voorlichting hieraan koppelen (zie 3.2.2).

### **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.

### 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

Voor zover bekend wordt het thema verkeersveiligheid binnen de regio nog niet consequent meegenomen in bereikbaarheidsstudies. Dit zou een standaard werkwijze moeten worden.

## **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.

### 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. Om in de toekomst wel dergelijke analyses uit te kunnen voeren, wordt de diverse wegbeheerders binnen de regio nadrukkelijk verzocht om de wegkenmerken de komende jaren te actualiseren. Wel is er inmiddels een actuele categoriseringskaart van de gehele regio. Deze maakt onderdeel uit van de *Verkeersveiligheidsatlas Holland Rijnland*.



### **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.

**Aanbeveling:** De diverse wegbeheerders binnen de regio wordt nadrukkelijk verzocht de wegkenmerken de komende jaren te actualiseren.

#### 3.4.2 Maatschappelijk draagvlak verkeersveiligheid

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

Meer voorstanders in Holland Rijnland dan in de provincie:

- bestaande kruispunten waar de snelheid wordt verlaagd door drempels en plateaus (57% t.o.v. 51%);
- bestaande zebra's waar de snelheid wordt verlaagd door drempels (72% t.o.v. 64%);
- bestaand verbod op handmatig telefoneren (90% t.o.v. 86%)
- bestaande flitspalen (56% t.o.v. 50%)
- bestaande roodlichtcamera's (80% t.o.v. 72%)
- meer trajectcontrole (62% t.o.v. 55%)

Minder voorstanders in Holland Rijnland dan in de provincie:

- bestaande 60 km/u gebieden buiten de bebouwde kom (28% t.o.v. 33%)
- verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u (57% t.o.v. 63%)
- meer reclameachtige voorlichting van de overheid (63% t.o.v. 70%)
- meer spitsstroken (65% t.o.v. 73%)
- verhoging van maximumsnelheid voor bromfietzers (9% t.o.v. 12%)

### **Conclusie en aanbeveling maatschappelijk draagvlak**

**Conclusie:** Uit de *PROV 2009 en 2011* 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

De RPV Holland Rijnland heeft momenteel nog geen inzicht in de subjectieve verkeersveiligheid binnen de regio. Dit kan wellicht de komende jaren worden opgepakt als het *Meldpunt Veilig Verkeer*, een initiatief van Via en Veilig Verkeer Nederland, wordt doorontwikkeld.

#### 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 2011-2013* van de RPV Holland Rijnland en naar de website [www.hollandrijnland.net](http://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 wordt 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.

## **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 overstekplaatsen voor fietsers en het stimuleren en verbeteren van regionale en lokale fietsnetwerken.





#### 4.1.1 Oversteekplaatsen voor fietsers

Er hebben binnen Holland Rijnland geen specifieke acties ten aanzien van oversteekplaatsen voor fietsers plaatsgevonden. Dit is geïntegreerd in de algehele stimulering van het fietsnetwerk (zie 4.1.2).

#### 4.1.2 Stimuleren verbeteren regionaal- en lokaal fietsnetwerk

Het beleid ten aanzien van regionale en lokale fietsnetwerk van de RPV Holland Rijnland ligt in het verlengde van het Provinciaal fietsplan. De provincie Zuid-Holland bewaakt het proces in de regio en stemt de verbetering van het fietsnetwerk af met de betrokken wegbeheerders.

### **4.2 Ouderen (scootmobiel)**

In Holland Rijnland is de scootmobielcursus als lokaal project georganiseerd in de volgende gemeenten: Katwijk, Hillegom Teylingen, Noordwijk en Leiderdorp.

### **4.3 Motorrijders (actieplan)**

Het actieplan *Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders* is in februari 2011 verschenen en maakt onderdeel uit van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2010. Het doel van het *Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders* is om het ongevalsrisico per kilometer voor motorrijders te verkleinen en zo te zorgen voor minder slachtoffers onder motorrijders.

In het actieplan is een maatregelenpakket opgenomen dat zich richt op alle aspecten van verkeersveiligheid - gedrag, voertuig en infrastructuur - en die zowel van toepassing zijn op motorrijders als op automobilisten. Voor een volledig overzicht van de maatregelen wordt verwezen naar het actieplan zelf. Eén maatregel wordt hier specifiek genoemd omdat hiervoor de inzet van de wegbeheerders wordt gevraagd: het ministerie zal de wegbeheerders via het Bestuurlijk Koepeloverleg (BKO) vragen om gezamenlijk de kennis uit het CROW handboek motorrijders te actualiseren en op te nemen in de relevante CROW richtlijnen. Op deze manier worden alle wegbeheerders op een logische wijze geïnformeerd over een voor motorrijders zo veilig mogelijke inrichting van de infrastructuur. Dit houdt geen concrete actie voor de RPV en haar partners in maar is wel relevant voor toekomstige verkeersveiligheidsmaatregelen.

