

Rapport

REGIONAAL UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID 2022-2024

Midden-Holland

COLOFON

Titel: Regionaal uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2022-2024
Subtitel: Midden-Holland

Opdrachtgever: Regio Midden-Holland
De Heer M. (Mohamed) Kalai

Opdrachtnemer: DTV Consultants B.V.
Pleun Smits, Lisette de Wildt en Lindy van Scharrenburg

Datum: 27 september 2021

Kenmerk: 210124/PSM

Status rapport: DEFINITIEF

SAMENVATTING	4
1 INLEIDING	8
1.1 Aanleiding	8
1.2 Doel van het Uitvoeringsprogramma	8
1.3 Kader	8
1.4 Leeswijzer	10
2 LANDELIJKE, PROVINCIALE EN REGIONALE KADERS EN ONTWIKKELINGEN	12
2.1 Landelijk beleid: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	12
2.2 Provinciaal Beleid	13
2.3 Regionale beleidsstukken	14
2.4 Gemeentelijke beleidsstukken	16
3 VEILIGE REGIONALE INFRASTRUCTUUR	20
3.1 Veilige fietsinfrastructuur	21
3.1.1 Afmaken van het kwaliteitsnetwerk fiets	21
3.1.2 Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers	22
3.1.3 Fietsers scheiden van gemotoriseerd verkeer op alle 50 (en 80) km/u-wegen	22
3.1.4 Extra aandacht voor hogere snelheden op het netwerk van snelfietsroutes	23
3.2 Verkeersveilige woonwijken	23
3.3 Uniforme verkeersveilige schoolomgeving	24
3.4 Minimaliseren conflicten zwaar (landbouw) verkeer en zwakke verkeersdeelnemers	24
3.4.1 Aanpak knelpunten landbouw- en zwaarverkeer	24
3.4.2 Ontvlechten van netwerken	25
3.5 Reguleren van groot en zwaar vrachtverkeer in de kernen	25
3.6 Veilige 60 km/u-wegen	25
3.7 Op de voet volgen van landelijke ontwikkelingen	25
3.7.1 Motie 30 km/u binnen de bebouwde kom	26
3.7.2 ADAS-toepassing in relatie tot de infrastructuur	26
3.7.3 Nieuwe modaliteiten en LEV-kader	27

4	VERKEERSEUCATIE EN – VOORLICHTING	29
4.1	gedragsbeïnvloeding Midden-Holland	29
4.2	risicogroepen	30
4.2.1	Middelbare scholieren (12 -16 jaar)	31
4.2.2	Jonge bestuurder – bromfiets/scooter (16 t/m 17 jaar)	31
4.2.3	Jong beginnende bestuurder (18 t/m 24 jaar)	32
4.2.4	Ervaren bestuurders (25 t/m 59 jaar)	33
4.2.5	Ouderen (60 jaar en ouder)	34
4.2.6	Kinderen in de leeftijd 0-12 jaar	35
5	VERSTERKING VAN VERKEERSHANDHAVING	38
5.1	Team Verkeer en Basisteams	38
5.2	Handhavingsprioriteiten vastleggen	38
5.3	Structureel overleg stimuleren	39
6	BEGROTING	43
6.1	Beschikbare middelen	43
6.2	Stimulering	45
6.3	Budget Hoofdstuk 4 Verkeerseducatie en Voorlichting	46
7	MONITORING EN EVALUATIE	51
	BIJLAGE 1 LITERATUURLIJST	54
	BIJLAGE 2 TOELICHTING BEGROTING REGIONALE ACTIVITEITEN GEDRAGSBEÏNVLOEDING 2022-2024	55
	BIJLAGE 3 LOKALE PROJECTEN GEDRAGSBEÏNVLOEDING (DOOR WEGBEHEERDERS)	72

SAMENVATTING

Dit Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid beschrijft in hoofdlijnen welke strategie en aanpak de regio Midden-Holland in de periode 2022-2024 en volgende jaren uitrolt voor een daling van het aantal verkeersslachtoffers. De regio zet hierbij in op een integrale risicogestuurde aanpak, waarbij de koppeling wordt gelegd tussen de 3 E's (Engineering/Infrastructuur, Education/educatie en Enforcement/handhaving) en de thema's zoals opgenomen in het SPV 2030. Deze aanpak is erop gericht om ongevallen te voorkomen, door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en het meeste effect hebben.

