

**Actieprogramma Verkeersveiligheid**

**2011-2013**

**Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland**

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	3
1.1	Algemeen .....	3
1.2	Waarom gedragsbeïnvloeding binnen verkeersveiligheid en waarom binnen Holland Rijnland- verband? .....	3
2	Activiteiten 2011 – 2013 op hoofdlijnen.....	5
2.1	Inleiding.....	5
2.2	Activiteiten.....	5
3	Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen .....	6
3.1	Landelijke beleidskaders.....	6
3.2	Regionale beleidskaders.....	7
4	Verkeersveiligheidsprofielen .....	10
4.1	Verkeersveiligheidsprofiel Holland Rijnland.....	10
4.2	Verkeersveiligheidsprofiel Rijnstreek .....	10
5	Evaluatie.....	11
5.1	Evaluatie Meerjarenvisie 2008 – 2010 RPV Rijnstreek .....	11
5.2	Evaluatie meerjarenplan verkeersveiligheid 2009 – 2011 Holland Rijnland .....	12
6	Activiteitenplan 2011 / 2013 .....	16
6.1	Voorlichting .....	16
6.2	Verkeerseducatie .....	17
6.3	Handhaving.....	23
6.4	Verkeersveiligheidsatlas .....	24
6.5	Organisatie.....	24
6.6	Lokale projecten gedragsbeïnvloeding .....	25
7	Begroting Meerjarenplan 2011-2013.....	26
7.1	Beschikbare middelen.....	26
7.2	Meerjarenbegroting 2011-2013.....	26

# 1 Inleiding

## 1.1 Algemeen

Dit actieprogramma verkeersveiligheid Holland Rijnland heeft voor de eerste maal betrekking op 15 gemeenten. Sinds 1 april 2010 nemen ook de Rijnstreekgemeenten Alphen aan den Rijn, Nieuwkoop en Rijnwoude deel aan de gemeenschappelijke regeling Holland Rijnland.

Voorheen beschikte Holland Rijnland en de Rijnstreek elk over een eigen meerjarenplan. Die van Holland Rijnland heeft betrekking op de periode 2009 – 2011 en die van de Rijnstreek op de periode 2008 – 2010. Daarmee komt dit actieprogramma 2011 - 2013 ten opzichte van het meerjarenplan Holland Rijnland 2009 – 2011 in feite een jaar 'te vroeg'. Voor deze vervroeging is gekozen om de processen binnen Holland Rijnland te stroomlijnen voor alle gemeenten en tevens om in de pas te lopen met de overige regio's binnen de provincie Zuid Holland.

## 1.2 Waarom gedragsbeïnvloeding binnen verkeersveiligheid en waarom binnen Holland Rijnland-verband?

In 2004 is de Nota Mobiliteit (2004-2020) verschenen. In deze nota staan de landelijke kaders met betrekking tot verkeersveiligheid omschreven. Een permanente verbetering van de verkeersveiligheid blijft 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 Nota Mobiliteit geeft 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.

In het verleden werden jaarlijks de resultaten en de activiteiten van de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid van de Leidse Regio, Duin- en Bollenstreek en Rijnstreek opgenomen in een werkplan. Vanaf 2005 wordt door het samenwerkingsverband Holland Rijnland en de RPV Rijnstreek gewerkt met driejarige, zogenaamde meerjarenvisies gedragsbeïnvloeding. Om de volgende redenen is gekozen voor deze aanpak:

1. 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).

2. 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.
  
3. Bij het ROV Zuid-Holland kan in het kader van BDU Gedragsbeïnvloeding subsidie (50-75%) voor activiteiten uit de periode 2011-2013 worden verkregen. Het bestuurlijk vaststellen van een regionaal meerjarenplan of -visie is vanuit het Regionaal Ondersteuningsburo Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland vereist om in aanmerking te komen voor gelden uit de BDU.

## 2 Activiteiten 2011 – 2013 op hoofdlijnen

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden kort de belangrijke keuzes en hoofdlijnen van de activiteiten in de periode 2011 – 2013 beschreven.

### 2.2 Activiteiten

0 – 4 jarigen

- JONGleren opnemen als regionaal project
- uitgaan van volledig uitvoeren van het project, dus 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 25 scholen met een TotallyTraffic-contract
- per school jaarlijkse inzet van ten minste één en maximaal drie betaalde modules uit TotallyTraffic tot een maximum van € 4.000 per school (dit bedrag kan jaarlijks worden bijgesteld);
- stimuleren dat scholen die deelnemen aan het programma en TotallyTraffic-modules uitvoeren ten minste één gratis module uitvoeren.

jonge autorijders

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

rijbewijsbezitters

- brochure bij verlengen rijbewijs

60+

- jaarlijks uitvoeren rijvaardigheidsdagen voor senioren; inspanningen erop richten dat deze dagen verspreid over de regio plaatsvinden

campagneborden

- uitvoeren update campagneborden (ivm onderhoudsstaat en ivm nieuwe landelijke campagneuitingen)
- voortzetten regulier wisselen campagneborden waarbij wordt aangesloten op landelijke campagnes

Verlichtingscampagne

- uitbreiden huidige aanpak verlichtingscampagne Rijnstreek over gehele regio; hierbij trachten zoveel mogelijk spreiding over de regio te verkrijgen;

Organisatie

- de werkwijze middels een RPV met een bestuurlijk voorzitter (zoals reeds wordt gehanteerd in de Rijnstreek) hanteren voor de gehele regio; indien de RPV hiertoe besluit kan worden besloten om eventueel met deel-RPV's te werken (ivm grote omvang van regio) of om werkgroepen in te stellen.

Communicatie

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

Begroting

- vaststellen begroting over duur van het project (2011 – 2013) om zodoende zekerheid naar partners (o.a. scholen) te kunnen bieden
- als jaarlijks totaalbedrag van de begroting over 2011 tot en met 2013 wordt het totaalbedrag van de begroting over 2010 uit het meerjarenplan 2009 – 2011 aangehouden.

