

ACTIEPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2022-2024



maakt een punt van nul.nl



Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Activiteiten 2022-2024 op hoofdlijnen
3. Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen
4. Beschrijving van de regionale keuzes voor Verkeersveiligheid als onderdeel in de regionale visie op Mobiliteit
5. Activiteitenplan 2022 – 2024
6. Begroting
7. Hoe sluiten de activiteiten uit het regionaal actieprogramma aan op de (speerpunten van) het Meerjarenprogramma ROV 2021-2024?
8. Wat zijn de prioriteiten en onderbouwing van keuzes, zoals bv focusgroepen?
9. Wat is de fasering van projecten in 2022-2024?
10. Hoe hangen de projectactiviteiten Gedragsbeïnvloeding samen met de infra projecten in 2022-2024?
11. Welke activiteiten uit het regionaal actieprogramma en welke inframaatregelen hangen samen met het provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2031?

1 Inleiding

Algemeen

In de jaren 2020 en 2021 is het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2020-2021 van Holland Rijnland in uitvoering geweest. Dit programma geeft het verzamel pakket gedragsbeïnvloedende maatregelen in het gebied van Holland Rijnland weer voor de jaren 2020-2021. Holland Rijnland wil ook in de komende jaren aan de slag met verkeersveiligheid. Daarom is een nieuw Actieprogramma tot stand gekomen. Dit programma heeft op verzoek van de subsidieverstrekker Provincie Zuid-Holland een driejarige tijdshorizon. Het plan 2022-2024 is een voortzetting van het plan 2020-2021.

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 2020 is het aantal verkeersgewonden in het gebied van Holland Rijnland gestegen van 678 in 2016 naar 1115 in 2020.

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. Gedragsbeïnvloedende maatregelen zullen de beoogde verkeersveiligheidswinst voor hun rekening moeten nemen. Deze maatregelen dienen door de regio's te worden uitgewerkt. De landelijke nota's geven namelijk aan dat de regie voor verkeersveiligheid bij de provincies en de regio's ligt. En op regionale schaal is gedragsbeïnvloeding effectiever dan op lokale schaal.

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

1. Om aan gedragsbeïnvloedende projecten en activiteiten een meer structureel ofwel continue karakter (3 of 2 jaar) te geven in plaats van een jaarlijks karakter (1 jaar). Een structureel karakter geeft meer zekerheid aan de uitvoerders van gedragsbeïnvloedende activiteiten en leidt tot meer effectiviteit.
2. Om te komen tot een meer effectieve regionale in plaats van lokale aanpak van de gedragsbeïnvloeding. Het Actieprogramma vormt de basis voor de komende jaren. Een meer effectieve regionale aanpak is van belang omdat, ondanks de slachtofferreductie, een verkeersslachtoffer naast uiteraard het persoonlijke leed tevens gemiddeld circa € 200.000 voor de maatschappij kost (bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid).

3. Bij de Provincie Zuid-Holland kan in het kader van de Subsidieregeling Mobiliteit 2017, onderdeel Gedragsbeïnvloeding, subsidie (50-75%) voor activiteiten in de periode 2022-2024 worden verkregen.

Wijzigingen ten opzichte van vorige actieprogramma's

Het voorliggende Actieprogramma is qua hoofdstukindeling afwijkend ten opzichte van voorgaande actieprogramma's. De subsidieverstrekker Provincie Zuid-Holland heeft verzocht in het Actieprogramma 2022-2024 speciale aandacht te schenken aan:

- Samenhang met regionale gebiedsagenda mobiliteit. De regio beschrijft de regionale keuzes voor Verkeersveiligheid als onderdeel in de regionale visie op Mobiliteit.
 - o Wat zijn de prioriteiten en onderbouwing van keuzes, zoals bv focusgroepen?
 - o Wat is de fasering van projecten in 2022-2024?
 - o Hoe hangen projectactiviteiten Gedragsbeïnvloeding samen met de infraprojecten in 2022-2024?
- Samenhang met provinciaal uitvoeringsprogramma en het ROV meerjarenprogramma.
 - o Welke activiteiten uit het regionaal actieprogramma en welke inframaatregelen hangen samen met het provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2031?
 - o Hoe sluiten de activiteiten uit het regionaal actieprogramma aan op de (speerpunten van) het Meerjarenprogramma ROV 2022-2024?

Een belangrijk verschil met voorgaande actieprogramma's is derhalve de aandacht voor infrastructuur. In de laatste paragrafen is onder meer aandacht voor infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten van gemeenten van Holland Rijnland en de mate waarin deze projecten samenhangen met het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2031 van de Provincie Zuid-Holland. De Provincie tracht hiermee, conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, verkeersveiligheid meer integraal te zien vanuit meerdere invalshoeken.

2 Activiteiten 2022 – 2024 op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk worden kort de belangrijke keuzes en hoofdlijnen van de activiteiten in de periode 2022 – 2024 beschreven:

0 – 4 jarigen

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

4 – 12 jarigen

- inzet meer verschuiven van uitbreiding van het aantal deelnemende scholen naar School op Seef naar borgen van de aanpak op de bestaande scholen.
- daartoe na drie jaren ondersteuning door de Verkeersleerkracht blijven bieden per school op maat, gemiddeld 8-20 uur per school
- promoten/stimuleren van verkeersveiligheidslabels
- dode hoeklessen

12 – 16 jarigen

- streven naar circa 50 scholen die actief bezig zijn met TotallyTraffic
- per school jaarlijkse inzet van ten minste één en maximaal drie betaalde modules uit TotallyTraffic
- stimuleren dat scholen die deelnemen aan het programma en TotallyTraffic-modules uitvoeren ten minste één zogenaamde doe-het-zelf-module uitvoeren
- via de website www.totallytraffic.nl keuze bieden aan de scholen voor aanbieders

jonge bestuurders (16-24-jarigen)

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

60+

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

campagneborden

- vier á vijf maal per jaar wisselen van posters op 235 campagneborden langs de wegen in Holland Rijnland waarbij wordt aangesloten op landelijke campagnes
- update van de borden

campagnes

- regionale fietsverlichtingscampagne over de gehele regio; hierbij trachten zoveel mogelijk spreiding over de regio te verkrijgen;
- BOB-sportcampagne
- Themaweek Veilige Schoolomgeving (voorheen Schoolbrengweek)



- ThemawEEK Maak van de Nul een Punt

organisatie

- de werkwijze middels een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid voortzetten

communicatie

- om zoveel mogelijk effect met te besteden middelen te kunnen bereiken, communicatieactiviteiten intensiveren
- communicatie-activiteiten Maak van de Nul een Punt richten op acties uit het Actieprogramma

begroting

- vaststellen begroting over duur van het project (2022–2024) om zodoende zekerheid naar partners (o.a. scholen) te kunnen bieden

3 Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen

Voor een goed begrip van de gedragsbeïnvloeding door Holland Rijnland is het van belang om stil te staan bij het huidige landelijk beleid.

