

Meerjarenprogramma
Regionaal Ondersteuningsbureau
Verkeersveiligheid
Zuid-Holland
2017 – 2020

Meerjarenprogramma Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland

2017 – 2020

Vastgesteld door:

Bestuurscommissie VA datum

PZH datum

Datum:

Versie:

Samenvatting

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Provincie Zuid-Holland voeren gezamenlijk de regie op de activiteiten voor verkeersveiligheid, de gedragsbeïnvloeding in Zuid-Holland.

We constateren dat de dalende trend in de ongevals cijfers stagneert en wellicht zelfs kentert. Drie groepen vallen daarbij in het bijzonder op: fietsers, jonge bestuurders en senioren.

Trends als vergrijzing, meer (brom- en snor)fietsmobiliteit, toename aantal elektrische voertuigen, toename drukte op het fietspad, toenemende afleiding door communicatietechnologie zetten de resultaten van verkeersveiligheidsinspanningen onder druk. Anderzijds bieden ontwikkelingen als toenemende burgerparticipatie, de veranderende rol van de overheid en de aandacht voor gezondheid, maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid kansen voor de inzet op verkeersveiligheid.

Een aantal programma's (SCHOOL op SEEF, TotallyTraffic en de verkeersveiligheids campagnes) is al heel succesvol, ook dankzij de samenwerking met en grote inzet van de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's). De hoge ongevals cijfers, het stagneren van de dalende trend daarin binnen ons gebied en overige ontwikkelingen maken het noodzakelijk een vernieuwing in gang te zetten.

Duurzaam Veilig is het grotere beleidsmatige kader voor de aanpak. De aanpak Duurzaam Veilig is te verdelen in de 3 E's van Engineering, Education en Enforcement. Het faciliteren van de verkeerseducatie is integraal onderdeel van Duurzaam Veilig.

Onze ambitie is, dat iedere Zuid-Hollander elke dag veilig thuis komt: op termijn geen vermijdbare ongevallen meer in ons gebied. Overheden kunnen hier de randvoorwaarden voor scheppen, maar kunnen het niet alleen! Iedereen is nodig om nul vermijdbare verkeersongevallen te realiseren. Het nieuwe motto in Zuid-Holland wordt "Maak van de nul een punt". Met dit motto roepen wij en ROV-ZH iedereen op zijn of haar verantwoordelijkheid te nemen op weg naar een Zuid-Holland waarin iedereen elke dag veilig thuis komt. Dit willen wij bereiken door in te zetten op de 3 V's: Voortzetten, Vernieuwen en Verspreiden.

De succesvolle programma's worden voortgezet en vanuit de nieuwe ambitie deels vernieuwd. Daarnaast vragen de relatief hoge ongevals betrokkenheid onder de groepen fietsers, jonge automobilisten en senioren om vernieuwing en verbreding van de aanpak voor die groepen.

Het verder verspreiden van 'Maak van de nul een punt' krijgt handen en voeten in een communicatiestrategie. Daarnaast formuleren we 100% programma-doelstellingen op indicatoren waarvan we op grond van de huidige kennis verwachten dat deze een belangrijke bijdrage leveren aan het bereiken van onze ambitie. Met een nieuwe monitorsystematiek en het bestaande onderzoek naar de effectiviteit van gedragsinterventies volgen wij de doelstellingen en stellen wij het programma bij waar nodig.

Dit kunnen wij niet alleen realiseren. Er wordt al intensief samengewerkt met de regievoerders, de RPV's en negen bestuurlijke verkeersveiligheidsambassadeurs. Voor de nieuwe ambitie is het essentieel dat we nieuwe samenwerkingspartners zoeken. Daarnaast is de inzet van de portefeuillehouders Verkeer en Vervoer in alle gemeenten onmisbaar. We doen dan ook een beroep op hen om zich actief in te zetten als ambassadeur in de eigen gemeente.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	5
1 Inleiding.....	6
2 Cijfers en trends	7
2.1 Cijfers	7
2.1.1 Ongevallen 2011 – 2015	7
2.1.2 Ongevallen per leeftijdscategorie	8
2.1.3 Ongevallen per vervoerwijze	9
2.1.4 Focusgroepen leeftijd.....	10
2.1.5 Focus vervoerwijze	10
2.2 Trends	11
2.2.1 <i>Direct aan verkeersveiligheid gerelateerde trends</i>	11
2.2.2 <i>Overige relevante trends</i>	12
3 Verkeersveilig gedrag	13
4 Ambitie en aanpak.....	14
5 Uitwerking MVD01.....	16
5.1 Voortzetten	16
5.1.1 SCHOOL op SEEF	16
5.1.2 TotallyTraffic	17
5.1.3 Campagnes	17
5.1.4 Monitoren.....	18
5.2 Vernieuwen	19
5.2.1 Jonge bestuurders	19
5.2.2 Senioren	20
5.2.3 Fietsers.....	21
5.3 Verspreiden	22
5.3.1 Maak van de nul een punt (MVD01.)	22
5.3.2 Kennis <i>managen</i> en netwerken	22
6 Ambities, doelen en middelen	23
6.1 Ambities en doelstellingen.....	23
6.2 Inzet in uren en geld:.....	23
Bijlage 1 Bronnen.....	25

1 Inleiding

In Zuid-Holland werken gemeenten, provincie, waterschappen, politie, OM, maatschappelijke organisaties, scholen en andere instanties structureel samen aan verkeersveiligheid. Alle partners in de regio's worden met kennis, advies, communicatie en enkele andere middelen ondersteund door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH). De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de veiligheid op hun wegen en de regionale regierol op het gebied van een gezamenlijke aanpak van de verkeersonveiligheid. Voor deze laatste bevoegdheid delen de provincie en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gezamenlijk de verantwoordelijkheid. Vanwege schaalvoordelen en efficiency hebben beide bestuurlijke partners de uitvoering van de regierol op het punt van gedragsbeïnvloeding ondergebracht bij het ROV-ZH.

Wij hebben in onze visie opgenomen dat we uitgaan van de gezamenlijke verantwoordelijkheid om te werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wij continueren de reeds ontwikkelde en uitgerolde succesvolle programma's voor de leeftijdsgroep 4-16 jaar en bijbehorende communicatiekracht. Wij gaan ook voor jonge bestuurders, senioren en fietsers gebruikmaken van opgebouwde expertise en netwerken. Uiteraard mag er verwacht worden dat wij daarbij inspelen op de maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de steeds meer participerende rol van de overheden en daarmee samenhangende verschuiving naar het benutten van nieuwe media.

Het motto MVD01. gebruiken we zodat er een herkenbaar geheel ontstaat, waarin de verschillende activiteiten en programma's elkaar versterken. In het meerjarenprogramma 2017-2020 geven wij aan hoe we dit de komende jaren met alle partners invullen.

In hoofdstuk 2 worden de verkeersongevallen cijfers en trends in beeld gebracht, waarna in hoofdstuk 3 vanuit het programma Duurzaam Veilig wordt aangegeven op welk onderdeel ROV-ZH zich inzet. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 op basis van de cijfers, trends en inzet de programmadoelen en aanpak omschreven. In hoofdstuk 5 wordt uitgewerkt hoe we MVD01. uitrollen en hoe we de sporen "Voortzetten, Vernieuwen en Verspreiden" invullen in de bestaande en in nieuwe programma's. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 weergegeven welke middelen (financieel en in menskracht) nodig zijn om het programma met succes uit te voeren.

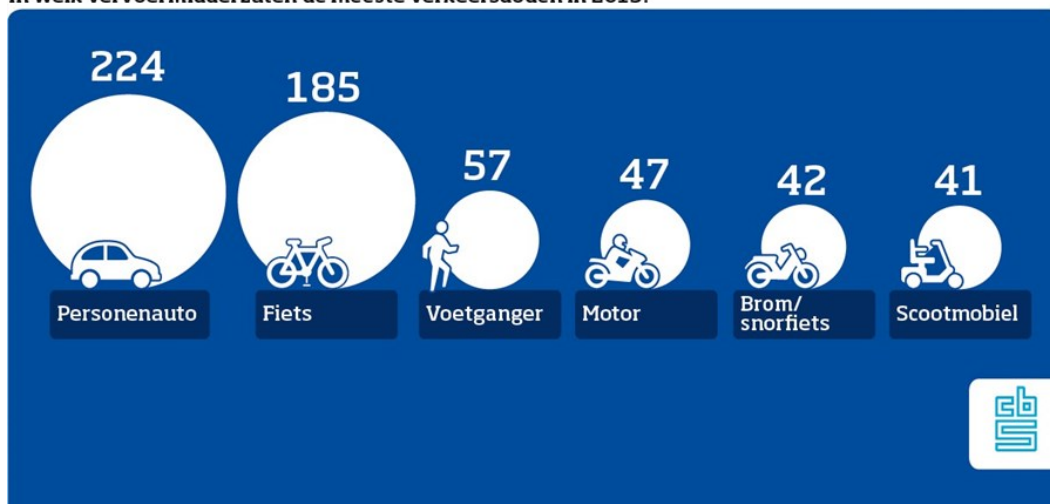
2 Cijfers en trends

Om te kunnen bepalen wat het belang van inzet op verkeersveiligheid in Zuid-Holland is en op welke wijze dit het beste kan worden uitgevoerd is eerst meer inzicht nodig in de verkeersongevallen en de ontwikkelingen en trends in de samenleving.