# 3 Landelijke en regionale kaders en ontwikkelingen

## 3.1 Landelijke beleidskaders

Voor het tijdsbestek 2011-2013 zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid de volgende landelijke beleidskaders van belang:

1. Voortzetting van het concept Duurzaam Veilig
2. Nota Mobiliteit
3. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 en bijbehorend actieprogramma

### 3.1.1 Door met Duurzaam Veilig

De SWOV heeft begin november 2005 een meer uitgekristalliseerde visie "Door met Duurzaam Veilig" gepresenteerd. Deze visie borduurt voort op "het paarse 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 rijkscholen) ook informele educatie (o.a. door voorbeeldgedrag van ouders) aan te bieden en deze beide vormen onderling af te stemmen.

### 3.1.2 Nota Mobiliteit

In april 2006 is in de Nota Mobiliteit vastgelegd dat het aantal doden in 2010 maximaal 900 mag bedragen en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 17.000. Volgens de nota blijven voorlichting en gedragsbeïnvloeding nodig. De Rijksoverheid zet zich in dit opzicht onder meer in voor de planmatige aanpak van verkeersveiligheidscampagnes, optimalisering van de regionale verkeershandhaving, herziening van de rijbewijssystematiek, specifiek beleid voor ouderen en versterking van de veiligheidscultuur bij bedrijven. Aangegeven is, dat de regie voor verkeer en vervoer (waaronder verkeersveiligheid) bij de provincies en de regio's ligt. In de nota wordt sterk gepleit voor een integrale aanpak in de betekenis van inbedding van het verkeersveiligheidsbeleid in andere beleidssectoren als onderwijs en gezondheid.

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

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

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

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

### **3.1.4 Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009 – 2010**

Aansluitend op het gereedkomen van het Strategisch Plan verkeersveiligheid is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met alle andere decentrale overheden en verkeersveiligheidspartners (waaronder de publieke- en maatschappelijke organisaties) het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010 opgesteld. In dit programma is aangegeven wie, wanneer, welke activiteit oppakt. De door de verschillende regio's/partijen te nemen maatregelen en activiteiten zijn zo bij elkaar gebracht om kennisuitwisseling, stimulering, afstemming en monitoring ervan plaats te kunnen laten vinden. Aan de hand daarvan kunnen de mogelijke effecten zichtbaar gemaakt worden en vervolgbesluiten worden genomen over intensivering of aanpassingen van activiteiten in de volgende jaren om zo de vastgestelde doelstellingen te halen. Elke twee jaar vindt er een actualisatie van het Actieprogramma plaats.

## **3.2 Regionale beleidskaders**

### **3.2.1 Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP)**

In het PVVP (kaders voor 2002 tot 2020) is aangegeven, dat versterkte inzet dient te worden gepleegd op gedragsbeïnvloeding, waarbij gebiedsgericht maatwerk moet worden geleverd. In het PVVP is permanente verkeerseducatie op scholen expliciet genoemd.

### **3.2.2 College-akkoord 2007-2011**

In het collegeakkoord 2007 - 2011 van de provincie Zuid-Holland is opgenomen onder 'Optimaliseren van weg-, vaarweg-, fietsinfrastructuur bij 'Wat willen we bereiken?':

'Hogere verkeersveiligheid: substantiële vermindering van dodelijke slachtoffers en alle provinciale wegen dienen te voldoen aan de eisen van het concept 'duurzaam veilig'

En bij 'Wat gaan we daarvoor doen?':

Uitvoeren meerjarig onderhoudsprogramma (vaar)wegen, inclusief verkeersveiligheidsmaatregelen (waaronder inrichting conform Duurzaam Veilig en gedragsbeïnvloedende maatregelen).'

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

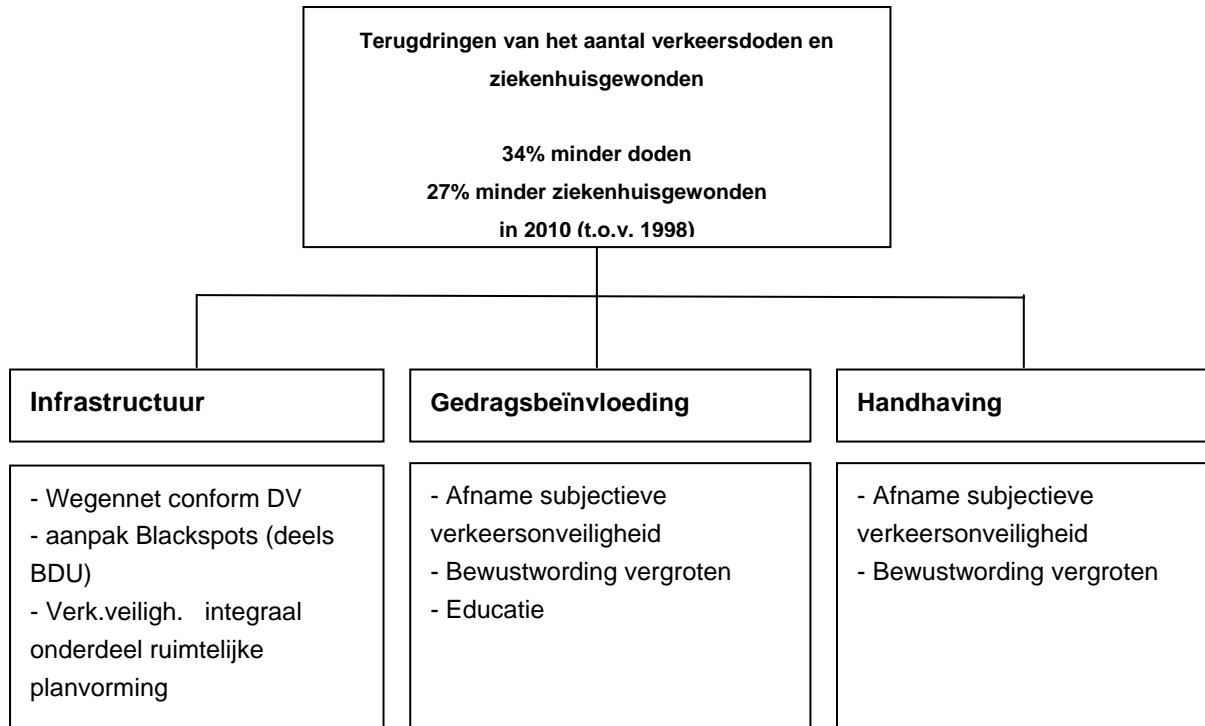
*Dit plan is ten tijde van het opstellen van het Actieprogramma nog niet gereed.*

### **3.2.4 Holland Rijnland**

#### **a. RVVP**

Het regionale verkeersveiligheidsbeleid in Holland Rijnland is grotendeels beschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP). Dit plan dateert uit juni 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 figuur 1.