Landelijk beleid vanaf 2020: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Eind 2018 lanceerde het Rijk het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV230). Dit plan is een strategische visie op de aanpak van verkeersveiligheid voor tot en met 2030.

In het SPV wordt ingezet op vijf kernelementen en negen thema's.

De vijf kernelementen zijn:

1. Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid
2. Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties
3. Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's
4. Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid
5. Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg

De genoemde kernelementen waren de afgelopen 16 jaar al reeds aanwezig in de aanpak door Holland Rijnland. De actieprogramma's werden op basis van risico's uit een verkeersveiligheidsprofiel samengesteld, de maatregelen waren regionaal gericht en het draaide om een goede gestructureerde samenwerking met maatschappelijke partners via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) Holland Rijnland.

Het SPV 2030 biedt de volgende negen belangrijke thema's op het gebied van risico's aan:

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

Holland Rijnland zet zich met het Actieprogramma met name in voor de thema's 4 tot en met 8. De gemeenten van Holland Rijnland zetten zich in voor thema 1. Het Rijk zet zich met name in voor thema 2, 3 en 6 tot en met 9

In het kader van het SPV is in het Meerjarenplan 2022-2024 van het Regionaal Ondersteuningsburo Verkeersveiligheid (ROV) voor de zes RPV-en waaronder RPV Holland Rijnland de tussenambitie geformuleerd dat uiterlijk in 2027 de stijgende lijn van verkeersslachtoffers is omgebogen naar een dalende lijn van vermijdbare slachtoffers. Om vervolgens van 2027 naar 2030 deze daling te

laten oplopen tot minimaal 5 en liefst 15 procent ten opzichte van cijfers uit 2018.

Regionale beleidskaders

Voor het tijdsbestek 2022-2024 zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid de volgende regionale beleidskaders van belang:

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2031 van de Provincie Zuid-Holland

Maak een Punt van Nul

Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid van Holland Rijnland (zie hoofdstuk 4)

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2031 van de Provincie Zuid-Holland

Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2031 van de Provincie Zuid-Holland is integraal en risicogestuurd. Samengevat zijn de ambities tot 2031:

- Meer sturen op risico's
- Steviger regie voeren
- Krachtiger samenspel tussen partners
- 80 km-wegen veiliger inrichten
- Polderwegen veiliger inrichten
- 50 km-wegen veiliger inrichten
- Meer fietspaden langs 50 km-wegen
- Meer 30 km-zones inrichten
- Focus op fietsers, jongeren en ouderen
- Effectiever handhaven met prioriteiten

Maak van de 0 een Punt (Mvd01.)

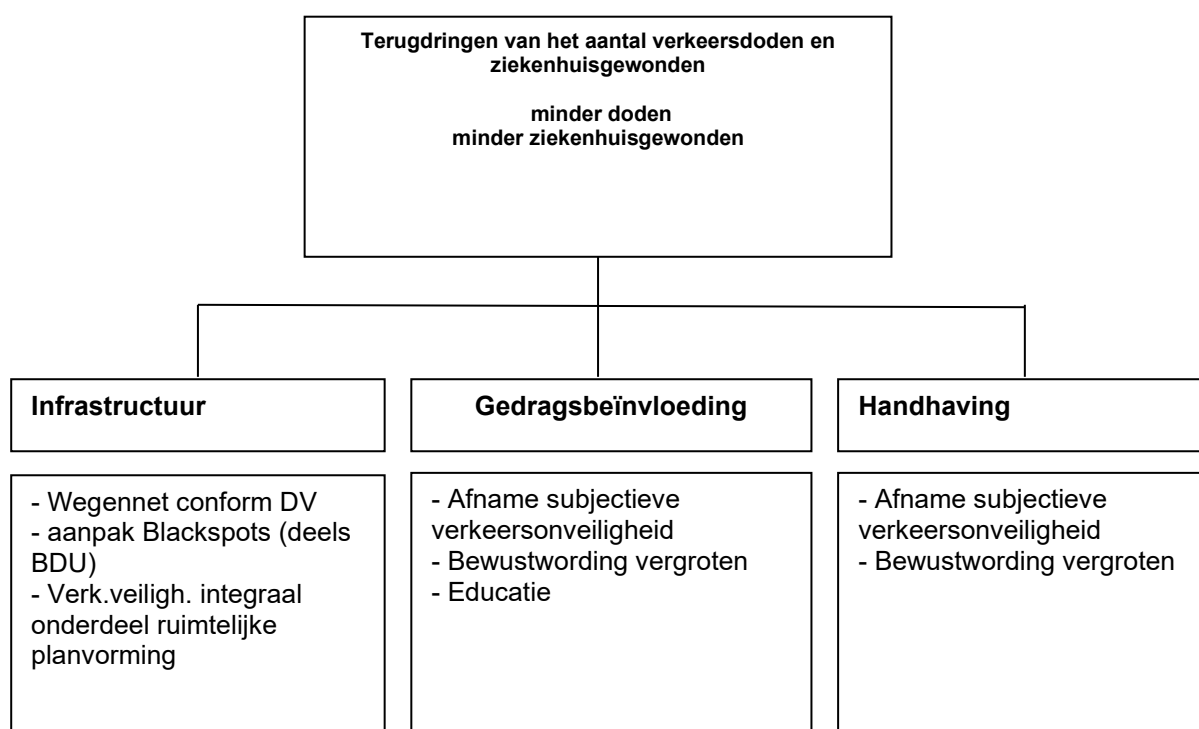
In Nederland is in een aantal provincies gestart met de visie Maak van de nul een Punt (Mvd01.) als basismotivatatie voor het gedrag in het verkeer, het verkeersveiligheidsbeleid en de uitvoering van verkeersveiligheidsactiviteiten. Deze visie ervaart niet als vanzelfsprekend dat er slachtoffers vallen in het verkeer. De in Zuid-Holland opererende Ambassadeurs Verkeersveiligheid ZH onderschrijven deze visie en dragen deze als volgt uit:

"Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel. Veilig verkeer is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden, bedrijven, scholen, organisaties en (groepen en/of individuele) burgers. We streven naar een cultuur in Zuid-Holland waarbij ernstige verkeersongevallen niet als vanzelfsprekendheid worden gezien, maar als een probleem, dat zo ver mogelijk moet en kan worden teruggedrongen door een gezamenlijke inzet van allemaal. Wij nemen onze verantwoordelijkheid en we roepen u en jou op verantwoordelijkheid te nemen binnen eigen mogelijkheden en omgeving om dit samen te realiseren."

4 Beschrijving van de regionale keuzes voor Verkeersveiligheid als onderdeel in de regionale visie op Mobiliteit

Het regionale verkeersveiligheidsbeleid in Holland Rijnland is in het verleden grotendeels beschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP). Dit plan dateert alweer uit 2003. In de uitvoeringsprogramma's (UP's) is de uitwerking van de verschillende programma's weergegeven. Deze UP's worden jaarlijks geactualiseerd.