2.1 Cijfers

Om te zien of de situatie in Zuid-Holland overeenkomt met de landelijke trend geven wij eerst aan wat opvalt in de landelijke ongevalscijfers. In 2015 waren er in Nederland 621 verkeersdoden. Dit is 9 procent meer dan in 2014, toen 570 dodelijke verkeersslachtoffers vielen. Vooral onder mannelijke automobilisten en oudere mannen op een scootmobiel vielen ten opzichte van 2014 meer slachtoffers. Dit blijkt uit cijfers van CBS en Rijkswaterstaat.

In welk vervoermiddel zaten de meeste verkeersdoden in 2015?



Het percentage fietsers dat overlijdt is in de afgelopen jaren volgens cijfers van CBS toegenomen van 20% in 2000 naar 30% in 2015. In absolute aantallen is dit afgenomen van 233 naar 185 fietsers. Er is landelijk ook een toename te zien onder verkeersdoden in de leeftijd van 60+. Het percentage verkeersdoden in de leeftijd van 60+ers is gestegen van 27% in 2010 naar 47% in 2015 en bij 80+ van 7% naar 19%.

2.1.1 Ongevallen 2011 – 2015

Ook in Zuid-Holland is in 2015 het aantal verkeersdoden gestegen en wel van 64 naar 69. Deze stijging vond vooral plaats in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In het regiegebied provincie Zuid-Holland is het aantal verkeersdoden gelijk gebleven. De onderstaande tabel geeft de verdeling van deze cijfers – die gebaseerd zijn op door de politie geregistreerde aantallen – over de 2 regiegebieden.

Dodelijke slachtoffers	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal 2011-2015
Metropoolregio Rotterdam Den Haag	40	52	37	30	35	194
Regiegebied Provincie Zuid-Holland	36	31	29	34	34	164
Totaal	76	83	66	64	69	358

Tabel 1: Aantal dodelijke verkeersslachtoffers (bron ViaStat-online)

Het totaal aantal ziekenhuisgewonden geeft in de provincie Zuid-Holland het volgende beeld. Hierbij wordt opgemerkt dat de registratiegraad vanaf 2015 is verbeterd. De definitie van ziekenhuis gewonden 2015 is veranderd en is er sprake van een 'trendbreuk', dat wil zeggen dat de cijfers van 2015 niet goed vergelijkbaar zijn met die van de voorafgaande jaren.

Totaal ziekenhuisgewonden	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal 2011-2015
Metropoolregio Rotterdam Den Haag	166	350	415	351	2305	3587
Regiegebied Provincie Zuid-Holland	121	141	189	121	860	1432
Totaal	287	491	604	472	3165	5019

Tabel 2: Aantal ziekenhuisgewonden (bron ViaStat-online)

De bovenstaande gegevens zijn aangeleverd naar afzonderlijk jaartal, terwijl de onderstaande gegevens alleen het totaal betreft van de jaren 2011-2015 tezamen.

2.1.2 Ongevallen per leeftijdscategorie

Totaal doden	0 t/m 11	12 t/m 15	16 t/m 17	18 t/m 24	25 t/m 39	40 t/m 49	50 t/m 59	60 t/m 69	70 en ouder	Totaal 2011-2015
MRDH	5	2	3	18	34	22	26	29	55	194
PZH	3	1	3	25	24	16	18	24	50	164
Totaal	8	3	6	43	58	38	44	53	105	358

Tabel 3: Totaal aantal doden naar leeftijdscategorie periode 2011-2015 (bron ViaStat-online)

Totaal ziekenhuisgewonden	0 t/m 11	12 t/m 15	16 t/m 17	18 t/m 24	25 t/m 39	40 t/m 49	50 t/m 59	60 t/m 69	70 en ouder	onbekend	Totaal
MRDH	152	136	216	563	750	486	488	358	324	114	3587
PZH	27	63	77	231	242	198	215	174	196	9	1432
Totaal	179	199	293	794	992	684	703	532	520	123	5019

Tabel 4: Aantal ziekenhuisgewonden naar leeftijd periode 2011-2015 (bron ViaStat-online)

De uitsplitsing van ziekenhuisgewonden en dodelijke slachtoffers naar leeftijdscategorie in absolute aantallen geeft geen duidelijk beeld omdat het aantal inwoners per leeftijdscategorie sterk verschilt. Daarom is op basis van CBS gegevens over de bevolking in 2016 en de verdeling over de leeftijdsgroepen een waarde uitgerekend die het risico op betrokkenheid bij een ongeval per leeftijdscategorie weergeeft. Dit is in onderstaande figuren te zien.

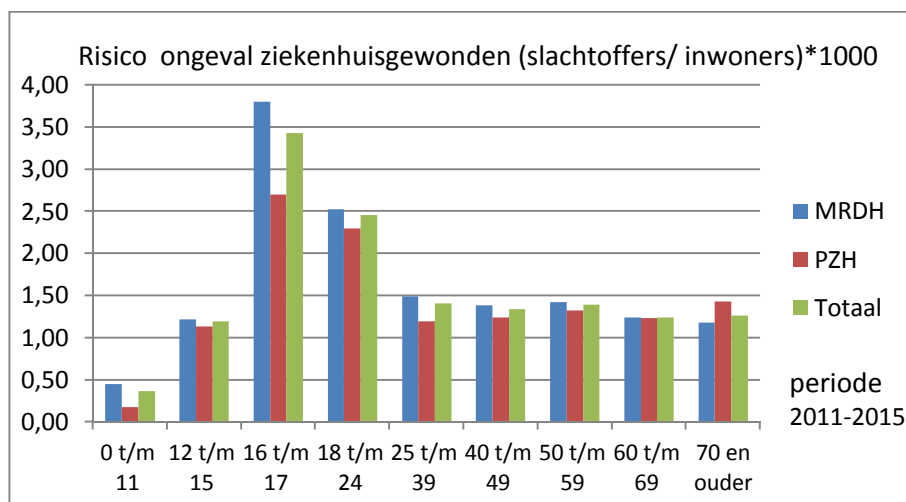


Diagram 1: Risico ongeval ziekenhuisgewonden (slachtoffers per 1000 inwoners) in Zuid-Holland in de periode 2011-2015

Uit bovenstaande en onderstaande risico-diagrammen is te zien dat de leeftijdscategorie jongeren tussen 16 en 25 jaar vooral een groot risico loopt op een ongeval met ziekenhuisgewonden en 18 t/m 24 jaar, senioren (60-70 jaar) en senioren (70+) een verhoogd risico lopen op een ongeval met dodelijke afloop.

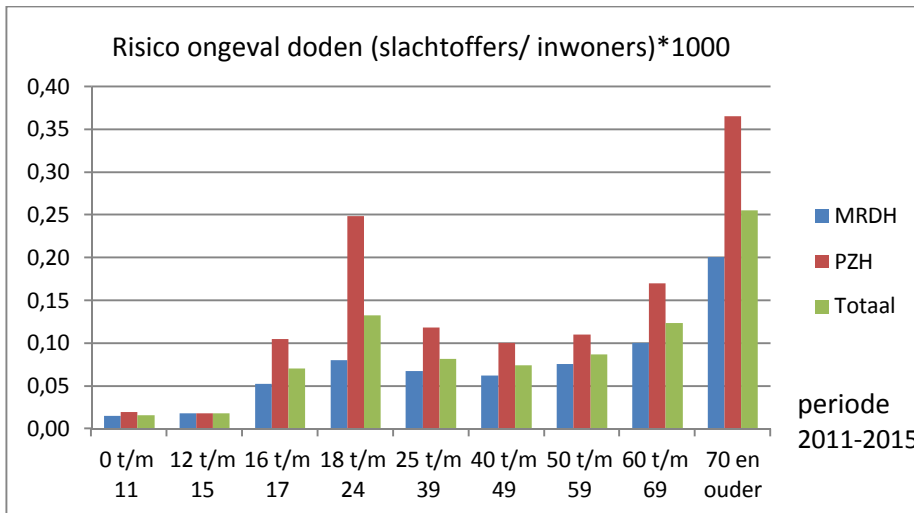


Diagram 2: Risico ongeval doden (slachtoffers per 1000 inwoners) in Zuid-Holland in de periode 2011-2015

2.1.3 Ongevallen per vervoerswijze

In de volgende diagram is het aantal dodelijke ongevallen per regio te zien, verdeeld naar vervoerswijze.