Figuur 1: doelstelling Verkeersveiligheid 2008-2010 Holland Rijnland

Uitvoeringsdoelstellingen ten aanzien van de infrastructurele aanpak zijn

- Duurzaam Veilig, fase 2 moet, conform de landelijke afspraken, middels een regionaal uitvoeringsprogramma uitgevoerd worden.
- Het aantal verkeersdoden is in 2010 ten opzichte van 1998 gedaald met 34%; het aantal ziekenhuisgewonden met ten minste 27%.
- De subjectieve verkeersonveiligheid (verkeersdreiging) moet structureel afnemen.
- Verkeersveiligheid maakt een integraal onderdeel uit van de ruimtelijk planvorming; verkeersveiligheid moet reeds bij de ontwerpfasen van nieuwe ruimtelijk functionele plannen aan bod komen.

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.

Verder worden in het RVVP de volgende acties vermeld:

- Opstellen uitvoeringsplan aanpak verkeersongevallenconcentraties
- Toetsing van ruimtelijke plannen op een verkeersveiligheidsparagraaf

In het uitvoeringsprogramma bij het RVVP zijn twee maatregelen verwoord die betrekking hebben op verkeersveiligheid. Dit betreft de aanpak ongevallen concentraties en een maatregelpakket verkeersveiligheid. Onder dit laatste wordt verstaan een uitgewerkt maatregelenpakket verkeersveiligheid: infrastructuur, handhaving, educatie. Voor de verdere uitwerking en keuzes t.a.v. het maatregelpakket wordt verwezen naar het op te stellen Meerjarenplan Verkeersveiligheid.

b. Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2009-2011

Het RVVP schrijft een integrale aanpak op zowel het gebied van gedragsbeïnvloeding als infrastructuur voor, conform de landelijke aanpak van Duurzaam Veilig. Op grond van het vastgestelde uitvoeringsprogramma RVVP 2008 – 2015 vindt de uitwerking van de aanpak van verkeers(on)veiligheid voor zowel de infrastructuur als de voorlichting / educatie en handhaving plaats via het Meerjarenplan Verkeersveiligheid.

Het meest recente meerjarenplan is het meerjarenplan 2009 – 2011. Kenmerken van dit plan zijn:

- Zowel gedragsbeïnvloedende als infrastructurale aanpak
- Regionale aanpak projecten gedragsbeïnvloeding alleen voor leeftijdsgroepen 4 – 12 en 12 – 16 jaar alsmede de campagneborden; overige projecten middels lokale aanpak
- Introductie Verkeersveiligheidsatlas

De infrastructurale aanpak van verkeers(on)veiligheid is in grote mate een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Met het opnemen ervan in het regionale meerjarenplan worden het belang en de voordelen erkend van een toenemende regionale afstemming en / of uniformiteit. In het meerjarenplan van de voormalige RPV Rijnstreek is het onderdeel infrastructuur niet opgenomen. Dit plan richtte zich puur op de gedragsbeïnvloeding.

## 4 Verkeersveiligheidsprofielen

De provincie Zuid Holland heeft voor alle regio's een zogenaamd verkeersveiligheidsprofiel laten opstellen. Hierin wordt een overzicht gegeven 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 de verkeersveiligheidsprofielen voor Holland Rijnland en voor de Rijnstreek weergegeven. De volledige profielen zijn als bijlagen opgenomen.

### 4.1 Verkeersveiligheidsprofiel Holland Rijnland

Aanbevelingen:

- Overleg met politie Hollands Midden en ROV over betrouwbaarheid verkeersongevallencijfers en mogelijkheid verhogen registratiegraad.
- Specifieke voorlichting over gordelgebruik achterin, roodlichtnegatie, snelheid in 30 km/uur gebieden en alcohol in het verkeer;
- Verhoogde inzet verkeerseducatie voor zowel beginnende als ervaren bestuurders.
- Verhoogde handhaving gordelgebruik (vooral achterpassagiers), roodlichtnegatie, snelheid in 30 km/uur gebieden en alcohol in het verkeer.
- Overleg resultaten PRIOS met betrokken gemeenten en concrete afspraken maken over eventuele aanpak;
- Aanpak black spots op lokaal niveau door betrokken wegbeheerder.
- Continuëren aanpak veilige schoolomgeving in alle gemeenten.

### 4.2 Verkeersveiligheidsprofiel Rijnstreek

Aanbevelingen:

- Overleg met politie Hollands Midden en ROV over betrouwbaarheid verkeersongevallencijfers en mogelijkheid verhogen registratiegraad.
- Specifieke voorlichting over gordelgebruik, roodlichtnegatie en snelheid op 60, 80, 100 en 120 km/uur wegen;
- Verhoogde inzet verkeerseducatie voor zowel beginnende als oudere bestuurders.
- Verhoogde handhaving gordelgebruik (vooral achterpassagiers en korte ritten), roodlichtnegatie en snelheid op 60, 80, 100 en 120 km/uur .
- Overleg resultaten PRIOS met betrokken gemeenten en concrete afspraken maken over eventuele aanpak;
- Aanpak black spots op lokaal niveau door betrokken wegbeheerder.
- Continueren aanpak veilige schoolomgeving in alle gemeenten.