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



De wens van de regio zoals opgenomen in het RVVP is dat een optimale mix van de volgende maatregelen samengesteld worden in een concreet maatregelenprogramma:

- Invoering (en goede inrichting) van 30 km- en 60 km-gebieden;
- Herinrichting van verkeersaders; dit verlaagt de snelheid
- 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.
- Projecten gericht op ouderen en oudere fietsers

Dit maatregelenprogramma heeft binnen Holland Rijnland de laatste jaren vorm gekregen via het Actieprogramma Verkeersveiligheid. Conform het UP RVVP zou het Actieprogramma uit moeten gaan van een integrale aanpak. Dit betekent dat naast gedragsbeïnvloeding ook aandacht zal worden besteed aan infrastructuur. Op deze manier sluit Holland Rijnland aan bij de beoogde aanpak zoals geformuleerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dit plan vindt ondersteuning door Provincie Zuid-Holland. De infrastructurele aanpak van verkeersveiligheid is echter grotendeels een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Eén van de activiteiten 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. Een dergelijke aanpak zal de komende jaren voor meer projecten worden nagestreefd.

Regionale Strategie Mobiliteit

De regio werkt in 2021 aan het opstellen van de Regionale Strategie Mobiliteit. Ook hierbij zal verkeersveiligheid een belangrijke rol gaan spelen. Wanneer als vervolgstap gewerkt wordt aan een integrale uitvoeringsagenda zal ook hier bij het benoemen en uitwerken van projecten verkeersveiligheid in de lijn van het SPV een belangrijke rol spelen. Dat geldt overigens bij alle visies en plannen die door de regio opgesteld worden of waar regionale medewerking aan wordt verleend. Een voorbeeld is de aanpak van doorstromingsmaatregelen ten behoeve van het reguliere openbaar vervoer in het concessiegebied waar Holland Rijnland deel van uitmaakt. Bij de aanpak van knelpunten in de doorstroming zal steeds de afweging worden gemaakt of het nemen van maatregelen de verkeersveiligheid niet zal verslechteren.

5 Activiteitenplan 2022-2024

Het Regionaal Ondersteuningsburo Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) heeft voor de zes RPV-en waaronder Holland Rijnland de doelstelling geformuleerd dat uiterlijk in 2027 de stijgende lijn van slachtoffers een dalende lijn wordt.

Het Activiteitenplan 2022-2024 dient in lijn te zijn met een zogenaamd raamwerk uit het Meerjarenplan van het ROV voor 2022-2024. Dit wordt in hoofdstuk 7 toegelicht. Het activiteitenplan betreft grotendeels een voortzetting van het activiteitenplan 2020-2021. De gedragsbeïnvloeding behelst daarbij met name Educatie en Voorlichting.

Voor wat betreft de educatie is het principe 'permanente verkeerseducatie' leidend. Dit houdt in dat er een benadering van de mens 'van de wieg tot het graf' met verkeerseducatie plaatsvindt, dus in alle leeftijdsfasen. 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.

Conform terminologie uit het SPV is bij elke activiteit aangegeven welke risicogroep en menselijke gedraging bediend wordt

5.1. Voorlichting

Menselijke gedragingen: afleiding, rijden onder invloed, snelheid, zichtbaarheid

Risicogroepen: alle verkeersdeelnemers

Landelijke achtergrond

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

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

Regionale achtergrond

RPV Holland Rijnland voert regionale verkeersveiligheidscampagnes uit. Met de regionale campagnes beogen we in te springen op de regionaal specifieke verkeersveiligheidsthema's en problematiek, zoals bijvoorbeeld het gebruik van medicijnen in het verkeer, alcohol in de sportkantine en smartphones op de fiets door jongeren.

Doelstelling

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

Concrete activiteiten en projecten van Holland Rijnland

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

1. In het gehele gebied van Holland Rijnland staan campagneborden langs de wegen. De laatste jaren zijn er een aantal verdwenen of kapot gegaan. Nu, in 2021, zijn er in totaal 235. 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 Alcohol (waaronder BOB), Verlichting, De Scholen zijn weer begonnen, Snelheid en Mono. Op deze wijze worden verkeersdeelnemers via een regionale aanpak geattendeerd op verkeersveilig gedrag. Doordat regionaal sprake is van één lijn in posters, die tevens aansluit op de landelijke campagnes, is er sprake van een eenduidige en daarom effectieve regionale gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. In overleg met de HR-groep wordt de staat van de borden steeds in de gaten gehouden. Sommige borden zijn toe aan vervanging.
2. In de regio vindt één maal per jaar de Campagne Fietsverlichting op diverse plaatsen plaats. Hieraan nemen de rijwielhandelaren uit de regio en de Fietzersbond deel. Fietzers kunnen op de actiedag hun verlichting gratis laten repareren bij de rijwielhandelaren en bij diverse stands. Materialen moeten echter wel zelf worden betaald. In de actieweek geven de rijwielhandelaren 10% korting op reparatie- en materiaalkosten. De periode waarin de campagne in de regio wordt georganiseerd is afgestemd op de landelijke campagne. Sinds 2015 vindt de Campagne Fietsverlichting in het gehele gebied van Holland Rijnland plaats. Van oudsher is het een project van de Rijnstreek. Echter vanaf 2015 doen rijwielhandelaren in de Leidse Regio en de Duin- en Bollenstreek mee.
3. Om de twee jaar is er de campagne "BOB in de sportkantine". Bij deze campagne worden bezoekers van sportkantines geattendeerd op verantwoord rijgedrag in relatie tot alcohol. Het maken van een BOB-afpraak staat hierbij centraal. Gelijktijdig vinden er handhavingsacties door de Politie plaats. De campagne richt zich op alle bezoekers van de sportvereniging, dus zowel toeschouwers als de sporters zelf. De campagne is een groot succes gebleken. Het aandeel nuchtere automobilisten stijgt en het aandeel zware drinkers daalt. Bij de wisseling van de campagneborden is tijdens de campagne extra aandacht voor de BOB.

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

4 of 5 maal per jaar wisselen van de campagneposters op 235 campagneborden:
20.000 euro

Campagne Fietsverlichting: 5000 euro

Subsidie

12.500 euro (50% van de kosten)

Voorlopige Terugblik op 2020-medio 2021 met oog op Corona Pandemie

In 2020 en eerste helft 2021 zijn periodiek de 235 campagneborden langs de wegen in de regio gewisseld met campagneposters, zoals BOB, Gordel en Snelheid.

Bij het begin van het nieuwe schooljaar 2020/2021 vond in vier gemeenten in regionaal verband 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 de tweede helft van 2021 zal een vervolg worden gegeven op de succesvolle campagne “BOB in de sportkantine”.

Conclusie: in de jaren 2020-2021 is via de campagneborden, campagne-acties en via de campagne “BOB in de sportkantine” vormgegeven aan handhaving en voorlichting.