Het Uitvoeringsprogramma vormt voor de wegbeheerders in de regio Midden-Holland een basis om de integrale risicogestuurde aanpak op lokaal niveau gemotiveerd uit te werken. Daarbij wordt gestreefd naar een gezamenlijke richting voor de aanpak van de lokale verkeersveiligheid. Gezamenlijk werken aan dezelfde ambitie: wij maken een punt van nul.

Op basis van bestaande beleidstukken, ontwikkelingen en een werksessie met de leden van het RPV Midden-Holland en belangengroepen (VVN, ANWB, Fietsersbond) zijn onderstaande speerpunten en risicogroepen opgesteld.

Binnen het thema 'Veilige regionale infrastructuur' zet de regio in op de volgende speerpunten:

- Veilige fietsinfrastructuur
- Verkeersveilige woonwijken
- Uniforme verkeersveilige schoolomgeving
- Minimaliseren conflicten zwaar (landbouw) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers
- Reguleren van groot en zwaar vrachtverkeer in de kernen
- Veilige 60 km/uur wegen
- Op de voet volgen van landelijke ontwikkelingen (Motie 30 km/u binnen de bebouwde kom, ADAS-toepassing, LEV-kader)

Het is hierbij van belang dat de infrastructuur intuïtief gedrag uitlokt. Dit houdt in dat de weggebruiker aan de hand van de inrichting kan waarnemen en begrijpen wat er van hem/haar wordt verwacht en dit uit kan en wil voeren (human factors).

Binnen het thema 'Verkeerseducatie en voorlichting' zet de regio met behulp van gedragsbeïnvloeding in op de volgende risicogroepen:

- Basisschoolleerlingen (0-12 jaar)
- Middelbare scholieren (12-16 jaar)
- Jong beginnende bestuurder (16 t/m 17 jaar)
- Jong beginnende bestuurder (18 t/m 24 jaar)
- Ervaren bestuurders (25 t/m 59 jaar)
- Ouderen (60 jaar en ouder)

Regio Midden-Holland stelt als doel dat de activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding (Education) steeds in samenhang worden gezien met handhaving (Enforcement) en infrastructuur en techniek (Engineering): integraliteit als de maatlat voor de keuze van het aanbod aan programma's en activiteiten.

De regio zet binnen het thema 'Versterken van verkeershandhaving' in op de volgende speerpunten:

- Wegbeheerders stimuleren om hun handhavingsprioriteiten vast te leggen in het Integraal Veiligheidsplan.
- De regio Midden-Holland wil de volgende overlegstructuren stimuleren en aanjagen:
 - Regionaal Uitvoeringsoverleg Midden-Holland(regionaal)
 - Handhavingsoverleg Handhaver - wegbeheerder (lokaal)

In figuur 1 op de volgende pagina is de integraliteit van infrastructuur, educatie en handhaving weergegeven.

Om de genoemde doelen te bereiken wil de regio Midden-Holland haar wegbeheerders stimuleren om proactief en risico-gestuurd aan de slag te gaan met verkeersveiligheid. Bij de verdeling van verkeersveiligheidssubsidies zal wegbeheerders gevraagd worden om de projecten te onderbouwen op hun bijdrage aan de verkeersveiligheid. Daarnaast beloont de regio voorstellen die inzetten op een combinatie van maatregelen tussen infrastructuur, handhaving en educatie. Ook stimuleert de regio Midden-Holland vooral maatregelen die gericht zijn op het verminderen van de verkeersveiligheidsrisico's voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Tot slot wordt dit uitvoeringsprogramma aan het einde van de looptijd geëvalueerd. Zo kan bekeken worden of de maatregelen inderdaad zijn uitgevoerd, het budget voldoende was en hoe het inmiddels staat met de verkeersveiligheid. Die informatie is essentiële input voor een nieuw Uitvoeringsprogramma.

INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In 2018 is een nieuwe aanpak ontwikkeld om de toenemende verkeersonveiligheid in Nederland aan te pakken: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030; Veilig van deur tot deur (vanaf hier: SPV 2030). Het SPV 2030 is sinds 2020 het landelijke verkeersveiligheidsbeleid. Hierin hebben onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid, de provincies en de gemeenten hun gezamenlijke visie op een nieuwe aanpak van de verkeersveiligheid vastgelegd om een trendbreuk te bewerkstelligen.

Het perspectief in het SPV 2030 is veranderd van een jarenlange reactieve aanpak op basis van ongevallen naar een proactieve aanpak op basis van risico's. De nadruk ligt op het verzamelen en analyseren van informatie over risico's in het verkeer die er nu zijn of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen. Door vooraf een inschatting te maken van een risico en deze risico-indicator meetbaar te maken, kunnen we preventief actie nemen op basis van gerichte maatregelen. Deze nieuwe, proactieve werkwijze in het verkeersveiligheidsdomein wordt de risicogestuurde aanpak genoemd.

Op dit moment is in de regio Midden-Holland al een uitvoeringsprogramma beschikbaar. Dit uitvoeringsprogramma loopt tot 2021. Er is behoefte aan een nieuw uitvoeringsprogramma voor de korte termijn (2022-2024). Waar het huidige uitvoeringsprogramma hoofdzakelijk voorlichtings- en educatieprojecten beschrijft, is de behoefte ontstaan om het uitvoeringsprogramma te integreren met het [Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031](#) van de provincie Zuid-Holland, [het meerjarenprogramma van het ROV Zuid-Holland](#) en het RVVP dat parallel hieraan geactualiseerd wordt. Hiermee wordt gekomen tot een integrale strategie en aanpak waarbij de koppeling wordt gelegd tussen de 3 E's en de thema's zoals opgenomen in het SPV 2030. Gezamenlijk voor dezelfde ambitie: wij maken een punt van nul.

1.2 DOEL VAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA

Dit Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid beschrijft in hoofdlijnen welke strategie en aanpak de regio Midden-Holland in de periode 2022-2024 en volgende jaren uitrolt voor een daling van het aantal verkeersslachtoffers. De regio zet hierbij in op een integrale risicogestuurde aanpak. Deze aanpak is erop gericht om ongevallen te voorkomen, door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en deze het meeste effect hebben. Het Uitvoeringsprogramma vormt voor de wegbeheerders in de regio Midden-Holland een basis om de integrale risicogestuurde aanpak op lokaal niveau gemotiveerd uit te werken. Daarbij wordt gestreefd naar een gezamenlijke richting voor de aanpak van de lokale verkeersveiligheid.

1.3 KADER

Het regionale verkeersveiligheidsbeleid is uitgewerkt in een programma met maatregelen voor de periode 2022-2024 in het Regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid. Deze maatregelen worden de komende jaren gerealiseerd om de verkeersveiligheid in de regio Midden-Holland te verbeteren, met als doel het aantal verkeersdoden en ernstige

verkeersgewonden te verminderen. Dit programma bestaat uit maatregelen om de infrastructuur verkeersveiliger in te richten, verkeerseducatie, campagnes, handhaving en activiteiten op het gebied van lobby, onderzoek en samenwerking. Het programma is tot stand gekomen in overleg met wegbeheerders en maatschappelijke verkeersveiligheidspartners (VVN, ANWB, Fietsersbond) en wordt tweejaarlijks geactualiseerd.

De regio Midden-Holland zet in lijn met het landelijke SPV 2030 in op een risico-gestuurde aanpak en heeft de ambitie samen met haar wegbeheerders en maatschappelijke partners maximale inspanning te leveren om zoveel mogelijk risico's weg te nemen door het verbeteren van wegen én het beïnvloeden van menselijk gedrag.

Uitwerken van een regionale governancestructuur

De risicogestuurde aanpak is erop gericht om ongevallen te voorkomen, door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en deze het meeste effect hebben.

Samenwerking in de regio – en een daarop toegeruste governance – vraagt om:

- Een definitie van de specifieke regionale opgave waar partijen zich in kunnen vinden;
- Commitment op de daarvoor benodigde inspanningen en te leveren (financiële) bijdragen;
- Een stimulerende rol om:
 - de samenwerkende wegbeheerders te stimuleren;
 - de samenwerkende wegbeheerders te verbinden;
 - soms ook de samenwerking aan te jagen;
 - ervoor te zorgen dat iedereen mee blijft doen.