## 5 Evaluatie

Deze paragraaf valt uiteen in twee onderdelen:

- evaluatie Meerjarenvisie 2008 – 2010 RPV Rijnstreek
- evaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2009 – 2011 Holland Rijnland

### 5.1 Evaluatie Meerjarenvisie 2008 – 2010 RPV Rijnstreek

#### a. Korte terugblik

Sinds 2005 zijn de activiteiten van de RPV Rijnstreek in zogenaamde meerjarenvisies gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid weergegeven. In de jaren daarvoor fungeerde steeds voor elk jaar een zogenaamd werkplan. Sinds er gewerkt wordt met meerjarenvisies is het aantal projecten, dat regionaal wordt opgepakt, flink uitgebreid. Met name in de beginjaren van de meerjarenvisies kwamen sommige projecten moeilijk op gang. Gemeenten zijn het eerste aanspreekpunt voor het oppakken van projecten en hebben daar lang niet alle tijd voor. Sinds 2007 is er in de Rijnstreek een regionaal projectleider actief. De primaire taak van de projectleider is het ondersteunen van de gemeenten met het voeren van de projecten. De projectleider voert echter ook zelf projecten. Sinds de komst van de projectleiders worden projecten opgepakt, conform het activiteitenplan.

#### b. Samenwerking binnen de regio.

Binnen de Rijnstreek is de samenwerking goed te noemen. Het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer van het Rijnstreekberaad stelde in 2004 en in 2007 het meerjarenplan voor 2005-2007 en respectievelijk 2008-2010 vast, waarmee de vier Rijnstreekgemeenten zich conformeerden aan uitvoering van de activiteiten uit het Meerjarenplan. Ook met externe partijen als de OBD en Veilig Verkeer Nederland is de samenwerking goed. Punt is echter wel dat de gemeenten soms aangeven door tijdgebrek niet aan het projectleiderschap voor een RPV-project toe te komen. De projectleiders komen hier aan tegemoet, waardoor projecten conform het activiteitenprogramma worden uitgevoerd.

#### d. Doelgroepen

De Rijnstreek heeft nooit een activiteitenprogramma gevoerd, die gebaseerd is op een doelgroepen-analyse. Echter, door aandacht te schenken aan Voorschoolse educatie, School op Seef, Voortgezet Onderwijs, Ouderen en Voorlichting worden de meeste verkeersdeelnemers bereikt.

#### e. Projecten

Voor wat betreft de periode 2008 tot en met 2010 zijn voor de Rijnstreek de volgende projecten uitgevoerd:

- Jongleren
- Verkeersleerkracht
- Verkeersouders
- Schoolthuisroutes
- Campagne de Scholen zijn weer begonnen
- Veilig Fietsen in Groepen
- Rijvaardigheidsritten voor 50-plussers (BROEM-ritten)
- Aanschaf campagneborden
- Campagne-acties
- Snelheidsinformatiepanelen

In de RPV Rijnstreek is pas in 2010 gestart met het project Voorgezet Onderwijs, ofschoon voor dit project reeds vanaf 2008 middelen gereserveerd waren. Reden is dat het concept Totally Traffic, ofwel de verzameling gedragsbeïnvloedende maatregelen voor Voortgezet Onderwijs, in 2010 gestalte heeft gekregen.

#### g. Integraliteit

Binnen de RPV Rijnstreek is geen directe relatie gelegd met het Gebiedsprofiel RijnGouwestreek. Verkeersveiligheid is namelijk niet het centrale punt in dit Gebiedsprofiel. In het Gebiedsprofiel is voor wat betreft verkeersveiligheid aandacht besteed aan de afstemming tussen wegbeheerders ten aanzien van wegcategorisering en de menging van langzaam en snel verkeer. Deze items hebben niet zozeer hun weerslag gevonden in het activiteitenprogramma van de RPV Rijnstreek. Binnen de RPV Rijnstreek is ook geen relatie gelegd met ruimtelijke ordening. Wel is er een sterke relatie met onderwijs, via de projecten School op Seef, Jongleren en Voortgezet Onderwijs.

#### Financiën

		RPV Rijnstreek	
	Begroot	werkelijk uitgegeven	Verschil
2008	161.000	99.131	61.869
2009	161.000	150.121	10.879

Uit bovenstaande tabel valt af te leiden dat in 2008 bij de RPV Rijnstreek sprake was van een aanzienlijke onderuitputting. Er werd in dat jaar minder dan begroot uitgegeven aan de verkeersleerkracht, schoolthuisroutes, BROEM-ritten en campagne-acties. De onderuitputting is echter met name veroorzaakt doordat in 2008 nog geen aandacht is besteed aan Voortgezet Onderwijs.

In 2009 is er flink meer uitgegeven dan in 2008, bijna conform de begroting. Voor dat jaar gold wederom dat geen uitgaven gedaan zijn voor Voortgezet Onderwijs. Aan de andere kant zijn de overige projecten met een lichte onderuitputting of conform de begroting uitgevoerd. Bij een aantal projecten is meer uitgegeven dan begroot.

#### Conclusies en Aanbevelingen

Conclusie voor de RPV Rijnstreek is dat haar begroting voor 2008-2010 iets te optimistisch gesteld was voor het jaar 2008. Vanaf 2009 worden de projecten, met uitzondering van Voorgezet Onderwijs, uitgevoerd volgens de begroting. Sinds 2010 wordt ook flink gestalte gegeven aan Voortgezet Onderwijs. De projectleider blijkt een onmisbare schakel bij de uitvoering van de projecten. Het verdient aanbeveling dat het ROV Zuid-Holland ook voor de jaren 2011-2013 projectleiders voor de RPV Holland Rijnland beschikbaar stelt.

## 5.2 Evaluatie meerjarenplan verkeersveiligheid 2009 – 2011 Holland Rijnland

Tijdens het tot stand komen van dit actieprogramma verkeersveiligheid voor de periode 2011 – 2013 is het vigerende plan het Meerjarenplan Verkeersveiligheid Holland Rijnland 2009 – 2011. Dat betekent dat alleen het kalenderjaar 2009 is afgerond. Deze evaluatie heeft dan ook met name betrekking op 2009 en op de eerste globale resultaten over 2010. Onderstaand worden per doelgroep (leeftijdsgroep) de resultaten beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de verkeersveiligheidsatlas en de organisatie.

### 5.2.1 Leeftijdsgroep 0 – 4 jaar, JONGLeren

Het project JONGLeren richt zich met name op het grote belang van het voorbeeldgedrag van ouders bij deze zeer jonge leeftijdsgroep (0 – 4). Met ingang van het meerjarenplan 2009 – 2011 is besloten dat deze activiteit (uitgevoerd door de onderwijsbegeleidingsdienst) niet langer onderdeel uitmaakt van de regionale aanpak. Gemeenten dienen dit dus zelf op te pakken.