Gelukkig heeft de Corona Pandemie geen invloed gehad op de uitvoering van Handhaving en Voorlichting. Het wisselen van de campagneposters en de campagne Fietsverlichting konden in 2020 en 2021 gewoon doorgaan.

5.2. Verkeerseducatie

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

5.2.1. voorschoolse verkeerseducatie (0-4-jarigen)

Menselijke risicovolle gedraging: afleiding

Risicogroep: kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

Achtergrond

Kinderen in de leeftijd van 0 tot 4 jaar en hun ouders zijn een heel belangrijke doelgroep van Permanente Verkeerseducatie. Vanzelfsprekend kunnen peuters nog niet zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Zij leren echter in een hoog tempo, zowel door imitatie van het gedrag van ouders en begeleiders als door te luisteren naar wat deze hen vertellen over het verkeer.

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

Doelstelling

1. Tenminste 23 instellingen per jaar (kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en centra voor buitenschoolse opvang) voeren het project JONGleren uit, inclusief ouderavond.
2. De inzet in 2022-2024 zal er op gericht zijn om enerzijds een grotere groep instellingen te faciliteren bij de uitvoering van het project JONGleren (kwantitatief) en anderzijds de betrokken instellingen te begeleiden bij het invullen van eigen plannen voor de organisatie en uitvoering van het project (kwaliteitsslag naar structurele inbedding). Op de (middel)lange termijn geeft een zo groot mogelijk aantal kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en centra voor buitenschoolse opvang op structurele wijze verkeerseducatie.

Activiteit van Holland Rijnland

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

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€30.000

Subsidie

€22.500 (75% van de kosten)

Voorlopige terugblik op 2020-2021 met oog op Corona Pandemie

Vanwege Corona gingen de kinderdagverblijven tijdelijk dicht. Die periode heeft de onderwijsbegeleidingsdienst gebruikt voor de verwerking van nieuwe aanmeldingen. Speciale ouderbijeenkomsten voor Jongleren zijn in 2020 niet doorgegaan.

In Holland Rijnland heeft vervolgens in 2021 gemiddeld op 23 peuterspeelzalen en kinderdagverblijven Jongleren plaats gevonden. De doelstelling uit het Actieprogramma 2020-2021 namelijk een jaarlijkse bediening van minimaal 20 kinderdagverblijven, is daarmee bereikt.

Het Jongleren is uitgevoerd door een onderwijsbegeleidingsdienst in opdracht van Holland Rijnland. De onderwijsbegeleidingsdienst deed de schriftelijke werving van de kinderdagverblijven, inventariseerde ze vervolgens en plande ze in. Via rapportages aan Holland Rijnland deed de onderwijsbegeleidingsdienst verslag van de voortgang.

5.2.2. educatie 4-12-jarigen: SCHOOL op SEEF

Menselijke risicovolle gedragingen: afleiding en zichtbaarheid

Risicogroep: kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

Theoretisch kader van School op Seef

SCHOOL op SEEF is hét programma in Zuid-Holland voor de aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie voor kinderen in de basisschoolleeftijd. Kinderen worden met dit programma in een veilige omgeving op

een eigentijdse manier begeleid in hun ontwikkeling tot duurzaam veilige weggebruikers. Samenwerking en gemeenschappelijk belang staan binnen SCHOOL op SEEF centraal. De verkeersveiligheid van kinderen is immers een gedeelde verantwoordelijkheid. Zie onderstaand het logo van School op Seef:



Het programma SCHOOL op SEEF heeft 7 doelstellingen:

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

Alle betrokkenen van SCHOOL op SEEF zijn:

- op de **school** krijgen de kinderen praktische en theoretische les volgens een doorgaande leerlijn;
- **ouders** geven natuurlijk het goede voorbeeld en oefenen met hun kinderen in het verkeer;
- de **gemeente** zorgt voor een fysiek veilige omgeving;
- **de regio** zorgt voor faciliteiten om activiteiten te organiseren en bevordert de samenwerking.
- **regionale projectleiders** voor gedragsbeïnvloeding ondersteunen en stimuleren binnen SCHOOL op SEEF de betrokken partijen en coördineren de samenwerking in de eigen regio.
- **verkeersleerkrachten** zijn coachen die de school voor een bepaalde tijd ondersteunen en adviseren bij het uitvoeren en organiseren van praktische verkeerslessen en andere SCHOOL op SEEF activiteiten;
- **schoolcontactpersonen Verkeer** coördineren binnen SCHOOL op SEEF alle verkeersactiviteiten en dragen zorg voor communicatie richting de ouders. De schoolcontactpersoon is hét aanspreekpunt op een school voor verkeersactiviteiten en zorgt ervoor dat verkeersveiligheid een vaste plek krijgt binnen de school.

- **verkeersouders** organiseren op school aanvullende en ondersteunende activiteiten zoals een Dodehoek actie of het Praktisch Verkeersexamen. Daarnaast houdt de verkeersouder de school scherp op het uitvoeren van verkeersactiviteiten en een veilige schoolomgeving.
- **lokale werkgroepen** binnen een gemeente of wijk waarin zowel scholen als gemeente, politie, verkeersleerkrachten en verkeersouders en (indien aanwezig) lokale vrijwilligers van VVN zitting hebben, zorgen voor continuïteit, enthousiasme en draagvlak om (gezamenlijk) verkeersactiviteiten uit te voeren.

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

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

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

Concrete activiteiten van Holland Rijnland voor School op Seef?

1. In Holland Rijnland is op een groot aantal scholen de verkeersleerkracht werkzaam om de school gedurende een periode van drie jaar op weg te helpen naar het zelfstandig uitvoeren van een totaalaanpak van verkeerseducatie. In januari 2021 nemen 185 van de (circa) 225 basisscholen deel aan School op Seef. De verkeersleerkrachten, in totaal zes, zijn in dienst van een onderwijsbegeleidingsdienst.
2. De onderwijsbegeleidingsdienst en twee projectleiders van Holland Rijnland benaderen steeds nieuwe scholen voor deelname aan het project School op Seef.
3. De gemeenten van Holland Rijnland zorgen zelf 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. Projectleiders van Holland Rijnland verlenen, indien gewenst, assistentie.
4. De deelnemende scholen werven in samenspraak met de gemeenten verkeersouders en een contactleerkracht verkeer op school. De verkeersouders worden bekostigd door Holland Rijnland.
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 een beoordelingscommissie van het ROV de school beoordelen of zij voldoen aan de gestelde criteria. Het verkeersveiligheidslabel wordt dan uitgereikt door de wethouder verkeer van de vestigingsplaats van de school.

6. Eénmaal per jaar vindt in de regio 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.

Waar zal Holland Rijnland zich op richten voor de jaren 2022-2024?

De inspanningen zullen er de komende drie jaar in ieder geval op gericht zijn om alle basisscholen te laten bedienen met School op Seef. Het gaat dus om een groei van 185 naar (ongeveer) 225 scholen.