### **4.4 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.

#### 4.5 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 2007 t/m 2011) 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 2007 t/m 2011 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 2007 t/m 2011	ernstige sloff per 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep	ernstige slachtoffers per vervoerswijze													
				fiets		voet		auto		bromfiets		motor		overig			
0 t/m 3	15.415	4	<b>18</b>	0	0%	4	100	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
4 t/m 11	33.280	31	<b>65</b>	13	42	18	58	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
12 t/m 15	16.487	42	<b>177</b>	37	88	4	10	0	0%	1	2	0	0%	0	0%	0	0%
16 t/m 17	8.768	92	<b>730</b>	13	14	0	0%	0	0%	78	85	1	1	0	0%	0	0%
18 t/m 24	35.288	175	<b>373</b>	23	13	6	3	66	38	70	40	10	6	0	0%	0	0%
25 t/m 59	172271	516	<b>213</b>	147	28	26	5	178	34	97	19	61	12	7	1	7	1
≥ 60	74.358	210	<b>202</b>	105	50	33	16	43	20	22	10	5	2	2	1	2	1

Leesvoorbeeld: 92 16 t/m 17 jarigen zijn in Holland Rijnland in de periode 2007 t/m 2011 als ernstig verkeersslachtoffer geregistreerd. Omgerekend naar 100.000 inwoners uit dezelfde leeftijdsgroep zijn dit 730 16 t/m 17 jarige ernstige slachtoffers. Bij 85% 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 2007 t/m 2011*

De groepen, die relatief vaak als verkeersslachtoffer zijn 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. 85% van deze ernstige slachtoffers waren bromfietzers. Veelal is het slachtoffer zelf de veroorzaker van het ongeval.
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (**focusgroep jonge beginnende bestuurders**): 40% van deze ernstige slachtoffers waren bromfietzers. Veelal is het slachtoffer zelf de veroorzaker van het ongeval.





## 5. Terugblik vorig verkeersveiligheidsprofiel en resumé aanbevelingen

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

### Verkeersveiligheid

- Het aantal verkeersdoden blijft, net als in 2010, in 2012 onder de doelstellingslijn van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

### Gedrag: Voorlichting en handhaving

- In 2010 waren gordeldracht achterin, roodlichtnegatie, snelheid in 30 km/u gebieden en rijden onder invloed belangrijke aandachtspunten op het gebied van voorlichting en handhaving. Uit de diverse handavingsrapportages lijkt het (zelfgerapporteerd) gedrag op deze thema's te zijn verbeterd. Een nieuw thema dat aandacht behoeft is het te hard rijden op 100 km/u autowegen en 120 km/u autosnelwegen.

### Gedrag: Educatie

- Zowel in 2010 als in 2012 blijkt uit een analyse van de ongevalbetrokkenheid van diverse doelgroepen dat beginnende bestuurders (leeftijdsgroepen 16 t/m 17 en 18 t/m 24 jaar) relatief vaak relatief vaak als verkeersslachtoffer geregistreerd zijn. Verkeerseducatie is en blijft een middel om de ongevalsbetrokkenheid binnen de focusgroep beginnende bestuurders terug te dringen. In 2010 kwam de leeftijdsgroep 25 t/m 59 jaar nog als aandachtspuntgroep (qua geregistreeerde ernstige slachtoffers) naar voren; in 2012 was dat in mindere mate het geval.

Hieronder zijn alle aanbevelingen nogmaals opgesomd.

### Verkeersveiligheid

- Overleg met politie Hollands Midden en ROV over betrouwbaarheid verkeersongevallencijfers en mogelijkheid verhogen registratiegraad.

### Gedrag: Voorlichting

- Specifieke voorlichting over de risico's van snelheidsovertredingen op 100 km/u autowegen en 120 km/u autosnelwegen;

### Gedrag: Educatie

- Verhoogde inzet verkeerseducatie voor beginnende bestuurders (16 t/m 17 en 18 t/m 24 jaar).