Gebleken is dat het project nu grotendeels is komen te vervallen doordat bij gemeenten de tijd ontbreekt om opdracht te verstrekken aan de onderwijsbegeleidingsdienst. Van de twaalf Holland Rijnland gemeenten hebben er in 2010 twee opdracht verstrekt voor uitvoering van JONGleren. Van ten minste 15 instellingen is bekend dat deze zich als geïnteresseerd hebben aangemeld maar dat het project niet is uitgevoerd omdat de gemeente geen opdracht heeft verleend. Voor de onderwijsbegeleidingsdienst betekent de nieuwe aanpak een toename van de tijdsbesteding doordat nu niet langer met één partij (Holland Rijnland) maar met 12 gemeenten overlegd moet worden over de opdrachtverlening.

### **5.2.2 Leefijdsgroep 4 – 12 jaar (basisschool)**

Voor deze leeftijdsgroep is in het meerjarenplan als doelstelling geformuleerd om te komen tot een jaarlijkse uitbreiding van het aantal scholen met een verkeersleerkracht met vijftien scholen. Voor 2009 is dit aantal uitgekomen op 8 scholen. Dit komt met name door personeelwisseling en zwangerschapsverlof bij de verkeersleerkrachten. In 2010 zijn er inmiddels 10 nieuwe scholen gestart en staan er voor het najaar nog 11 nieuwe scholen op de planning. Daarmee komt het totaal over 2009 en 2010 op 29 scholen.

Iedere school waar de verkeersleerkracht aan de slag gaat, heeft daartoe een contract afgesloten met het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland en met de eigen gemeente. In dat contract worden meer zaken afgesproken 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. Naast het jaarlijks uitbreiden van het aantal scholen met een verkeersleerkracht, is het dus ook van belang om te monitoren of het project ook na vertrek van de verkeersleerkracht enthousiast wordt voortgezet. Momenteel is de onderwijsbegeleidingsdienst hiervoor een evaluatie uit aan het voeren. Inmiddels zijn er van 38 scholen resultaten of deze nog steeds actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid. Dit blijkt van 34 scholen het geval te zijn. Een verdere evaluatie zal nog volgen.

Scholen die aan voornoemde voorwaarden voldoen, kunnen in aanmerking komen voor een verkeersveiligheidslabel. In het meerjarenplan stond als doelstelling genoemd dat scholen dit ook daadwerkelijk doen binnen een aantal jaren na vertrek van de verkeersleerkracht. Gedurende 2009 is door de verkeersleerkrachten gestart met een werkwijze die hierop aansluit. Momenteel zijn hier dus nog nauwelijks zichtbare resultaten van mogelijk.

Een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidslabel is dat de school ook de woon schoolroutes van de leerlingen in kaart brengt alsmede de knelpunten op die routes en in de schoolomgeving en vervolgens met de gemeente in overleg gaat over die knelpunten. Om die reden is vanuit Holland Rijnland dan ook het schoolomgevingproject bij scholen en gemeenten onder de aandacht gebracht en ondersteund. Een groot deel van de gemeenten heeft inmiddels subsidie aangevraagd voor dergelijke projecten en inmiddels zijn de gemeenten Leiden, Katwijk en Noordwijk hier al mee van start gegaan. Maatregelen die bij dergelijke projecten worden genomen zijn zowel op het gebied van infrastructuur, als op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving.

### **5.2.3 Leeftijdsgroep 12 – 16 (Voortgezet onderwijs)**

Ook scholen voor voortgezet onderwijs kunnen een contract aan gaan met de gemeente en met Holland Rijnland. Op deze scholen komt geen verkeersleerkracht. Wel worden de scholen door de onderwijsbegeleidingsdienst begeleid in het maken van een jaarlijks actieplan voor verkeersactiviteiten.

In oktober 2009 is over de gehele provincie het programma TotallyTraffic gelanceerd. Dit programma is ontwikkeld door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid Holland (ROV-ZH). TotallyTraffic kent een aantal modules waar scholen uit kunnen kiezen. Die modules zijn afgestemd op de leeftijdsgroep en gaan grotendeels uit van het onderling aanspreken in plaats van het ('van bovenaf') door volwassenen aan de jeugd wat goed voor ze is. Voorbeelden zijn cabaret, debatten, theatersport, fietsvaardigheid. Scholen reageren enthousiast op dit aanbod.

De doelstelling uit het meerjarenplan is om jaarlijks met vijf nieuwe scholen een contract aan te gaan. In totaal zijn er medio 2010 circa 20 contractscholen.

### **5.2.4 Verkeersveiligheidscampagnes**

Gelijktijdig met de landelijke verkeersveiligheidscampagnes (BOB campagnes, gordel, etc) worden ook in Holland Rijnland de posters langs de regionale wegen gewisseld. Dit gebeurt door één centrale opdracht voor de gehele regio. In totaal betreft het 231 posters.

### **5.2.5 Verkeersveiligheidsatlas**

In het meerjarenplan verkeersveiligheid 2009 – 2011 is voor het eerst als doelstelling opgenomen om jaarlijks een verkeersveiligheidsatlas op te stellen. In die atlas wordt de stand van zaken van de verkeersonveiligheid geografisch in beeld gebracht, alsmede de aanpak gericht op het terugdringen van de onveiligheid. De eerste versie van die atlas is begin 2010 gereed gekomen. In 2010 moet worden gestart met het updaten ervan alsmede uitbreiden met de nieuwe Rijnstreekgemeenten. De doelstelling van de atlas is, dat er jaarlijks een overzicht ontstaat waardoor gemeenten ook onderling elkaar 'scherp' kunnen houden.

### **5.2.6 Organisatie**

De provincie Zuid-Holland, stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam zijn regievoerder op het punt van beleid en activiteiten voor verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding in hun gebied. Deze instanties hebben het Regionaal Ondersteuningsniveau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) ingesteld om hen en alle verkeersveiligheidspartners in de provincie Zuid-Holland te ondersteunen bij de ontwikkeling en uitvoering van beleid en activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid, in het bijzonder gedragsbeïnvloeding. De provincie Zuid-Holland is regievoerder voor 7 regio's. Elke regio heeft zijn eigen Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid. Een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) ontwikkelt gedragsprogramma's voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en coördineert de inzet van de verschillende partners in het betreffende RPV-gebied.