Echter doelstelling is ook dat Holland Rijnland het programma structureel inbedt op de scholen. Scholen worden gevraagd of School op Seef nog structureel wordt voortgezet door de school zelf of dat men vanuit Holland Rijnland ondersteuning wenst. Na drie jaren bediening door de verkeersleerkracht vindt er een check plaats of er ook structureel aan verkeersveiligheid wordt gewerkt. De verkeersleerkracht krijgt nog een beperkt aantal uren per jaar om de school te bezoeken. Ook worden scholen om deze reden aangemoedigd om een zogenaamd verkeersveiligheidslabel te behalen. De werkzaamheden van de verkeersleerkracht zijn zodanig opgebouwd dat een deelnemende school na de drie jaren in principe altijd zou moeten voldoen aan de labeleisen.

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

In een periode van drie jaren neemt de inzet van de verkeersleerkracht op de school af en de inzet van de school zelf toe volgens onderstaand model.

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

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

Nieuwe activiteit voor 22-24: opnieuw benaderen van "oude" scholen

Geconstateerd is dat het risico van de huidige aanpak is dat scholen die jaren geleden begeleid zijn, nu niet meer actief deelnemen, of moeilijk te bereiken zijn zodat niet bekend is ze nog actief deelnemen. Daarom benadert de onderwijsbegeleidingsdienst de scholen allemaal opnieuw.

Wat zijn de jaarlijkse kosten van School op Seef?

€321.500

Subsidie

€241.125 (75% van de kosten)

Voorlopige terugblik op 2020-medio 2021 mede met oog op Corona Pandemie

Vanwege Corona gingen de basisscholen tijdelijk dicht. Ook wilden scholen, om verschillende redenen, in deze periode geen verkeerslessen afnemen (reden: geen ouderhulp, andere prioriteiten, dit hele schooljaar geen School op Seef, schoolplein niet vrij vanwege wisselende pauzes (1 groep tegelijk op het schoolplein met pauze)).

De verkeersleerkrachten gingen zich tijdens de sluiting van de scholen toeleggen op onder meer:

- het ontwerpen van zgn. “wijklessen” voor de toekomst zoals het ontwerpen van educatieve verkeerswandelingen, het opzetten van een speurtocht aan de hand van verkeersborden.
- het maken van online-theorielessen rond schoolomgeving en verkeer, het maken van een verkeersquiz.

5.2.3. Educatie 12-16 jaar: TotallyTraffic

Menselijke risicovolle gedragingen: afleiding, fietsen onder invloed, zichtbaarheid

Risicogroep: onervaren verkeersdeelnemers

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. Onderstaand het logo van Totally Traffic:



Wat willen we bereiken met Totally Traffic?

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.

Concrete activiteiten van Holland Rijnland

1. Activiteiten omtrent Totally Traffic zoals jongerendebatten, cabaretvoorstellingen, fietsvaardigheidsoefeningen, fietsonderhoud, etc. Scholen kunnen jaarlijks tot een bedrag van € 4.000,- besteden aan de uitvoering van die modules, waarbij de plicht geldt om tevens minstens één module zelf uit te voeren ('gratis' module). De hoogte van dit bedrag kan nog worden bijgesteld aan de hand van de ervaringen. De scholen voeren allen ook daadwerkelijk projecten uit, waarbij het streven is gericht op deelname in ten minste twee leerjaren.
2. De onderwijsbegeleidingsdienst en projectleiders van Holland Rijnland benaderen scholen om deel te nemen. De scholen doen zelf een "bestelling" voor een module op de website www.totallytraffic.nl.
3. Tussen de deelnemende scholen en de betreffende gemeente is contact over de schoolomgeving en / of school-thuis-routes.

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€77.900

Subsidie

€58.425 (75% van de kosten)

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

Voorlopige terugblik op 2020-2021 met oog op Corona Pandemie

Op het merendeel van de scholen voortgezet onderwijs in Holland Rijnland is het programma Totally Traffic in uitvoering. Er is cabaret, debatten, theatersport, en les over fietsvaardigheid. De scholen van Holland Rijnland reageren enthousiast op dit aanbod.

Doelstelling uit het Actieprogramma 2020-2021 was dat de meeste scholen voortgezet onderwijs meedoen met Totally Traffic. In 2021 vindt op de meeste scholen in Holland Rijnland Totally Traffic plaats. Echter In 2020 toonden scholen vanwege corona richting Holland Rijnland minder dan normaal belangstelling voor modules zoals aan hun aangeboden op de website www.totallytraffic.nl. Een flinke tijd gingen de scholen dicht.

Desondanks hebben op de scholen in de jaren 2020 en 2021 de volgende modules of lessen op de scholen plaatsgevonden:

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

- Kruispunt: leerlingen discussiëren over verkeer
- Studio Flits: leerlingen maken een fotostrip over goed en slecht gedrag in het verkeer

- Dode Hoek-lessen

- lessen over alcohol, drugs en verkeer

- het educatief cabaret Zeven Sloten: leerlingen oefenen gedrag in het verkeer
Vergeleken met 2017-2019 was er echter een stuk minder uitvoering.
De scholen deden zelf een “bestelling” voor een module op de website
www.totallytraffic.nl.

5.3. beginnende bestuurders (16-25 jarigen)

Menselijke risicovolle gedragingen: afleiding, rijden onder invloed, snelheid, zichtbaarheid

Risicogroep: onervaren en ervaren verkeersdeelnemers

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 rijexamenring en rijbewijzen spelen hier op in.

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

Wat willen we bereiken met Jonge Bestuurders?

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

Concrete activiteiten van Holland Rijnland?

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

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€5000

Subsidie

€3750 (75% van de kosten)

Terugblik op 2020-medio 2021 met oog op Corona Pandemie

Vanwege corona zijn de Praktijkdagen Jonge Automobilisten in 2020 en eerste helft 2021 afgelast.

5.4. ouderen (60+)

Menselijke risicovolle gedragingen: afleiding, rijden onder invloed, zichtbaarheid

Risicogroep: kwetsbare, onervaren en ervaren verkeersdeelnemers

Achtergrond

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

Wat willen we bereiken?

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

Concrete activiteiten van Holland Rijnland

Activiteiten zijn rijvaardigheidsdagen, bijbehorende opfriscursussen en scootmobielcursussen. In de periode 2022-2024 zal de inzet er op gericht zijn dat tenminste 3 rijvaardigheidsdagen voor senioren worden georganiseerd en tenminste 3 scootmobielcursussen voor senioren worden georganiseerd

Wat zijn de jaarlijkse kosten?

€13.000

Subsidie

€6.500 (50% van de kosten)

Terugblik op 2020-medio 2021 met oog op Corona Pandemie

Vanwege corona zijn alle activiteiten rond ouderen geschrapt. Er zijn uitsluitend wat voorbereidingswerkzaamheden (met bijbehorende kosten) geweest in januari en februari 2020.