### Gedrag: Handhaving

- Verhoogde handhaving op snelheidsovertredingen op 100 km/u autowegen en 120 km/u autosnelwegen;

### Infrastructuur: Schoolomgeving

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



## BIJLAGE: Achtergrond verkeersveiligheidsprofiel

### *Verschil met verkeersveiligheidsprofiel 2010*

De opzet van dit document is op hoofdlijnen hetzelfde als het verkeersveiligheidsprofiel dat in 2010 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:

- Het *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010* is niet meer actueel; in het profiel wordt alleen verwezen naar het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*;
- De codering van de maatregelen is vervallen; deze codering hoorde bij het (niet meer actuele) *Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010*;
- Een nieuw beleidskader is de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*. 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;
- 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.

#### Bronnen / gegevens:


- Het aantal ziekenhuisgewonden in de regio is, vanwege de lage registratiegraad, niet meer in het verkeersveiligheidsprofiel opgenomen; alleen het aantal geregistreerde verkeersdoden is vermeld;
- De doelgroepenanalyse uit het verkeersveiligheidsprofiel 2010 is gehandhaafd maar is nu gekoppeld aan de focusgroepen uit de *Beleidsimpuls Verkeersveiligheid*; verder is de doelgroepenanalyse verplaatst naar het hoofdstuk 'Specifieke thema's' (verder naar achteren in het document);
- De onderzoeksopzet van de *Effectmeting Regioplannen* is veranderd ten opzichte van voorgaande jaren. Voorheen werden telefonische enquêtes afgenomen onder automobilisten; in 2010 zijn internetenquêtes afgenomen onder automobilisten, motorrijders en bromfietzers. Omdat zowel de manier van enquêtes afnemen als de doelgroepen verschillend zijn, kan geen geheel zuivere vergelijking met voorgaande jaren worden gemaakt. De *Integrale Veiligheidsmonitor* van de diverse politiedistricten, de rapportage '*BOBSport*' (*Preventie rijden onder invloed uit sportkantines*) en het *Actieplan*




- 
- *Motorrijders* zijn bruikbare nieuwe bronnen voor het verkeersveiligheidsprofiel;
  - Van de landelijke rapportage *Handhavingsmonitor Verkeer* is geen actuele versie verschenen; deze is daarom niet meer in het profiel opgenomen;
  - De methode *PRIOS (PRIoriteit Ongevalcluster via Scenario)*, die in het verkeersveiligheidsprofiel 2010 was opgenomen, is niet doorontwikkeld en daarom niet meer bruikbaar;
  - 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 2011 (+ verkeersdoden 2012): 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.
  - Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2009 en 2011: een grootschalige enquête uitgevoerd door Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart (RWS/DVS). In de enquête staan de zelfgerapporteerde gedragsmotieven van verkeersdeelnemers van 15 jaar en ouder centraal.
  - Effectmeting Regioplannen 2010: vergelijkbaar met het *PROV* maar dan op regionaal niveau. 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 maar de meest actuele versie bevat gegevens die ten opzichte van de vorige verkeersveiligheidsprofiel nieuw zijn.
  - Rapportage "Thuiskomen in Nederland" 2011: een jaarlijks monitoringsonderzoek, uitgebracht door RWS/DWS waarin de campagne-inspanningen en de bereikte resultaten van het Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV) worden beschreven.
  - Rapport "Rijden onder invloed in Nederland" 2002-2011: 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.
  - Integrale Veiligheidsmonitor politieregio's 2001: de Integrale Veiligheidsmonitor is opgesteld voor de politieregio's Hollands Midden (alle gemeenten) en voor de politieregio Zuid-Holland-Zuid (gemeente Dordrecht).
  - BOBsport (Preventie rijden onder invloed uit sportkantines) 2012: in verschillende pilotregio's in diverse provincies - waaronder de Duin- en Bollenstreek en Leiden en omsteken in Zuid-Holland - zijn vrijwillige blaastesten gehouden bij sportkantines. Er is een 0-meting uitgevoerd in 2011 en een 1-meting in 2012. De resultaten van beide metingen zijn in de rapportage 'Preventie rijden onder invloed uit sportkantines' opgenomen.
  - Actieplan Motorrijders 2011: in het Actieplan Motorrijders zijn landelijke ongevallengegevens en maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid van motorrijders opgenomen.
  - Actieprogramma verkeersveiligheid RPV Holland Rijnland 2011-2013 en aanvullende informatie vanuit de RPV.
- 