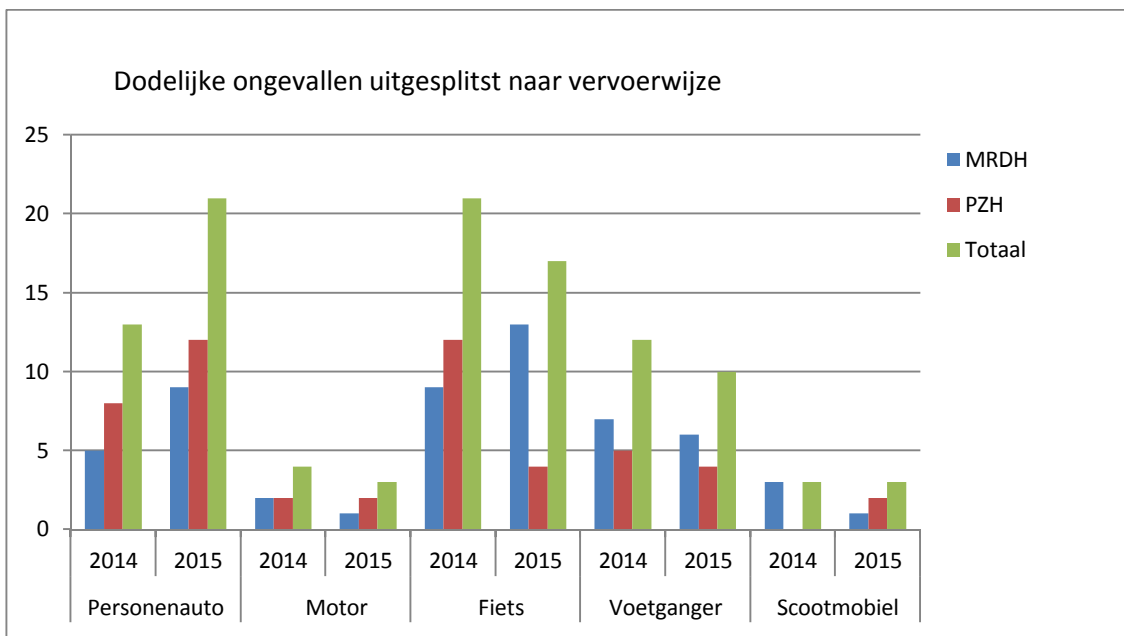


Diagram 3: Aantal ongevallen met dodelijke afloop naar vervoerswijze (bron ViaStat-online)

2.1.4 Focusgroepen leeftijd

Op basis van de ongevallencijfers in paragraaf 2.1.3. blijkt dat er vooral groot risico is bij de leeftijdscategorie 16 t/m 24 jaar en de groep senioren vanaf 60 jaar. Daarom is voor deze beide categorieën ook een uitsplitsing gemaakt naar de afloop van ongevallen en de vervoerwijze.

Leeftijd 16-24 jaar	Personenauto		Bestelauto		Vrachtauto		Motor		Overige voertuigen		Railvoertuig		Bromfiets +		Fiets		Voetganger	
	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg
MRDH	7	164	0	6	0	2	6	44	0	202	0	0	3	307	6	84	4	29
PZH	14	87	2	12	2	5	2	21	1	68	0	0	0	97	4	36	4	10
Totaal	21	251	2	18	2	7	8	65	1	270	0	0	3	404	10	120	8	39

Tabel 6: Aantal verkeersslachtoffers in de leeftijd 16-24 jaar naar vervoerswijze periode 2011-2015 (bron ViaStat-online)

60 jaar en ouder	Personenauto		Bestelauto		Vrachtauto		Motor		Overige voertuigen		Railvoertuig		Bromfiets +		Fiets		Voetganger	
	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg
MRDH	15	94	0	12	1	2	0	15	2	201	0	2	17	101	31	189	18	66
PZH	16	73	0	1	1	1	0	6	1	97	0	0	13	46	30	124	13	22
Totaal	31	167	0	13	2	3	0	21	3	298	0	2	30	147	61	313	31	88

Tabel 7: Aantal verkeersslachtoffers 60 jaar en ouder naar vervoerswijze periode 2011-2015 (bron ViaStat-online)

2.1.5 Focus vervoerwijze

In de voorgaande tabellen is ook terug te zien dat er relatief veel verkeersslachtoffers onder fietsers vallen. Het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers naar leeftijd geeft het volgende beeld:

.Fietsers	0 t/m 11		12 t/m 15		16 t/m 17		18 t/m 24		25 t/m 39		40 t/m 49		50 t/m 59		60 t/m 69		70 en ouder		Onbekend	
	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg	doden	zhg
MRDH	2	22	2	59	1	32	4	45	0	104	6	104	3	146	13	92	18	97	0	37
PZH	0	8	0	31	1	16	3	17	0	32	5	40	5	59	10	63	20	61	0	3
Totaal	2	30	2	90	2	48	7	62	0	136	11	144	8	205	23	155	38	158	0	40

Tabel 8: Aantal verkeersslachtoffers onder fietsers naar leeftijdscategorie periode 2011-2015 (bron ViaStat-online)

Daarbij valt ook op het relatief hogere aantal slachtoffers onder senioren en jonge bestuurders.

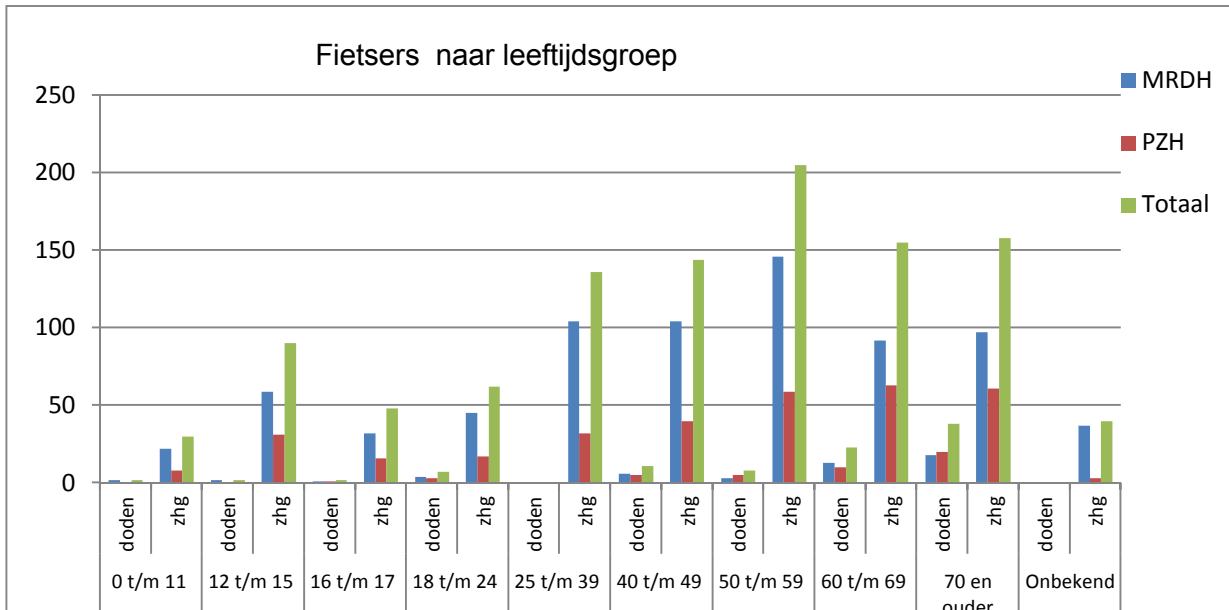


Diagram 4: Afloop verkeersongevallen van fietsers naar leeftijdsgroep

2.2 Trends

2.2.1 Direct aan verkeersveiligheid gerelateerde trends

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft vooruit gekeken naar relevante trends en ontwikkelingen in de samenleving en die naar verwachting invloed hebben op de verkeersonveiligheid de komende jaren. Het effect is afhankelijk van de hoeveelheid en/of soort mobiliteit. Uit onderzoek naar de ontwikkelingen is verder gebleken dat deze het ongevalsrisico beïnvloeden en de bestaande mobiliteit gevaarlijker of minder gevaarlijk maken. Samengevat zijn verwachte effecten en verhoogde ongevalsrisico's als volgt:

Trend	Verwacht effect	Verhoogd ongevalsrisico voor:
Vergrijzing	Er komen naar verhouding steeds meer ouderen; deze ouderen blijven langer fit en (dus) mobiel, maar hebben een groter kans op een ongeval en vooral een grote kans op (ernstig) letsel.	Senioren Fietsers
Meer (brom- en snor-)fietsmobiliteit	Fietsgebruik wordt vanuit milieu- bereikbaarheids- en gezondheidsoverwegingen gestimuleerd. Met name in de grotere steden zal naar verwachting de fiets- en ook de brom- en snorfietsmobiliteit toenemen. Fietsgebruik bevordert de gezondheid en de bereikbaarheid in de stad. Aangezien fiets- en vooral brom- en snorfietsmobiliteit gevaarlijker is dan automobieliteit, heeft deze verandering in vervoerswijze per saldo een negatief effect op de verkeersveiligheid.	Fietsers
Meer elektrische voertuigen	Er komen steeds meer elektrische voertuigen. Deze voertuigen leveren mogelijk meer gevaar op, omdat ze vooral bij lage snelheden nauwelijks hoorbaar zijn. Dat geldt ook voor elektrische fietsen, speed pedelec, en elektrische snorfietsen die in samenhang met hun hoge snelheid waarschijnlijk een groter risico gaan vormen voor fietsers op het fietspad.	Fietsers Senioren
Toenemende druk(te) op het fietspad	De bovenstaande ontwikkelingen zullen leiden tot hogere intensiteiten op de fietspaden en tot grotere snelheidsverschillen op de fietspaden. En beide aspecten zijn ongunstig voor de verkeersveiligheid	Fietsers Senioren
Meer bestelverkeer	Er is nog steeds een groei in de aankoop via internet. Dit leidt tot een toename van bestelverkeer in woonwijken. Bestelbusjes zijn vanwege hun relatief grote massa een gevaarlijke bots partner voor met name de voetgangers en tweewielers.	Fietsers Senioren voetgangers
Voertuigtechnologie	Auto's zullen in toenemende mate taken overnemen van de mensen, bijvoorbeeld zelfstandig kunnen reageren op de aanwezigheid van fietsers en voetgangers. Tot 2025 is de penetratiegraad van dergelijke voorzieningen waarschijnlijk nog laag en het effect dus klein.	Fietsers Voetgangers
Meer afleiding door communicatie technologie	Toenemend gebruik van smartphones en andere apparatuur leidt naar verwachting tot meer afleiding bij autobestuurders, fietsers en waarschijnlijk ook voetgangers. Het verhoogt het risico op ongevallen.	Jonge bestuurders Fietsers Senioren
Aantrekkende economie	De economie van Nederland lijkt weer wat aan te trekken; de verwachtingen zijn positief. Dit heeft een onduidelijk effect op de verkeersveiligheid. In het algemeen zijn periodes van economische voorspoed minder goed voor de verkeersveiligheid.	Alle weggebruikers

Gelet op de huidige ongeval cijfers en de relevante trends en ontwikkelingen is het aannemelijk dat de huidige landelijke en (daarvan afgeleide) regionale doelstellingen voor het aantal ernstige verkeersgewonden in 2020 niet gehaald wordt. Ook in Zuid-Holland zien we de doelgroepen jonge bestuurders, senioren en fietsers terug komen.

2.2.2 Overige relevante trends

Naast de trends die direct zijn te relateren aan verkeersveiligheid zijn er zeker ook andere trends in de samenleving die meegenomen dienen te worden bij de uitwerking van de visie in een meerjarenprogramma, zoals:

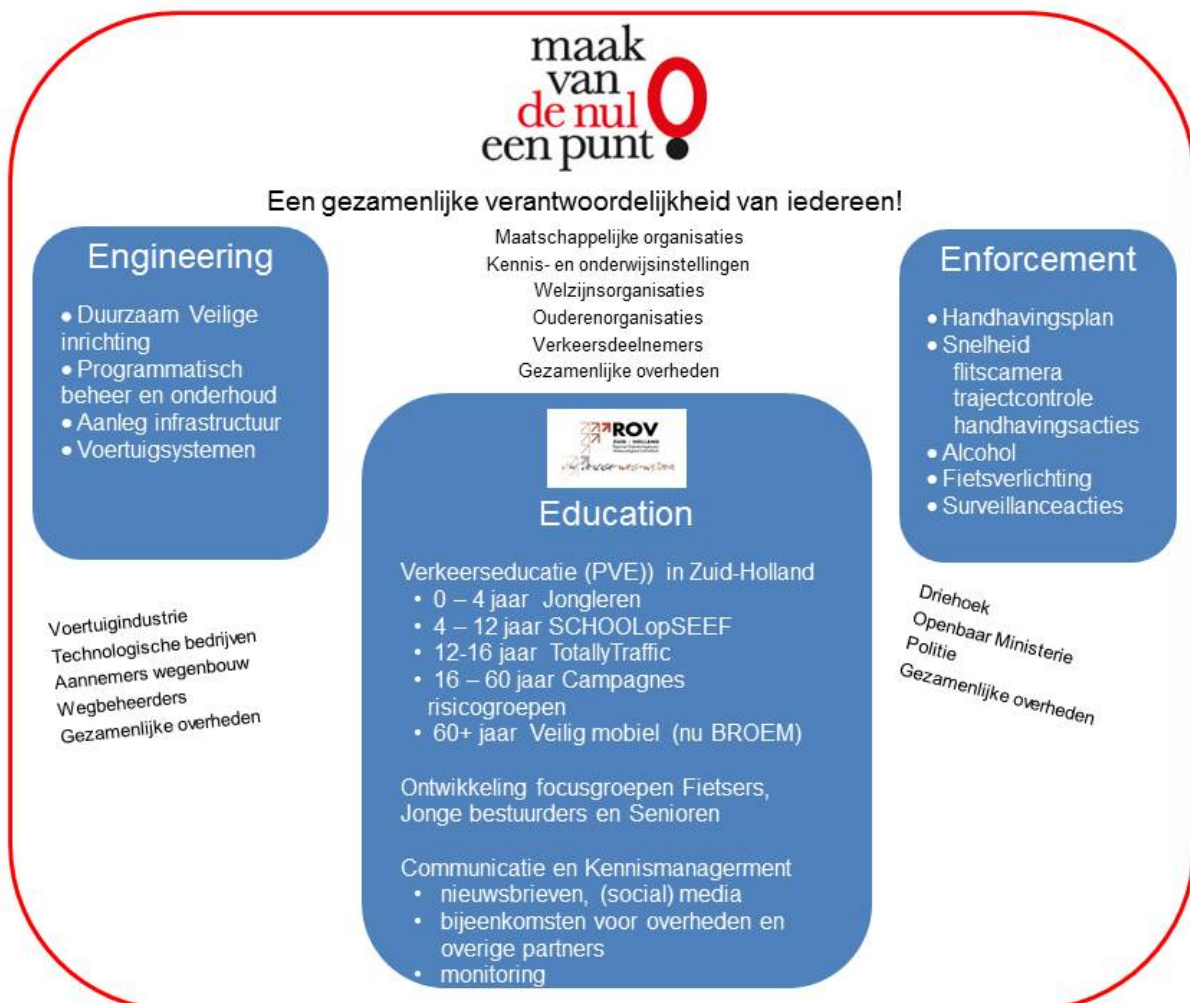
- **Burgerparticipatie en de veranderende rol van de overheid**
Maatschappelijke thema's worden steeds meer het terrein van actieve burgers, en de rol van de overheid verschuift van "zenden" en 'voorschrijven" naar "actief participeren". Om deze rol te vervullen is het wenselijk om de nieuwe media beter te benutten. En daarbij wordt gebruik gemaakt van andere organisaties en ook het bedrijfsleven die zich inzetten voor verkeersveiligheid en ook de boodschap van een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid uitdragen.
- **Gezondheid** heeft veel aandacht. Het bevorderen van bewegen bij opgroeiende kinderen om overgewicht tegen te gaan en het bevorderen van (fiets) mobiliteit bij volwassenen en senioren zijn hier voorbeelden van.
- **Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen** heeft aandacht van veel bedrijven. Ook het bijdragen aan verkeersveiligheid past hierin.
- **Duurzaamheid** krijgt volop aandacht. Er zijn raakvlakken te vinden met verkeersveiligheid, bijvoorbeeld bij activiteiten als de Europese Mobiliteitsweek en in de samenwerking met bedrijven zoals in Bereikbaar Haaglanden.