5.5. Organisatie

Aansturing van de uitvoering van het Actieprogramma geschiedt door Holland Rijnland en twee externe projectleiders, een zgn. Projectleider "Oost" en een Projectleider "West".

Om de gemeenten onderling beter geïnformeerd te kunnen houden en tevens een betere afstemming te kunnen hebben met externe partijen zoals Veilig Verkeer Nederland en de politie, is een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV)



ingesteld. Ook de overige regio's in de provincie werken met een RPV-structuur. Deze RPV komt circa 3 maal per jaar bijeen met als deelnemers:

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

5.6. Lokale projecten gedragsbeïnvloeding

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

5.7. Communicatie Maak een Punt van Nul

Alle acties uit het Actieprogramma hebben tot doel toe te werken naar nul verkeersslachtoffers. Bij elke actie zal er promotie zijn van Maak van de Nul een Punt.

**Samen maken we een put van NUL verkeersslachtoffers
in
Holland Rijnland!**

6 Begroting Meerjarenplan 2022-2024

Beschikbare middelen

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

Meerjarenbegroting 2022-2024

Bijgevoegd is de meerjarenbegroting 2022-2024. 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.

7 Hoe sluiten de activiteiten uit het regionaal actieprogramma aan op de (speerpunten van) het Meerjarenprogramma ROV 2022-2024?

Het meerjarenplan ROV 2022-2024 beschrijft drie onderscheidende categorieën die de basis kunnen vormen van maatregelen:

1. Leeftijd
2. Risicogroepen Strategisch Plan Verkeersveiligheid
3. Menselijke gedragingen

Leeftijd

De onderstaande leeftijden worden onderscheiden:

- 0 tot 4 jarigen (nieuwe verkeersdeelnemers)
- 4 t/m 11 jarigen (scholieren basisonderwijs)
- 12 t/m 17 jarigen (scholieren voortgezet onderwijs)
- 18 t/m 24 jarigen (jonge/beginnende bestuurders)
- 25 t/m 59 jarigen (zakelijke en recreatieve rijders)
- 60-plussers (senioren)

Risicogroepen op grond van het SPV

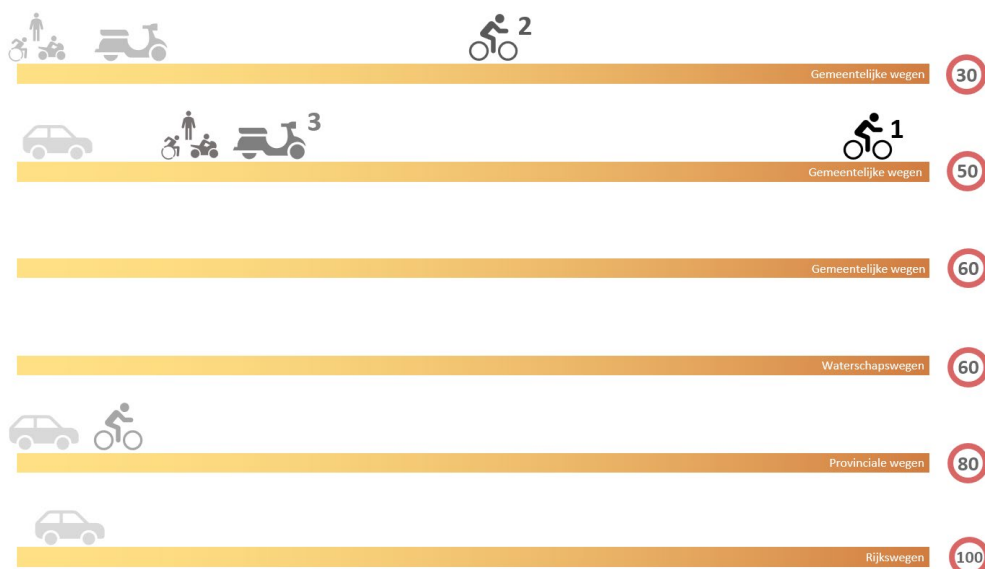
In het SPV wordt een aantal belangrijke risicogroepen benoemd, te weten:

- Kinderen en ouders
- Senioren
- Jongeren
- Motorrijders

In het Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031 (gebaseerd op het SPV) zijn risicogroepen gecategoriseerd naar leeftijd, voertuigtype en/of wegtype. Om deze categorisering te maken is een QuickScan door buro Sweco uitgevoerd. Er zijn daarbij een viertal groepen verkeersdeelnemers onderscheiden: fietsers, bromfietsers, automobilisten en overige verkeersdeelnemers. De risicogroepen voor Holland Rijnland zijn op basis van de risico-analyse van Sweco:

1. fietsers op gemeentelijke 50km-wegen: oudere fietsers en fietsers van jongere en middelbare leeftijd. De ongelukken gebeuren met name op kruispunten met interactie met overig verkeer.
2. fietsers op gemeentelijke 30km-wegen. De ongelukken gebeuren met name op wegvakken.
3. jonge bromfietsers op 50 km-wegen. De ongelukken gebeuren op wegvakken en kruispunten.

De zogenaamde risicotabel voor Holland Rijnland is:



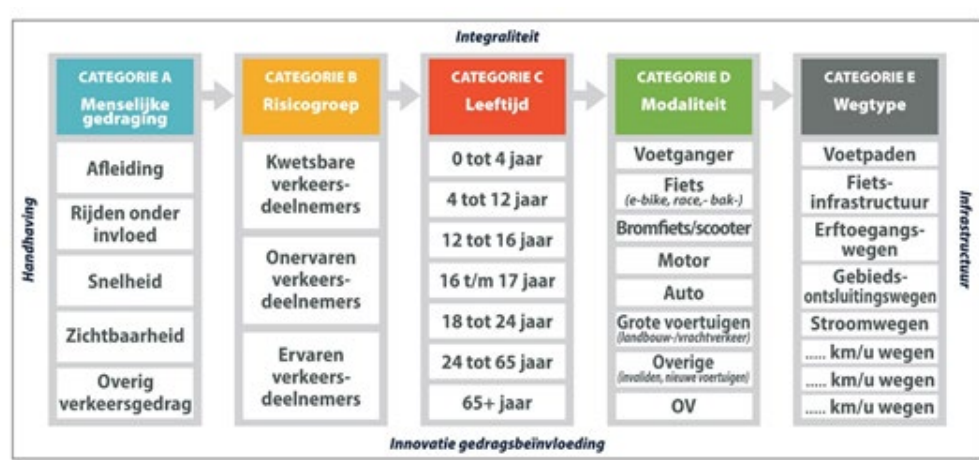
Volgens het meerjarenprogramma van het ROV kunnen op basis van de risicoanalyse van Sweco voor Holland Rijnland thema's worden toegeschreven aan de risicogroepen jongeren, senioren en/of aan modaliteiten met name fietsers. In Holland Rijnland is in het Actieprogramma volop aandacht voor deze groepen. Fietsvaardigheid zit met name in de programma's School op Seef en Totally Traffic.