De diverse gegevens zijn op diverse schaalniveaus beschikbaar: van landelijk tot regionaal / gemeentelijk. In het *Actieplan Motorrijders* zijn bijvoorbeeld alleen landelijke gegevens opgenomen terwijl in het *PROV per regio* gegevens over zelfgerapporteerd gedrag staan. 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 2011 (+ verkeersdoden 2012): landelijk, provinciaal, regionaal (RPV) en gemeentelijk;
- Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2009 en 2011: provinciaal en regionaal (RPV);
- Effectmeting Regioplannen 2010: regionaal (politieregio);
- Rapport "Rijden onder invloed in Nederland" 2002-2011: landelijk en regionaal (politieregio);
- Integrale Veiligheidsmonitor 2011: landelijk, provinciaal regionaal (politieregio en politiedistrict);
- BOBsport (Preventie rijden onder invloed uit sportkantines) 2012: regionaal (politieregio's Duin en Bollenstreek en Leidse Regio);
- Actieplan Motorrijders 2011: landelijk.
- Actieprogramma verkeersveiligheid RPV Holland Rijnland 2011-2013: regionaal en gemeentelijk.

### **Beleid**

Het overkoepelend beleid voor de Meerjarenplannen 2014-2016 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*.



Het 3	Generieke maatregelen	DO	ROV	Bron									
				ViaStat	PPPS	PROV	ER	ROV	monitor	Veiligheidsmonitor	Thuis NL	BOsport	Actieplan Motorrijders
§3.1	<b>Voertuig</b> Stimulering introductie ISA Onderzoek in-car systemen	B											
§3.2	<b>Gezond</b> Voorlichting vanuit het Rijk Voorlichting vanuit de Decentrale Overheden Verkeerseducatie (doelgroepenbenadering) Verkeershandhaving (regionaal overleg en afstemming) Borgen combinatie handhaving en voorlichting	B	B									V	
§3.3	<b>Infrastructuur</b> Aanpak onveilige locaties en trajecten op lokaal/regionaal wegennet Relatie verkeersveiligheid/kosteneffectiviteit in beeld brengen Visie verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen Integrale afweging bereikbaarheidsstudies onderliggend wegennet	T		V									
§3.4	<b>Onderzoek</b> Analyses type ongevallen 50- en 80-km wegen Maatschappelijk draagvlak verkeersveiligheid Subjectieve verkeersonveiligheid in beeld brengen Eenzijdige ongevallen	T		V									
§3.5	<b>Regionale regio</b> Uitvoering regionale regio's	T											
§3.6	<b>Overig regionaal</b> Overige, met name kennisgerelateerde, regionale projecten (risicoanalyse)	T											
§3.7	<b>Innovatie</b> 'Out of the box' denken structureel een plek geven (PPS/bedrijfsleven) verkeersveiligheid bij marktpartijen stimuleren	T											

T = Trekker  
B = Betrokken  
V = nieuwe bron / nieuwe maatregel  
V = vervallen

Het 4	Specifieke maatregelen	DO	ROV	Bron									
				ViaStat	PPPS	PROV	ER	ROV	monitor	Veiligheidsmonitor	Thuis NL	BOsport	Actieplan Motorrijders
§4.1	<b>Fiets</b> Overstaplocaties voor fietsers Stimuleren verbeteren regionaal- en lokaal fietsennet	B											
§4.2	<b>Scootmobiel</b> Scootmobiel	B											
§4.3	<b>Motorrijders</b> Actieplan Motorrijders	B											V
§4.4	<b>50/80 km/u wegen</b> Aanpak verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom	T		V									
	<b>Doelgroepen (Beleidsimpuls Verkeersveiligheid)</b> Fietsers Senioren Jonge beginnende bestuurders	T		V									
		B	B	V									
		B	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 neemt de laatste jaren af. Hierdoor wordt het per jaar lastiger om statistisch verantwoord ongevallenanalyses uit te voeren. De registratiegraad van ongevallen kan regionaal verschillen; de landelijke registratiegraad van de ongevallen is bij benadering als volgt:

- Ongevallen met dodelijke afloop (2011): 78% in Zuid-Holland
- Ongevallen met ziekenhuisgewonden (2009): 53% in Zuid-Holland
- Overige letselongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS): onbekend

Voor ongevallen met dodelijke afloop is het 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), worden deze in het verkeersveiligheidsprofiel voor trendbepalingen buiten beschouwing gelaten.





Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland  
Schuttersveld 9, 2316 XG Leiden  
Postbus 558, 2300 AN Leiden  
Tel. 071 – 523 90 90  
Fax. 071 – 523 90 99  
[info@hollandrijnland.net](mailto:info@hollandrijnland.net)  
[www.hollandrijnland.net](http://www.hollandrijnland.net)