3 Verkeersveilig gedrag

De landelijke aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is in Nederland via het programma Duurzaam Veilig in gang gezet in de jaren negentig. Duurzaam Veilig richt zich op mens, voertuig en weg. Het gedrag van de mens is te beïnvloeden met educatie en handhaving, maar ook door de inrichting van de weg zo te maken dat de weggebruiker begrijpt wat er van hem verwacht wordt. Met verbeterde voertuig technieken en door de aanleg van rotondes zijn ook de risico's op en de impact bij een ongeval verbeterd. De aanpak van Duurzaam Veilig om mens, voertuig en weg te beïnvloeden is onder te verdelen in drie E's:

- Engineering (Duurzaam Veilige inrichting van de weg en intelligente voertuigtechnieken);
- Education (voorlichting en scholing van alle leeftijdsgroepen en bijzondere doelgroepen) en
- Enforcement (handhaving en regelgeving).

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Provincie Zuid-Holland richten zich vooral op Education, waarbij enerzijds de door het ROV-ZH ontwikkelde programma's voor de verschillende leeftijdsgroepen worden ingezet en anderzijds de landelijke campagnes voor specifieke doelgroepen worden vertaald naar de situatie in Zuid-Holland.



4 Ambitie en aanpak

Zoals benoemd in het visiedocument is de ambitie: Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland.

Voor deze ambitie is een brede aanpak nodig, waarbij optimaal wordt benut wat goed loopt en wat al breder wordt ondersteund. Vandaar dat we aansluiten bij het landelijke motto Maak van de nul een punt.

Met **Maak van de nul een punt** (MVD01.) bedoelen wij dat we:

- niet accepteren dat het verkeer in ons gebied (vermijdbare) slachtoffers vergt;
- actief willen werken aan een verkeerssysteem (omgeving en gebruikers) waarin op termijn geen (vermijdbare) ongevallen meer plaatsvinden;
- iedereen (overheden, publieke, maatschappelijke en andersoortige organisaties en instellingen, scholen, bedrijven en weggebruikers zelf) oproepen om hier actief een bijdrage aan te leveren
- als lange termijn hoofddoel voor de *gezamenlijke* inzet uitdragen, dat iedereen in Zuid-Holland elke dag veilig thuiskomt.

Uit het rapport “De waarde van nul” (SWOV, 2014) is af te leiden dat :

- Een plan met een ambitieus einddoel kan zorgen voor groter commitment, betere plannen en betere prestaties; mits er haalbare, concrete tussendoelen/prestatie-indicatoren zijn geformuleerd.
- Het belangrijk is de strategie te richten op het systeem en de gebruikers.

Daarom wordt er in dit meerjarenprogramma ingestoken op het opnemen van concrete projecten waar een “nul”-doelstelling of een 100%-doelstelling aan gekoppeld wordt. Er worden indicatoren ontwikkeld om de prestaties goed te monitoren. Daarnaast wordt er ingezet op innovatie van de vervoermodi, vooral de fiets.

Via de communicatieaanpak wordt de strategie op alle gebruikers gericht. Omdat niet alles tegelijk kan worden opgepakt, wordt eerst gekeken naar het beter benutten van de bestaande netwerken, en het vandaaruit versterken van de eigen verantwoordelijkheid van betrokkenen. En daarnaast wordt de focus gelegd op de groepen verkeersdeelnemers met het grootste risicogedrag en de grootste kans op verkeersongevallen. Daarmee kan het grootste effect op de dalende trend worden bereikt.

In de afgelopen jaren is met het verkeersveiligheidsbeleid in de provincie Zuid-Holland al veel bereikt, maar zoals reeds is aangegeven, is er een extra impuls nodig. MVD01. helpt daarbij.

De kracht van de strategie MVD01. zit in:

- De inspiratie, het elan dat uitgaat van het gezamenlijke “hogere doel”: iedereen wil veilig thuiskomen en wil dat zijn/haar geliefden veilig thuiskomen. De ambitie van het onderwerp raakt het hart van iedereen direct.
- Het verbindende van een gezamenlijke missie en een heldere communicatiestrategie (vgl. de kracht van concepten als SCHOOL op SEEF en TotallyTraffic).

Voorwaarde is helder te zijn over waar de verantwoordelijkheden liggen en de mogelijkheden van ieder en de beperkingen daarin. Vertrouwen is een sleutelbegrip.

De risico's zitten in afschuif- en afrekenmechanismes (bijvoorbeeld de overheid, die verantwoordelijk wordt gehouden voor alle gedrag, of een overheid, die juist teveel naar “de gebruiker” schuift) en de vrijblijvendheid, die van de missie kan uitgaan als het niet goed handen en voeten krijgt. Zorgvuldige uitwerking en communicatie is dus geboden.

De aanpak en inzet in de komende jaren kan globaal worden verdeeld in 3 sporen, te weten;

- Voortzetten van bestaande programma's
 - SoS – TT – campagnes – monitor
- Vernieuwen
 - op nieuwe focusgroepen: Jonge bestuurders – senioren – fietsers
 - binnen de bestaande programma's SoS – TT – campagnes - monitor
- Verspreiden
 - het motto van MVD01. (verder) neerzetten.

Wij gaan voor 100% streefdoelen op onze programma's. Dat is wat wij beogen met de ambitie "Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland". In ons meerjarenprogramma wordt voor de verschillende programma's een realistische haalbaar doel voor de periode 2017-2020 neergezet. Voor een aantal onderwerpen betekent dit dat het streefdoel al in 2020 realiseerbaar is, voor enkele andere is er in 2020 een tussendoel op weg naar 100% gerealiseerd.

Uiteraard zullen wij onze doelstellingen monitoren en wordt daarvan per jaar verslag gedaan.

De doelstellingen zijn:

- 100% bekendheid van het motto MVD01. binnen Zuid-Holland
- 100% van de basisscholen doet mee aan SoS (tussendoel 2020: 80%)
- 100% van de voortgezet onderwijs scholen doet mee aan TT (tussendoel 2020: 55%)
- 100% beeld van de belangrijkste doelen en activiteiten
- 100% van de portefeuillehouders verkeer in Zuid-Holland zijn ambassadeurs voor verkeersveiligheid
- 100% van de jonge bestuurders worden bereikt met een activiteit (tussendoel 2020: 30%)
- 100% van de senioren is bekend met actuele regels in verkeer en gebruik nieuwe type vervoermiddelen (tussendoel 2020: 55%)
- 100% fietser bewust van eigen verkeersgedrag (tussendoel 2020: 55%)

5 Uitwerking MVD01.

Zoals reeds is aangegeven zijn kwalitatief goede programma's ontwikkeld in de afgelopen jaren en zijn er nieuwe focusgroepen waarop moet worden ingezet. Door de vernieuwde aanpak van inspelen op nieuwe media, het meer benutten van bestaande programma's, en het optimaal benutten van expertise van ROV-ZH kan MVD01. breder worden verspreid. In dit hoofdstuk staat voor de bestaande programma's en de te ontwikkelen programma's voor de focusgroepen aangegeven welke rol ROV-ZH kan spelen.

5.1 Voortzetten

5.1.1 SCHOOL op SEEF

SCHOOL op SEEF (SoS) is hét programma in Zuid-Holland voor een goede aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie aan kinderen in de basisschoolleeftijd. Hier worden kinderen in een veilige omgeving op een eigentijdse manier begeleid in hun ontwikkeling tot duurzaam veilige weggebruikers. SoS omvat hoogwaardig en aansprekend, praktijkgericht en digitaal materiaal. Het werken aan de verkeersveiligheid van kinderen op en rond de basisschool vereist een integrale aanpak. Het programma SoS biedt de mogelijkheid om vanuit verschillende facetten (educatie, infrastructuur, communicatie, etc.) hieraan te werken. Het motto van SoS is:

"kinderen hebben recht op een veilige, zo zelfstandig mogelijke deelname aan het verkeer."

De visie die centraal staat binnen SCHOOL op SEEF is dat verkeersveiligheid wordt bereikt door een veilige weg én door het juiste gedrag en een veilig voertuig. Alleen bij een integrale aanpak en de structurele borging van het programma bij de betrokken partijen is sprake van een optimale effectiviteit van maatregelen.

Het ROV-ZH heeft SoS opgezet inclusief de kwaliteitsborging (kerndoelen) van verkeerseducatie door middel van het verkeersveiligheidslabel en beheer, ontwikkeling en promotie van lesmethodes. De productie en uitgifte wordt uitgevoerd door marktpartijen.

Naast het voortzetten van de programma's en activiteiten blijft vernieuwing op onderdelen nodig. De uitdaging vanuit MVD01. is om meer verantwoordelijkheid neer te leggen bij de gebruikers zelf.

Kerncijfers SCHOOL op SEEF

Er zijn op dit moment 159 van de ca. 1587 schoollocaties in Zuid-Holland (10%) in het bezit van het verkeersveiligheidslabel. Ca 50% van de scholen is actief met de activiteiten uit het programma SoS..

Vanuit MVD01. zal worden ingezet op een grotere ouderbetrokkenheid en op duurzame ondersteuningsnetwerken vanuit scholen en gemeenten.