Met ingang van het meerjarenplan 2009 – 2011 heeft het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland besloten om de organisatiestructuur sterk te verminderen. Hiermee is Holland Rijnland de enige regio in de provincie Zuid Holland geworden zonder Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) en bijbehorende werkgroepen. In 2009 en 2010 is gebleken dat gemeenten toch sterk de behoefte hadden aan een overlegvorm om ook mondeling op de hoogte te worden gebracht van de lopende zaken. Daarom is besloten om toch tweemaal per jaar samen te komen (ambtelijk). Tijdens die bijeenkomsten zijn dan ook externe partijen aanwezig zoals Politie, Onderwijsbegeleidingsdienst, Veilig Verkeer Nederland en het ROV Zuid Holland. Dit overleg heeft inmiddels tweemaal plaatsgevonden en bleek door de aanwezige gemeenten zeer gewaardeerd te worden.

In 2008 bestond er nog een RPV werkgroep ouderen Deze werkgroep nam met name de organisatie van de rijvaardigheidsdagen voor senioren voor haar rekening. Met het meerjarenplan 2009 – 2011 is dit echter geen regionale activiteit meer. De werkgroep heeft haar activiteiten inmiddels gestaakt. Hierdoor is deze activiteit in 2009 niet uitgevoerd.

### 5.2.7 Financiën

Onderstaand zijn de begrote bedragen en de daadwerkelijk bestede bedragen over 2009 weergegeven. Zoals bovenstaand vermeld, zijn in 2009 door o.a. personeelwisselingen bij de verkeersleerkrachten minder activiteiten verricht. Ook op het gebied van het voortgezet onderwijs zijn de uitgaven lager geweest. De uitgaven m.b.t. de verkeersveiligheidsatlas zijn gedeeltelijk in 2010 gedaan.

	begroot	uitgegeven
Basisonderwijs	€ 236.500,00	€ 152.296,67
Voortgezet onderwijs	€ 90.000,00	€ 40.301,55
Campagnes	€ 13.500,00	€ 10.720,70
Verkeersveiligheidsatlas	€ 40.000,00	€ 26.322,80
	€ 380.000,00	€ 229.641,72

## 6 Activiteitenplan 2011 / 2013

Het activiteitenplan voor de periode 2011-2013 is opgesteld op basis van de landelijke en regionale beleidskaders én de ervaringen en ontwikkelingen binnen het Samenwerkingsverband Verkeersveiligheid van Holland Rijnland en de RPV Rijnstreek in de afgelopen jaren.

Conform de landelijke uitgangspunten gaat ook dit activiteitenplan uit van het belang van een integrale aanpak. Hiermee wordt bedoeld dat zowel aandacht moet worden besteed aan infrastructuur als aan gedragsbeïnvloeding en dat dit in samenhang moet gebeuren. Dit activiteitenplan beschrijft met name de regionale activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding. De infrastructurele aanpak van verkeersveiligheid is grotendeels een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Dit neemt niet weg dat in de regionale overlegstructuur ten aanzien van verkeersveiligheid voortdurend de samenhang tussen gedrags- en inframaatregelen aan de orde zal komen waarbij de verkeersveiligheidsatlas een belangrijk middel is. Een andere activiteit waarbij de integrale aanpak van infrastructuur en gedragsmaatregelen aan de orde komt, betreft de aanpak schoolomgeving die samen met gemeenten en scholen worden uitgevoerd.

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.

De handhaving is een zaak van de politie. De politie wordt betrokken bij de regionale overlegstructuur, zodat afspraken kunnen worden gemaakt over afstemming van activiteiten.

Aan het activiteitenplan is een begroting gekoppeld. De begroting geeft de bijdrage van de RPV aan de verschillende activiteiten aan, en de te verwachten subsidie. Voor 2011 is de begroting nog gesplitst in de delen Holland Rijnland en Rijnstreek. Dit is gedaan omdat voor 2011 er reeds een vastgestelde begroting is voor Holland Rijnland.

### 6.1 Voorlichting

Achtergrond

In 2003 is het Rijk gestart met het landelijk afstemmen van de op het algemene publiek gerichte verkeersveiligheids campagnes. Hiervoor is de landelijke slagzin "Daar kun je mee thuis komen" ontwikkeld. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat draagt zorg voor de landelijke communicatieactiviteiten, het ontwerp van materialen en de 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.

Ook Holland Rijnland werkt via campagnes en campagnemateriaal aan gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers, afgestemd op de landelijke campagnecalender.

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 Vermolen 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 éénmaal 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 de regio vindt éénmaal per jaar de Campagne Autoverlichting op diverse plaatsen plaats. Op meerdere plaatsen in de regio kunnen autobezitters hun autoverlichting laten controleren.

Nota bene: Het is in het kader van dit Actieprogramma beter uit te gaan van één verlichtingscampagne (fiets en auto samen in 1 campagne). De insteek van de huidige landelijke verlichtingscampagne duidt meer op het voeren van verlichting in het algemeen aan.

- Vijf maal per jaar wisselen campagneborden langs wegen in de regio.
- Ten minste één campagneactiviteit met betrekking tot fietsverlichting per jaar
- Ten minste één campagneactiviteit met betrekking tot autoverlichting per jaar

## 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. In 2009 is in Holland Rijnland (excl. Rijnstreek) deze activiteit als lokale activiteit benoemd, waarna sprake is geweest van een terugval (zie de evaluatie).

### Doelstelling

De inzet in 2011-2013 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.