Menselijke gedragingen

In ruim 90% van de ongevallen is het gedrag van de verkeersdeelnemers een bepalende factor.¹³ Gedrag is dus eveneens een specifieke categorie van waaruit maatregelen moeten worden geïnitieerd.

Focusgroepen volgens het ROV

Op basis van menselijke gedragingen, risicogroepen en leeftijdsindeling komt het ROV Zuid-Holland tot een raamwerk voor de categorisering van de activiteiten:



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

Bijvoorbeeld gedragsbeïnvloeding in het Voortzet Onderwijs raakt afleiding, onervaren verkeersdeelnemers, 12-16 jaar, fiets en fietsinfrastructuur.

Conclusie: de activiteiten uit het Actieprogramma van Holland Rijnland matchen met het raamwerk van het ROV. Er is aandacht voor menselijke gedragingen, risicogroepen, leeftijdsgroepen en modaliteiten zoals genoemd in het raamwerk.

8 Wat zijn de prioriteiten en onderbouwing van keuzes, zoals focusgroepen?

De focusgroepen voor Holland Rijnland zijn benoemd in een zogenaamde risico-analyse door buro Sweco en in een zogenaamd Verkeersveiligheidsprofiel van buro Breider.

Sweco

Buro Sweco heeft in opdracht van Provincie Zuid-Holland eind 2019 een quick scan voor verkeersveiligheidsrisico's van het wegennet voor onder meer Holland Rijnland en de inliggende gemeenten gepresenteerd. In de rapportage zijn de top risico's voor Holland Rijnland en de gemeenten gepresenteerd. De top risico's zijn gedefinieerd als die verkeersdeelnemers naar leeftijdsgroep en locatie waar in de toekomst de meeste ongevallen te verwachten zijn. Dit worden de focusgroepen genoemd. De focusgroepen zijn (zie ook eerder):

1. fietsers op gemeentelijke 50km-wegen: oudere fietsers en fietsers van jongeren en middelbare leeftijd. De ongelukken gebeuren met name op kruispunten met interactie met overig verkeer.
2. fietsers op gemeentelijke 30km-wegen. De ongelukken gebeuren met name op wegvakken.
3. jonge bromfietsers op 50 km-wegen.

De grootste risico's spelen zich volgens Sweco af in Alphen aan den Rijn, Leiden en Katwijk.

Verkeersveiligheidsprofiel

De provincie Zuid Holland stelt om de paar jaar voor alle regio's een zogenaamd Verkeersveiligheidsprofiel op. Het profiel geeft een overzicht van de karakteristieke verkeersveiligheidsproblemen in de regio. Deze zijn verkregen uit verschillende bronnen. In het regionale Actieprogramma 2020/2021 is de laatste versie van het Verkeersveiligheidsprofiel opgenomen. Uit het profiel blijken de volgende focusgroepen:

- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 16 t/m 17 jaar: verkeersdeelnemers in deze leeftijdscategorie zijn het vaakst geregistreerd als (ernstig) slachtoffer bij verkeersongevallen. 50% van deze ernstige slachtoffers zijn bromfietsers.

- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (jonge beginnende bestuurders): 34% van deze ernstige slachtoffers zijn bromfietzers en 26% zijn automobilisten.
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 25 t/m 59 jaar (ervaren bestuurders): 29% van deze ernstige slachtoffers zijn fietsers, 23% zijn bromfietzers en eveneens 23% zijn automobilisten.
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 60 jaar of ouder (ouderen): 44% van deze ernstige slachtoffers zijn fietsers.
- Verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar (middelbare scholieren): 62% van deze ernstige slachtoffers zijn fietsers.

Buro Sweco en het Buro Breider zitten grotendeels op één lijn voor wat betreft de focusgroepen voor Holland Rijnland: fietsers en bromfietzers verdienen alle aandacht.

Voor wat betreft fietsers zet Holland Rijnland fietseducatie en fietsvoorlichting in via de bestaande succesvolle regionale programma's SCHOOL op SEEF en TotallyTraffic. Daarnaast heeft het Regionaal Ondersteuningsburo Verkeersveiligheid Zuid-Holland een programma fietsveiligheid opgesteld, het zogenaamde Doortrappen, dat ook in Holland Rijnland wordt uitgevoerd. Dit project is gericht op de fietsvaardigheid voor ouderen.

Voor wat betreft bromfietzers ontbreekt in Holland Rijnland op dit moment nog de nodige aandacht voor de bromfietsveiligheid. In het verleden is hier wel een project voor opgezet, maar dit was geen succes. Er waren nauwelijks deelnemers. Voor de komende jaren zal bekeken worden of dit project weer opgepakt kan worden. In ieder geval is bromfietsveiligheid opgenomen in Totally Traffic.

9 Wat is de fasering van infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsprojecten in 2022-2024?

Fasering infrastructurele projecten

De gemeenten van Holland Rijnland geven uitvoering aan allerlei infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten zoals beschreven in de Regionale Gebiedsagenda 2022-2025. Het betreft hier een meerjarige aanpak met uitvoeringsgerede Duurzaam Veilig-projecten voor 2022 en een doorkijk van projecten voor 2023-2025.

Fasering projecten gedragsbeïnvloeding

Vanwege de coronacrisis worden in 2020 en 2021 niet alle projecten uitgevoerd. Zo gauw de Pandemie dat toelaat worden de activiteiten weer opgepakt en naar verwachting zal vanaf 2022 de uitvoering weer 100% zijn.

10 Hoe hangen de infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsprojecten met elkaar samen in 2022-2024?

De doelstellingen van de infraprojecten 2022-2024 zijn beschreven in de Regionale Gebiedsagenda 2022-2025. Daarin is expliciet beschreven hoe het infraproject scoort op Verkeersveiligheid. De infraprojecten hebben als doel:

- Verbeteren van het gevoel rond verkeersveiligheid: dit wordt gestimuleerd door gedragsbeïnvloeding van alle leeftijdsgroepen
- Beïnvloeding van haal- en brenggedrag: dit wordt gestimuleerd door bijv. Campagne de scholen zijn begonnen
- Verlagen aantal ongevallen op kruispunten: dit wordt gestimuleerd door bijv. School op Seef, Totally Traffic en Fietscursussen voor Volwassenen
- Snelheidsverlaging: dit wordt gestimuleerd door campagneposters en campagneborden in het kader van Handhaving en Voorlichting
- Verbeteren verkeersveiligheid fietsers en voetgangers op rotondes door wijzigen voorrang en aanleg zebrapaden: dit wordt gestimuleerd door School op Seef en Fietscursussen voor Volwassenen. Echter er zijn regionale verschillen in wel of geen voorrang voor fietsers op rotondes.
- Fiets een eigen plek geven op de rijbaan: dit wordt mede gestimuleerd door Fietscursus Volwassenen
- Verbeteren verkeersveiligheid langzaam verkeer: dit wordt gestimuleerd door onder meer gedragsbeïnvloeding van ouderen
- Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels en asverspringingen: dit wordt gestimuleerd door campagneposters en campagneborden in het kader van Handhaving en Voorlichting

11 Welke activiteiten uit het regionaal actieprogramma en welke inframaatregelen hangen samen met het provinciaal Uitvoeringsprogramma?