Samenwerking andere ROV's

Voor de certificering werken we samen met 8 andere provincies waar ook labels worden uitgereikt aan basisscholen als deze voldoen aan alle kwaliteitsnormen die gezamenlijk zijn vastgesteld. Met 3 andere ROV's werken we samen aan een onderzoek onder ouders en het vergroten van de betrokkenheid van de ouders. Ook werken we samen in de kennisontwikkeling in het project WEVER (Weg naar Effectieve VERkeerseducatie) in een gezamenlijke opdracht vanuit het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid en Gedrag (LOVG).

Conclusie en vervolg SCHOOL op SEEF

- Het is een effectief en gewaardeerd educatieprogramma. Het is een sterk merk, stimuleert eigen verantwoordelijkheid en het maximaal benutten van het netwerk rondom de scholen.
- Wij zetten het programma voort, waarmee in 2020 80% deelname van scholen wordt bereikt. Vanuit de gedachte van MVD01. zetten we een vernieuwing in gericht op vergroten van de ouderbetrokkenheid, uitbouw van de duurzame, lokale ondersteuningsnetwerken en het benutten van kansen vanuit andere maatschappelijke organisaties/partners

5.1.2 TotallyTraffic

TotallyTraffic (TT) is het structurele programma voor verkeersveiligheid en verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs in Zuid-Holland. Het is in 2009 in de provincie Zuid-Holland gelanceerd en is in de jaren erna ook in de provincies Noord-Brabant, Limburg en de vervoersregio Amsterdam ingevoerd.

Het programma bevat naast de educatieve modules organisatorische middelen, zoals menskracht (bv. in de persoon van de accountmanager in de regio en de gastdocenten) en een raamwerk voor een overeenkomst tussen gemeente, school en RPV.

Belangrijk is het continueren van de kwaliteitsborging (kerndoelen) van verkeerseducatie door middel van beheer, ontwikkeling en promotie van lesmethodes. De productie en uitgifte wordt uitgevoerd door marktpartijen.

Kerncijfers TotallyTraffic

In 2015 hebben circa 125 schoollocaties van de circa 330 (37%) een of meer modules TotallyTraffic uitgevoerd en hebben circa 30 scholen (ca. 9%) een meerjarige samenwerkingsovereenkomst met de gemeente en/of de RPV.

Samenwerking andere ROV's

Voor het vergroten van de betrokkenheid van scholen en het bevorderen van gebruik van doe-het-zelf-modules werken we samen met provincies Noord-Brabant, ROV-Limburg en vervoersregio Amsterdam. Daarbij wordt gekeken naar het gebruiken van de door Noord-Brabant ontwikkelde volledig online module voor middelbare scholen. Ook wordt in het LOVG opdracht gegeven aan partijen zoals VVN om nieuwe producten te ontwikkelen om scholieren bewust te maken van het gevaar van mobiele telefoongebruik op de fiets.

Conclusie en vervolg TotallyTraffic

- Het is een effectief en gewaardeerd educatieprogramma. Het is een sterk merk en maakt jongeren bewust van hun verantwoordelijkheid.
- Wij zetten het geactualiseerd programma voort, waarmee in 2020 55% deelname van scholen wordt bereikt. MVD01... Wij vernieuwen op basis van de evaluatie uitgevoerd in 2016 met aandacht voor grotere verantwoordelijkheid van de schoolorganisaties.

5.1.3 Campagnes

De verkeersveiligheids campagnes van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en haar partners worden gevoerd onder de koepel 'Daar kun je mee thuis komen' volgens een landelijke kalender. Deze campagnes zijn gericht op verschillende doelgroepen en thema's. En zijn bedoeld voor bewustwording van het eigen gedrag in het verkeer.

Naast de landelijke campagnes zijn er ook enkele regionale campagnes, deze komen meestal voort uit de landelijke campagnes, maar zorgen voor een betere aansluiting op de regionale behoefte. BOB-sport is een zeer bekende regionale invulling.

In de provincie Zuid-Holland gaan we aan verkeersveiligheid werken vanuit Maak van de nul een punt. Dit motto dat in enkele provincies reeds enkele jaren als paraplu wordt gebruikt –ieder met een eigen invulling - en in deze provincies grote bekendheid heeft. Om MVD01. ook in onze provincie goed neer te zetten is een nog uit te werken communicatie strategie nodig.

Tot het faciliteren van RPV's behoort .het uitrollen van de landelijke campagnes in de regio's met bijbehorende communicatieactiviteiten. Belangrijk is ook het verzorgen van de vertaling naar regionale campagnes, zoals BOB-sport.

Samenwerking andere ROV's

De nul-missie voor verkeersveiligheid is in de provincies Limburg en Zuid-Holland voorbereid. Het motto Maak van de nul een punt is in Limburg ontwikkeld en in de provincies Overijssel, Gelderland, Flevoland en Noord-Brabant op eigen wijze uitgewerkt. Voor de campagnes zoals aandacht, alcohol en fietsverlichting werken alle ROV's of Provincies met dezelfde landelijke kalender en geven daarnaast een eigen invulling aan de regionale vertaling daarvan. Voor de in Zuid-Holland bedachte BOB-sportcampagne is met een aantal andere ROV's samengewerkt. Voor de lokale aanpak van snelheidscampagnes kijken we ook naar initiatieven zoals in ROV-Zeeland en Utrecht.

Conclusie en vervolg campagnes

- We rollen landelijke en regionale campagnes met succes uit.
- We vernieuwen de communicatie door het uitrollen van de communicatiestrategie MVD01.

5.1.4 Monitoren

Onze inzet op gedragsbeïnvloeding willen wij monitoren en daarbij te weten komen of wij de weggebruiker bereiken en hoe de weggebruiker zelf naar verkeersveiligheid, verkeersveiligheidsmaatregelen en het eigen verkeersgedrag kijkt. Het 2-jaarlijkse Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) verwoordt het zelf rapporterende verkeersgedrag van de weggebruikers.

Ook is het van belang om de effecten van inspanningen voor het bereiken van de nul-doelstelling te meten. Daartoe is er monitoring en evaluatie van de verschillende pilots die volgen uit de innovatieve activiteiten nodig.. We zullen samenwerken met bv. SWOV en andere (meer in gedrag gespecialiseerde) instituten en zullen inzetten op onderzoeken naar de effecten van de inspanningen voor verkeersveiligheid.

Tenslotte adviseert het ROV-ZH vanuit haar expertise bij de ontwikkeling van verkeersveiligheidsprofielen voor de RPV's en participeert -volgens landelijk gemaakte afspraken- in het samenwerkingsverband met CROW/KPVV rond checklist en effectmeting verkeerseducatie. (participatie in het WEVER-project).

Om het meerjarenplan actueel te houden en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, zal jaarlijks een monitor worden opgesteld. In de monitor zal de voortgang van de belangrijkste doelen en activiteiten in beeld worden gebracht.

Conclusie en vervolg monitoring

- Wij hebben een goed overzicht van ongevallebeeld en het zelf gerapporteerde gedag van Zuid-Hollanders op het punt van verkeersveiligheid voor onderbouwing van de huidige beleidskeuzes.
- We vernieuwen de inzet op monitoring op het vlak van de projecten en activiteiten met een 100% of 0-doelstelling onder de noemer van MVD01.
- We vernieuwen op kennisontwikkeling rond de effectiviteit van verkeerseducatieve programma's.

5.2 Vernieuwen

5.2.1 Jonge bestuurders

Onder jonge bestuurders wordt verstaan jonge brom/snorfietsers die onlangs hun bromfietscertificaat hebben gehaald en jonge automobilisten die onlangs hun rijbewijs hebben gehaald. De jonge bestuurders zitten in de leeftijdscategorie 16-24 jaar. In hoofdstuk 2 is reeds aangegeven, waarom wij vinden dat er ingezet moet worden op deze doelgroep om het aantal ernstige verkeersslachtoffers te beperken.

Voor de betrokkenheid van jonge automobilisten bij ongevallen zijn allerlei oorzaken aan te wijzen, zoals normen en waarden, gebrek aan ervaring en gebrek aan risicoperceptie, gebruik van alcohol en/of drugs (in combinatie met vermoeidheid) en slecht of verouderd materiaal. Ook afleiding is een bron van ongevallen. Bellen (al dan niet handsfree), whatsappen, routeplanner instellen, radio instellen, zelfs het draaien van favoriete muziek leidt de aandacht voor het verkeer af.

ROV-ZH. zal, zoveel mogelijk in combinatie met de RPV's, de komende vier jaar kunnen bereiken dat jonge automobilisten zich bewust worden van de gevaren die ze lopen voor zichzelf, maar ook voor hun passagiers en medeweggebruikers. Daarvoor zijn de reeds speciale programma's beschikbaar en zijn organisaties daar actief mee aan de slag.