### Activiteiten

Sinds 2008 promoot de schoolbegeleidingsdienst verkeerseducatie voor 0 tot 4-jarigen bij de peuterspeelzalen en kinderdagverblijven. De uitvoering is hierbij ook uitbesteed aan de OBD. De projectleider stuurt de OBD aan

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Tenminste 23 instellingen per jaar (kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en centra voor buitenschoolse opvang) voeren het project JONGleren uit, inclusief ouderavond</li></ul> |
|--|

## 6.2.2 SCHOOL op SEEF (4-12 jarigen)

### Achtergrond

Het programma SCHOOL op SEEF staat voor een integrale, structurele aanpak van verkeersveiligheid op en rond basisscholen door:

- actuele theoretische en praktische verkeerseducatie
- een veilige schoolomgeving en school-thuisroutes
- communicatie en samenwerking met ouders

De leeftijdsgroep 4 tot 12 jaar valt samen met de periode die kinderen doorbrengen op de basisschool. In het verkeer kenmerkt deze periode zich met name door de ontwikkeling die kinderen doormaken van passagier tot zelfstandig verkeersdeelnemer. Vanaf hun vierde jaar gaan kinderen meestal onder begeleiding naar school, later mogen zij zelfstandig de route naar school afleggen.

De fiets vormt daarbij een belangrijke uitbreiding van de actieradius van het kind. Het fietsen is daarbij echter een geheel nieuwe verkeersrol. In eerste instantie zal de aandacht met name uitgaan naar het fietsen als taak op zich. Pas wanneer men deze vaardigheid enigszins beheerst, is er ook weer ruimte om de aandacht te richten op het verkeer. Essentieel is daarbij dat ook de schoolroutes en –omgeving veilig zijn ingericht en dat ouders actief zijn in hun verkeersopvoeding.

### 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 wordt de jaarlijkse groei van het aantal contractscholen teruggebracht van 20 naar 13 extra scholen per jaar. Tegelijkertijd wordt het jaarlijks aantal uren 'onderhoud' voor scholen die de drie jaren verkeersleerkracht achter de rug hebben, opgehoogd tot 8 uur per jaar. De totale ureninzet blijft hiermee ongeveer gelijk maar het accent verschuift iets naar kwaliteitsborging.

#### 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 verkeersveiligheids campagne.
7. Scholen die niet deelnemen aan de structurele aanpak via SCHOOL op SEEF kunnen gebruik maken van diverse projecten en materialen.

In de periode 2011-2013 zal de inzet er op gericht zijn, dat:

- in 2013 140 van de circa 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 TotallyTraffic (12-16 jarigen)**

#### Achtergrond

De overstap van het basisonderwijs naar het voortgezet onderwijs betekent voor veel jongeren een belangrijke uitbreiding in de actieradius. De meesten gaan vaker (en over grotere afstand) op de fiets naar school. Zij krijgen daardoor vaak met ingewikkelder verkeerssituaties te maken. De rijnsnelheden 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 (Bron: ROV).

#### 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

Reeds in 2010 zijn in het gebied van Holland Rijnland activiteiten omtrent Totally Traffic gestart. Onderdelen die hierbij zijn uitgevoerd zijn: 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 onderwijsbegeleidingsdienst en de projectleider 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 2011 - 2013 zijn er gemiddeld 25 deelnemende scholen met 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 rijexamenring en rijbewijzen spelen hier op in (Bron: ROV).

***Uit de doelgroepenanalyse uit het verkeersveiligheidsprofiel van zowel Holland Rijnland als Rijnstreek blijkt dat de aandacht van de verkeersveiligheidsprojecten zich dient te richten op bromfietzers uit de leeftijdsgroep 16-17- jarigen en op bromfietzers uit de leeftijdsgroep 18-24- jarigen. Eenzelfde uitslag heeft de doelgroepenanalyse van Rijnstreek, hoewel het daar bij de 18-24- jarigen primair gaat om de jonge automobilisten.***

#### 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. De landelijke campagnes die (deels) op deze doelgroep zijn gericht worden vanuit de RPV extra ondersteund

#### 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. Momenteel worden voor dit project pilots gehouden op diverse locaties in de Provincie Zuid-Holland. Onderdelen van de dag zijn: een rit met 3 deelnemers en een ritcoach, het berijden van de slipbaan en een groepsgesprek over alcohol en drugs in het verkeer.
- In de regio vinden praktijkdagen bromfietrijders plaats.

In de periode 2011-2013 zal de inzet er op gericht zijn, dat:

- Jaarlijks 2 praktijkdagen jonge autorijders plaatsvinden, zoveel mogelijk verdeeld over de regio, wisselende locaties
- Jaarlijks 1 bromfietrijdag in de regio wordt gehouden

### **6.2.5 Rijbewijsbezitters (25-60 jarigen)**

#### Achtergrond

Van de groep rijbewijsbezitters zou moeten worden verwacht dat zij in de regel de verkeerstaken die nodig zijn voor een veilige verkeersdeelname, beheerst. Uit betrokkenheid bij ongevallen en het veelvuldig overtreden van verkeersregels, moet men echter concluderen dat deze verwachting lang niet altijd gerechtvaardigd is. Zo is het rijden onder invloed een probleem dat met name in deze leeftijdsgroep speelt, terwijl ook snelheidsovertredingen voor een belangrijk deel voor rekening van de rijbewijsbezitters in deze leeftijdsgroep komen.

Een belangrijke achtergrond van de problemen bij deze groep ervaren bestuurders is de overschatting van de eigen capaciteiten. Het ontbreekt momenteel aan enig toetsmoment na het behalen van het rijbewijs, waarin wordt nagegaan of men nog over de benodigde kennis van verkeersregels beschikt en of men de geleerde vaardigheden nog steeds juist toepast (Bron: ROV).

#### Doelstelling

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

#### Activiteiten

Voor deze groep zullen niet specifiek rijvaardigheidstrainingen gehouden worden. Wel zal een brochure worden ontwikkeld waarin risico's voor de verschillende doelgroepen worden beschreven, gebaseerd op de ongevallengegevens uit de eigen regio. Hierbij zal ook het onderwerp alcohol in het verkeer aan bod komen. Uit het verkeersveiligheidsprofiel blijkt dit onderwerp een specifiek aandachtspunt te zijn in Holland Rijnland. Deze brochure kan worden verspreid via gemeentehuizen, met name bij het verlengen van het rijbewijs.

Activiteiten in de periode 2011-2013:

- ontwikkelen brochure op basis van specifieke aandachtspunten uit de regio;
- verspreiden van deze brochure via gemeentehuizen, bij verlenging rijbewijs.