Onderstaande tabel beschrijft de samenhang tussen het Actieprogramma en het provinciaal Uitvoeringsprogramma.

Actieprogramma Holland Rijnland	Relatie met Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2031
School op Seef, Jongleren, Jonge Bestuurders, Totally Traffic, Ouderen en Fietscursussen Volwassenen	In paragraaf 5.2 van het UP zijn beschreven de risicogroepen jong en oud zoals kinderen, jongeren, ouderen en fietsers
Campagneborden met posters langs de wegen en deelname politie in RPV-overleg	In paragraaf 5.3 van het UP is handhaving beschreven.
Er is aandacht voor de door Sweco beschreven risico's voor Holland Rijnland, zo is er aandacht voor fietsers via School op Seef en Totally Traffic. Er is nog onvoldoende aandacht voor bromfietsers.	In paragraaf 5.4. van het UP is de risico-analyse door buro Sweco beschreven.

In het hiernavolgende worden in diverse kopjes uiteengezet hoe de infrastructurele projecten van de gemeenten van Holland Rijnland in lijn zijn met het Uitvoeringsprogramma van Provincie Zuid-Holland. In het UP betreffen de volgende paragrafen infrastructurele verkeersveiligheid:

paragraaf 4.3 en 6.1.3: 30 km-zones en inrichting 50 km wegen

paragraaf 5.1: Duurzaam Veilig

paragraaf 6.1.1: provinciaal streefbeeld: veilige infra in 2031

paragraaf 6.1.6 en 6.1.7: Fietsinfrastructuur en doorfietsroutes

paragraaf 8.2: Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)

Er wordt in Holland Rijnland gewerkt aan 30 km zones (paragraaf 4.3 en 6.1.3)

In het provinciaal UP is aangegeven dat de provincie in 2021 in gesprek wil met de regio's over welke wegvakken tot 30 km-weg ingericht kunnen worden. Dit naar aanleiding van de motie-Kroger van oktober 2020. 30 km in de bebouwde kom dient voortaan uitgangspunt te zijn. In de Gebiedsagenda van Holland Rijnland zijn meerdere projecten voor 2022 en verder gepland die betrekking hebben op

downgraden van de weg van 50 km/u naar 30 km/u met bijbehorende DV maatregelen ter verhoging verkeersveiligheid.

Er zijn in Holland Rijnland projecten Duurzaam Veilig in uitvoering (paragraaf 5.1)

In het provinciaal Uitvoeringsprogramma is Duurzaam Veilig beschreven. Duurzaam Veilig heeft tot doel het verkeer structureel en systematisch veiliger te maken. Infraprojecten van de gemeenten van Holland Rijnland uit de Gebiedsagenda hebben onder meer betrekking op Duurzaam Veilig namelijk:

- Herinrichting overeenkomstig CROW-richtlijnen. Wegvakken laten voldoen aan de wegkenmerken van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.
- Vormgeving van kruispunten veranderen zodat deze klopt met de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden
- Sommige rotondes zijn verkeersonveilig. Fietzers en voetgangers krijgen bij rotondes voorrang. Bij deze maatregelen dient ook rekening gehouden te worden met eventuele OV-routes.

Holland Rijnland geeft gestalte aan het Provinciaal streefbeeld “veilige infra in 2031”(paragraaf 6.1.1)

Het provinciaal UP schetst als doel dat voor alle provinciale en gemeentelijke weginfrastructuur risicofactoren in kaart zijn gebracht. Wegbeheerders hebben op basis van de risico's prioriteiten gesteld en dat in maatregelen vertaald. Voor nieuwe infra wordt altijd een risico-analyse uitgevoerd door buro Sweco. Holland Rijnland is voornemens de actualisatie door Sweco te volgen in hun prioritering van maatregelen.

De gemeenten van Holland Rijnland werken volop aan Fietsinfrastructuur en Doorfietsroutes (paragraaf 6.1.6 en 6.1.7)

De Provincie wil fietsen stimuleren. De fietsinfrastructuur vraagt om meer investeringen en in het bijzonder de aanleg van doorfietsroutes. Uit de Gebiedsagenda van Holland Rijnland blijkt dat de gemeenten belangrijke fietsroutes aanleggen. Te noemen valt onder meer:

- Fietspad Biltlaan. Het gaat hier om de aanleg van een fietspad langs de Biltlaan ten behoeve van een veilige en comfortabele route voor fietsers tussen Katwijk en Noordwijk.
- Fietsroute Korte Vliet, onderdeel fietsroute Leiden-Voorschoten. Het betreft hier het verbeteren van de fietsroute langs de Korte Vliet door aanleg van een 3 meter breed fietspad.
- Fietsstraat Westkanaalweg te Nieuwkoop. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te waarborgen is het gewenst om van de Westkanaalweg een fietsstraat te maken.
- Tweede fase Fietspad Westerbaan. Verdere aanleg van de fietsverbinding tussen Laan van Nieuw Zuid en Westerbaan als onderdeel van de snelfietsroute Leiden – Valkenburg- Katwijk aan Zee. Vanwege veiligheidsoverwegingen wordt het fietspad uitgebreid/verbreed.
- Fietscorridor Leiden-Noordwijk, gedeelte Nachtegaallaan. Het betreft hier comfortabeler en herkenbaarder maken van de fietsroute met een duidelijkere weginrichting.

- Fietspad Rijndijk Oost te Alphen aan den Rijn en Fietspad Engelendaal te Leiderdorp. Deze regionale fietspaden worden verbreed. Dit heeft als effect een verbeterde doorstroming en verkeersveiligheid.
- Aanleg van een Velostrada (fietsnelweg) vanaf de Groote Vink in Leiden. De Velostrada zal zorgen voor een snelle fietsverbinding tussen Leiden en Den Haag.

De infrastructurele projecten van de gemeenten van Holland Rijnland voldoen aan het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (paragraaf 8.1)

Sinds 2018 vraagt Provincie Zuid-Holland de regiovoordracht voor verdeling van gelden voor paragraaf 2 SRM op te stellen door middel van een zogenaamde Gebiedsagenda. Deze Gebiedsagenda bestaat uit een projectlijst voor de komende 4 jaar die moet voldoen aan een provinciaal format. Een belangrijk toetsingscriterium in het format is of het project scoort op Verkeersveiligheid, Bereikbaarheid en Leefbaarheid. Dit zijn de officiële toetsingscriteria uit het PZI. Op deze wijze levert Holland Rijnland infraprojecten voor subsidie aan die in lijn zijn met PZI en deel uitmaken van de uitvoeringsprogramma's behorende bij het regionale RVVP.