Afgelopen jaren is geleerd dat een peer-to-peer benadering goed werkt naar het individu en dat grootschalige campagnes de boodschap weliswaar ondersteunen en breed uitdragen, maar minder effectief zijn als losstaand middel. Een combinatie van beide ligt daarom voor de hand. Een nadeel van een peer-to-peer benadering is dat het arbeidsintensief is en individualistisch. Daarom is samenwerking met de RPV's van belang en samenwerking met organisaties die zich richten op jongeren, zoals TeamAlert en het Nederlands Instituut voor Verkeersveiligheid (NIV).

Veel jongeren nemen voor hun werk deel aan het verkeer. Daar ligt ook een verantwoordelijkheid voor de werkgever of opdrachtverlener. Denk aan pakketdiensten, maaltijdbezorgers en bodediensten. Dat vergt een andere aanpak en moet daarom, in afstemming met ROV-ZH, verder uitgewerkt worden.

Om het bereik en de effectiviteit van de inzet richting deze focusgroep te vergroten is een vernieuwing van de aanpak nodig, gebruik makend van nieuwe inzichten op het gebied van effectieve gedragsbeïnvloeding voor deze groep en van nieuwe media.

ROV-ZH kan zorgdragen voor het ontwikkelen van programma's en de uitvoering door marktpartijen. Hiervoor is nodig dat pilots van de marktpartijen worden (mee)gefinancierd.

Kerncijfers jonge bestuurders:

Er zijn in 2015 door TotalText en het Nationaal Instituut Verkeersveiligheid (NIV) in totaal 15 bijeenkomsten georganiseerd voor jonge bestuurders. TotalText is in Gelderland ontwikkeld en wordt nu al enkele jaren door ROV-ZH ingezet om jonge bestuurders te bereiken.

In 2015 zijn door maatschappelijke organisaties (met medefinanciering) in totaal 31 voorlichtingsactiviteiten uitgevoerd, die (deels) op jonge bestuurders waren gericht.

Conclusie en vervolg jonge bestuurders

- De huidige interventies zijn goed maar relatief duur. De doelgroep is lastig te bereiken en een duidelijk portaal ontbreekt waar alle mogelijke uitvoeringen zijn verzameld
- Bepalen van het effect binnen de huidige programma's. Bepalen hoe met het ROV-ZH kan worden voorzien in de loket functie. En specifiek voor deze doelgroep ontwikkelen van communicatiestrategie met inzet van moderne communicatiemiddelen

5.2.2 Senioren

Onder senioren wordt verstaan de verkeerdeelnemer vanaf 60 jaar. Deze doelgroep is niet specifiek gebonden aan een vervoerswijze. In hoofdstuk 2 is reeds aangegeven, waarom er ingezet moet worden op deze doelgroep om het aantal ernstige verkeersslachtoffers te beperken.

De ouder wordende verkeerdeelnemer heeft met tal van problemen te maken. Zo zijn daar de fysieke problemen (fysiek kwetsbaarder, men breekt sneller iets, spieren en gewrichten worden minder soepel) en er treden daarnaast functiestoornissen op, zoals vermindering van het gezichts-, gehoor- en reactievermogen en wordt het moeilijker om de aandacht te verdelen (teveel externe impulsen tegelijk kunnen niet altijd adequaat verwerkt worden).

Een van de ongevalsoorzaken is verbonden aan weginrichting en aan omgevingskenmerken, bijvoorbeeld, niet op ouderen berekende infrastructuur – inrichting kruispunten (met of zonder verkeersregelinstallaties), in- en uitvoegingsmogelijkheden bij doorgaand verkeer, bijv. bij een snelweg, ondeugdelijke fietsvoorzieningen (te smal, slecht onderhoud), verlichting, oversteektijd bij verkeerslichten etc. Uit SWOV onderzoeken blijkt dat de weginrichting, van grote invloed is op het verkeersgedrag van de oudere verkeerdeelnemer. Aanpassing van de infrastructuur is dus aan te bevelen, daarbij kan het ROV-ZH optreden als pleitbezorger van verbetering van de weginrichting en de weg- en omgevingskenmerken bij de wegbeheerders. Een van de middelen hiervoor is dit op informatiedagen aan de orde te stellen.

Ouder worden vergt nieuwe of andere gedragingen in het verkeer en leidt mogelijk tot nieuwe keuzes in mobiliteit en bijpassend verkeersgedrag. De volgende oplossingsrichtingen kunnen eraan bijdragen dat ouderen veiliger kunnen deelnemen aan het verkeer:

1. Ouderen bewust maken van mogelijke beperkingen

Ouderen overschatten vaak hun eigen kunnen: bijvoorbeeld door wel te blijven fietsen terwijl op/afstappen al moeilijk gaat of te blijven autorijden terwijl medicijnen worden geslikt etc.

2. Ouderen helpen in keuzes maken in mobiliteitskeuze

Welke vervoersmiddelen kan een oudere veilig en verantwoord gebruiken gezien zijn lichamelijke en mentale beperking en zijn daarvoor extra aanpassingen nodig? Goed advies en hulp bij afstellen van bijvoorbeeld zadelhoogte kunnen al veel ongevallen voorkomen. Ook aandacht voor extra beschermingsmiddelen zoals helmgebruik kan tot minder verkeersslachtoffers onder ouderen leiden.

3. Ouderen toerusten in (nieuwe) vaardigheden van mobiliteitskeuze en balans

Ouderen kunnen veel baat hebben bij praktische vaardigheden en opfriscursussen om de rijstijl aan te passen: voor fiets, e-bike, scootmobiel en auto. Ook door balanst rainingen en door te leren vallen kunnen

ernstige verwondingen worden voorkomen bij daadwerkelijke valpartijen. Het aanpakken van de verkeersonveiligheid wordt tweeledig ingezet: enerzijds op preventie, anderzijds op het beperken van de letselschade.

4. *Andere weggebruikers houden meer rekening met ouderen*

Ouderen hebben meer ruimte en tijd nodig, schrikken eerder en kunnen motorische fouten maken in onverwachte situaties. Ongevallen en irritaties kunnen worden voorkomen als ook overige weggebruikers rekening houden met de grote groep ouderen in het verkeer.

De afgelopen jaren zijn er al verschillende gedragsinterventies voor ouderen uitgewerkt. Te denken valt o.a. aan een opfriscursus voor verkeersregels, voorlichting over het gebruik van medicijnen door apothekers en huisartsen diverse vaardigheidstrainingen met fiets, e-fiets, scootmobiel, auto etc.

Verschiedende overheden en maatschappelijke organisaties in Nederland zijn echter nog zoekende naar effectieve gedragsinterventies en naar manieren om een substantiële groep ouderen (en de juiste doelgroep daarbinnen) te bereiken. In de Provincie Zuid-Holland wordt samen met het ministerie van I&M meegedaan met een pilot 'Zolang ik fiets' om een netwerk te creëren om oudere fietsers daadwerkelijk te bereiken en te motiveren. De kennis die in de pilot wordt opgedaan delen we via het LOVG met de andere ROV's en provincies.

Er is een duidelijke overlap met de focusgroep fietsers, afhankelijk van het onderwerp en/of de aanpak wordt de activiteit ondergebracht bij senioren of fietsers.

Opdracht aan het ROV-ZH is de zorg voor kwaliteitsborging van praktische en theoretische voorlichting in samenwerking met de maatschappelijke organisaties (zoals VVN, ANWB). En adviseren in de landelijke pilot "Zolang ik fiets", die ook in Zuid-Holland speelt.

Kerncijfers activiteiten voor ouderen

VVN heeft in 2015 in totaal 55 opfriscursussen verkeersveiligheid gegeven aan senioren en 15 scootmobielcursussen gegeven.

Conclusie en vervolg senioren

- Er is geen standaard netwerk waarmee deze focusgroep is te bereiken. De RPV's en gemeenten voeren nu incidentele acties / projecten uit.
- Wij doen mee met de pilot "Zolang ik fiets" en bepalen op welke wijze een structurele aanpak kan worden neergezet en welke organisatiestructuur meest effectief is

5.2.3 Fietsers

De doelgroep fietsers is niet aan een bepaalde leeftijdscategorie gebonden. Immers fietsen is van alle leeftijden. De achtergrond van de ongevallen met fietsers is dan ook divers. De staat van de infrastructuur (bijvoorbeeld slecht wegdek of fietspaaltjes), technische gebreken aan de fiets, het nog niet helemaal onder controle hebben van de fiets of van een snellere fiets zoals een e-bike of speed-pedelec en het eigen gedrag (bijvoorbeeld afleiding of verkeerde inschatting van snelheden) zijn de zaken die voorbeelden van oorzaken.