## 6.2.6 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 terugrijpen 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 (Bron: ROV).

### 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, scootmobiel, fiets of lopend) te laten toetsen.

### Activiteiten

Activiteiten zijn rijvaardigheidsdagen, bijbehorende opfriscursussen en scootmobielcursussen.

In de periode 2011-2013 zal de inzet er op gericht zijn, dat:

- 5 rijvaardigheidsdagen voor senioren worden georganiseerd
- 5 scootmobieldagen per jaar worden georganiseerd

## 6.3 Handhaving

### Achtergrond

Met educatie wordt getracht 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 2011-2013 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 communicatie in paragraaf 5.2. De concrete acties die in het kader van handhaving uitgevoerd worden door de regio zijn in dit deel van het meerjarenprogramma opgenomen.

### 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 meerjarenplan is dan ook dat alle gemeenten zich in de periode 2011-2013 inzetten voor een grotere bewustwording ten aanzien van verkeersveilig gedrag bij alle verkeersdeelnemers.

#### Activiteiten

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

Wel wordt er middels het RPV overleg gepleegd met de politie met betrekking tot het afstemmen van handhavingsactiviteiten op overige activiteiten en campagnes.

### 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 2011-2013 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, wordt een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) ingesteld. In de Rijnstreek bestaat reeds een dergelijke RPV. Ook de overige regio's in de provincie werken met een RPV-structuur.

Deze RPV zal circa 2 maal per jaar bijeen komen 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
- Etc.

Indien de RPV vergadering dit wenselijk acht kan voor specifieke onderwerpen een afzonderlijke werkgroep worden ingesteld. Ook kan gezamenlijk worden gezien of vergaderingen in kleinere subregio's wenselijk wordt geacht.

## **6.6 Lokale projecten gedragsbeïnvloeding**

Het activiteitenplan betreft regionale projecten die in het kader van de RPV worden ondernomen. 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 verkeerveiligheid 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 2011-2013**

### **7.1 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).

### **7.2 Meerjarenbegroting 2011-2013**

Bijgevoegd is de meerjarenbegroting 2011-2013. 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.

Begroting actieprogramma Verkeersveiligheid Holland Rijnland									
	2011	2011	2011	2012	2012	2012	2013	2013	2013
	project	subsidie	te betalen	project	subsidie	te betalen	project	subsidie	te betalen
	kosten	(50%/75%)	RPV	kosten	(50%/75%)	RPV	kosten	(50%/75%)	RPV
<b>Voorschoolse educatie (0 - 4 jarigen)</b>									
JongLeren	26.000	19.500	6.500	26.000	19.500	6.500	26.000	19.500	6.500
<i>subtotaal</i>	26.000	19.500	6.500	26.000	19.500	6.500	26.000	19.500	6.500
<b>SCHOOL op SEEF (4 - 12 jarigen)</b>									
Verkeersleerkracht	207.000	155.250	51.750	207.000	155.250	51.750	207.000	155.250	51.750
Verkeersouders	11.280	8.460	2.820	11.280	8.460	2.820	11.280	8.460	2.820
Lesmaterialen	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000
Bijwonen intakegesprek door OBD	9.000	6.750	2.250	9.000	6.750	2.250	9.000	6.750	2.250
Werven scholen door OBD	15.000	11.250	3.750	15.000	11.250	3.750	15.000	11.250	3.750
Organiseren leskisten	2.500	1.875	625	2.500	1.875	625	2.500	1.875	625
Begeleiding OBD niet-structurele aanpak	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000
Projectinhoudelijke activiteiten (materiaalkosten)	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000
<i>subtotaal</i>	304.780	228.585	76.195	304.780	228.585	76.195	304.780	228.585	76.195
<b>Voortgezet Onderwijs (12 - 16 jarigen)</b>									
Schoolcontactpersoon Verkeer	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000
Projectkosten TotallyTraffic	75.000	56.250	18.750	75.000	56.250	18.750	75.000	56.250	18.750
<i>subtotaal</i>	95.000	71.250	23.750	95.000	71.250	23.750	95.000	71.250	23.750
<b>Beginnende bestuurders</b>									
Bromfietscursussen	4.000	3.000	1.000	4.000	3.000	1.000	4.000	3.000	1.000
Project Jonge Autorijders	16.000	12.000	4.000	16.000	12.000	4.000	16.000	12.000	4.000
<i>subtotaal</i>	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000	20.000	15.000	5.000
<b>Rijbewijsbezitters</b>									
Brochure	2.000	1.000	1.000	2.000	1.000	1.000	2.000	1.000	1.000
<i>subtotaal</i>	2.000	1.000	1.000	2.000	1.000	1.000	2.000	1.000	1.000
<b>Ouderen</b>									
Rijvaardigheidsritten voor 50-plussers	25.000	12.500	12.500	25.000	12.500	12.500	25.000	12.500	12.500
Scootmobielcursussen	10.000	5.000	5.000	10.000	5.000	5.000	10.000	5.000	5.000
<i>subtotaal</i>	35.000	17.500	17.500	35.000	17.500	17.500	35.000	17.500	17.500
<b>Handhaving/voorlichting</b>									
campagne-borden	18.500	9.250	9.250	18.500	9.250	9.250	18.500	9.250	9.250
Campagne-acties	5.000	2.500	2.500	5.000	2.500	2.500	5.000	2.500	2.500
<i>subtotaal</i>	23.500	11.750	11.750	23.500	11.750	11.750	23.500	11.750	11.750
<b>Verkeersveiligheidsatlas</b>									
Verkeersveiligheidsatlas	20.000	10.000	10.000	20.000	10.000	10.000	20.000	10.000	10.000
<i>subtotaal</i>	20.000	10.000	10.000	20.000	10.000	10.000	20.000	10.000	10.000
<b>Eindtotaal</b>	<b>526.280</b>	<b>374.585</b>	<b>151.695</b>	<b>526.280</b>	<b>374.585</b>	<b>151.695</b>	<b>526.280</b>	<b>374.585</b>	<b>151.695</b>
<b>Projectleiders (100% subsidie)</b>	68.000	68.000	0						