De toename van o.a. het gebruik van de fiets/e-bike heeft er toe geleid dat deze vervoerwijze in de PROV 2013 en 2015 nader is uitgewerkt voor de jonge en de oudere bestuurder. In de analyses die gemaakt worden zal specifiek naar het effect van de e-bike gekeken worden.

Uiteraard krijgt het veilig fietsen veel aandacht binnen de programma's SoS en TT en in een aantal campagnes. Er is een duidelijke overlap met de focusgroep senioren, afhankelijk van het onderwerp en/of de aanpak wordt de activiteit ondergebracht bij senioren of fietsers.

Kerncijfers fietsers:

Circa 50% van de basisscholen werkt met SCHOOL op SEEF (inclusief de fietslessen), circa 37% van de scholen voor voortgezet onderwijs had in 2015 een of meer modules TotallyTraffic uitgevoerd. Het merendeel van deze modules heeft betrekking op fietsgedrag.

In 2015 hebben 25 gemeenten en andere organisaties campagnemateriaal in het kader van de fietsverlichtingscampagne besteld. De Fietsmodus vlogs uit 2015 hadden tot en met juli 2016 bijna 190.000 kijkers bereikt. De Fietsmodus app is tot mei 2016 150.000 maal gedownload.

Conclusie en vervolg fietsers

- Een vernieuwd programma fiets is nodig gericht op alle leeftijdscategorieën, waarbij de ongevalsgegevens de basis zijn voor een leeftijdsspecifieke aanpak.
- Betere analyse van de ongevallen en op basis daarvan urgentie en effectiviteit voor uit te werken programma. Aanhaken bij uitvoeringsagenda fiets van de provincie Zuid-Holland

5.3 Verspreiden

5.3.1 Maak van de nul een punt (MVD01.).

Als regievoerders hebben wij het concept van MVD01. omarmd. Voor het verder uitwerken en uitdragen kunnen de bestaande netwerken en de afstemmingsmomenten met andere organisaties worden benut om daarmee de bewustwording van ieders verantwoordelijkheid voor verkeersonveiligheid te vergroten. Samen met de negen regionale verkeersveiligheidsambassadeurs willen we een beroep doen op alle andere portefeuillehouders verkeer in Zuid-Holland die nog geen lokaal ambassadeur Verkeersveiligheid zijn. We continueren de ondersteuning van de regionale en lokale ambassadeurs en de regionale platforms verkeersveiligheid (RPV's). Uitgangspunt daarbij is dat alle betrokken overheidspartijen zelf verantwoordelijk zijn voor hun verkeersveiligheidsbeleid.

5.3.2 Kennis managen en netwerken

Belangrijk is het delen van expertise, de landelijk beschikbare kennis en best practices uit Zuid-Holland tijdens landelijke bijeenkomsten, in provinciebrede kenniskringen, regionale informatiebijeenkomsten en de bijeenkomsten van de regionaal samenwerkende gemeenten en partners (o.a. RPV's). Daarnaast verspreiden en managen we kennis via de websites en digitale middelen. We zetten de communicatie over de ontwikkelingen en activiteiten in verkeersveiligheid voort, met bijzondere aandacht voor het samen met de ambassadeurs en de regio's invullen en uitrollen van MVD01.

6 Ambities, doelen en middelen

In onderstaande schematische overzichten wordt kort samengevat wat we beogen, welk doelbereik realistisch is en welke middelen hiervoor nodig zijn.

6.1 Ambities en doelstellingen

Voor elke hoofdactiviteit van gedragsbeïnvloeding is de ambitie vertaald in een indicator, die de geleverde prestatie meetbaar maakt voor de periode 2017-2020.

Niet alle doelstellingen worden gehaald in 2020. Dat komt enerzijds omdat nieuwe programma's een ontwikkel- en implementatietijd vergen, en anderzijds omdat de deelname van betrokkenen vrijwillig is en blijft. Daarnaast schatten wij in dat er factoren zijn waarop onze activiteiten geen of beperkte invloed zullen hebben.

Hoofdactiviteiten	Ambitie	Voortgang 2017-2020				
		2016	2017	2018	2019	2020
School op SEEF	100% van de basisscholen doet mee aan SoS	50%	55%	65%	70%	80%
Totally Traffic	100% van de VO-scholen doet mee aan TT	30%	35%	45%	50%	55%
Campagnes	100% bekendheid met MVD01.	2%	50%	75%	100%	
Monitoren	100% beeld van de belangrijkste doelen en activiteiten		100%	100%	100%	100%
Kennismanagement	100% vd portefeuillehouders verkeer is ambassadeur verkeersveiligheid	15%	30%	60%	100%	
Focusgroepen						
Jonge bestuurders	100% van de jonge bestuurders bereikt met een activiteit	5%	5%	5%	25%	30%
senioren	100% van de senioren bekend met actuele regels in verkeer en gebruik van nieuwe type vervoermiddelen	10%	15%	35%	45%	55%
fietsers	100% van de fietsers bewust van eigen verkeersgedrag	15%	25%	35%	45%	55%

6.2 Inzet in uren en geld:

Hoofdactiviteiten	2016		2017-2020			2017-2020		
	Fte	€	voortz. en 2017-2020	vernieuw en 2017-2020	verspreid en 2017-2020	voortz. en 2017-2020	vernieuw en 2017-2020	verspreid en 2017-2020
School op SEEF	0,8	€ 183.736	0,6	0,2		€ 170.000	€ 30.000	
Totally Traffic	0,6	€ 81.811	0,6	0,1		€ 61.000	€ 77.000	
Campagnes	0,3	€ 268.932	0,3	-	0,2	€ 279.000		70.000
Monitoren	0,3	€ 54.897	0,2	0,1		€ 37.500	25.000	
Kennismanagement	1,4	€ 110.306	1,4	-0,5		€ 126.700	30.000	
Focusgroepen	0,1		-	1,1			95.000	
Jonge bestuurders	-	€ 97.254	-	-		€ 60.000	40.000	
senioren	-	€ 19.835	-	-		€ 6.000	40.000	
fietsers	-	€ -	-	-		€ -	40.000	
overig (communicatie, beheer)	0,5	€ 134.896	0,5			€ 89.000		
TOTAAL	4,0	€ 951.668	3,6	1,0	0,2	€ 829.200	€ 377.000	€ 70.000

	Fte	MRDH	PZH	nodig	Euro	MRDH	PZH	nodig
2016	4	0	4,0		€ 951.668	€ 558.629	€ 393.039	
2017-2020 p.j.	4,8	0	4,3	0,5	€ 1.276.200	€ 558.629	€ 393.039	€ 324.532

De ambitie zal bepalend zijn voor het aantal fte en het beschikbare budget. De begroting in de afgelopen jaren bedroeg ongeveer € 1,0 mln. Door de regievoerders werd gezamenlijk circa € 875.000,- ingebracht via de bestuursovereenkomst ROV-ZH. De resterende dekking kwam uit overschotten van voorgaande jaren of extra bijdrage van provincie.

De implementatie van de visie en de ambitie betekenen dat er 4,8 fte nodig is: ca 0,5 fte meer dan de formatieve situatie per 2017. Dat kan eventueel door inhuur, maar dan dient de uitbreiding gekapitaliseerd te worden. Daarnaast is er structureel circa € 330.000,- extra nodig bovenop de grofweg € 0,95 mln. die nu besteed wordt.

Wij hebben besloten om de samenwerking te verbreden en meer programma gestuurd te werken. Wij verwachten dat met de nieuwe samenwerkingspartners de effectiviteit van het programma verder kan worden vergroot, en mogelijk ook de efficiency kan worden verhoogd. De mogelijkheden van (tijdelijke) formatie-uitbreiding worden verkend. Ook wordt verkend wat eventuele toetreding van nieuwe samenwerkingspartners betekent voor de activiteiten en financiële dekking van het ROV-ZH.

In het werkplan 2017 wordt twee varianten uitgewerkt: ten eerste op basis van de benodigde formatie en budget, en ten tweede op basis van beschikbare formatie en budget. Van beide varianten worden de consequenties uitgewerkt voor de planning van de verschillende programma's en focusgroepen.

Bijlage 1 Bronnen

De waarde van nul, Nulvisies en verkeersveiligheidsbeleid R-2014-8, SWOV, Den Haag, 2014.

PROV Zuid-Holland 2015, Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeerveiligheid, ROV-ZH, Den Haag, 2016.

SWOV onderzoeken van

- Trends en maatschappelijke ontwikkelingen effect op verkeersgedrag
- Effect weginrichting op oudere weggebruikers

VIA Statistiek Ongevallen, ViaStat-online.nl, VIA Software, Vught, 2016

- Aantal verkeersslachtoffers en ziekenhuisslachtoffers naar leeftijd en vervoerwijze

CBS Statline 21 april 2016: Doodsoorzaken: overledenen door een verkeersongeval naar wijze deelname