Voor een goede regionale governance is goede communicatie belangrijk. Het vraagt – luisterend naar elkaars belangen – om het delen, het organiseren en het borgen van elkaars behoefte. Het goede gesprek helpt te ontdekken hoe je daarop samen kunt inspelen. Een verbeterde governancestructuur is dan ook bepalend voor het succes in de verwezenlijking van de in dit uitvoeringsprogramma gestelde doelen. Het inrichten van een goede regionale governance-structuur dient prioriteit te hebben.

Integrale aanpak

Uit onderzoek van het Nederlands Instituut Verkeersveiligheid is bekend dat circa 98% van de verkeersongevallen een gevolg is van een mismatch van menselijk gedrag en aanwezige infrastructuur. Om synergie te bereiken in de aanpak van verkeersveiligheid werken de regio Midden-Holland en haar samenwerkingspartners nog meer integraal vanuit drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving. Dit betekent dat de beleidscycli van de verkeersveiligheidspartners nog beter op elkaar worden afgestemd. Handhaving moet de komende jaren een vanzelfsprekend onderdeel zijn in de plannen en projecten van wegbeheerders. Daarom wordt ingezet op een verbeterde overlegstructuur. Ook zet de regio in op lokale borging van verkeershandhaving. Verder wordt bij de beoordeling van ingediende projecten voor subsidie standaard getoetst op de mate waarin de drie pijlers elkaar kunnen versterken.

Stimuleren omgevingsgericht werken

Elke wegbeheerder in Midden-Holland heeft zijn eigen identiteit, dynamiek en veiligheidskwesties. Het is belangrijk om hier rekening mee te houden en maatwerk is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Omgevingsgericht werken wordt vanuit de regio de komende jaren gestimuleerd en ondersteund. Inwoners en ondernemers kunnen met verkeersveiligheidspartners uit de regio in gesprek en bespreken de problematiek, waarna ze gezamenlijk een invulling geven aan de aanpak en betrokken zijn en blijven bij de uitvoering van de aanpak. Hiermee vindt er een betere aansluiting plaats bij de ontwikkeling van gebiedsprogramma's. De regio stimuleert inwoners en ondernemers actief om deel te nemen aan hiervoor in het leven geroepen overlegstructuren, waarin betrokkenen actief kunnen aangeven wat zij belangrijk vinden op het gebied van verkeersveiligheid.

Kaderstellend beleid voor de samenwerkende wegbeheerders

De verschillende wegbeheerders (gemeenten en hoogheemraadschap) zijn zelf verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid van hun eigen infrastructuur. In regionaal verband heeft in 2020 een regionaal onderzoek plaatsgevonden naar de verkeersveiligheid van deze infrastructuur en is ook op ambtelijk niveau een aantal prioriteiten vastgesteld. Naast de aanpak van infrastructuur hebben de wegbeheerders ook ambities op het gebied van voorlichting, educatie en handhaving. Dit beleidsstuk dient tevens als kader om ook op deze onderwerpen de gezamenlijke verkeersveiligheidsdoelstellingen te bereiken.

1.4 LEESWIJZER

De regio Midden-Holland streeft naar een continu dalend aantal verkeersslachtoffers met als uiteindelijk doel nul verkeersslachtoffers. In hoofdstuk 2 is in beeld gebracht welke beleidsdocumenten en ontwikkelingen ten grondslag liggen aan dit Uitvoeringsprogramma. De daaropvolgende hoofdstukken gaan uit van de drie pijlers (E's) van de verkeersveiligheidsopgave; hoofdstuk 3 beschrijft de speerpunten en maatregelen voor een veilige regionale infrastructuur, hoofdstuk 4 beschrijft welke risicogroepen er zijn en welke gedragsbeïnvloedende activiteiten voor de verschillende doelgroepen worden ingezet, hoofdstuk 5 beschrijft de speerpunten voor handhaving. Tot slot beschrijft hoofdstuk 6 de begroting en hoofdstuk 7 de evaluatie van dit uitvoeringsprogramma.

LANDELIJKE, PROVINCIALE EN REGIONALE KADERS EN ONTWIKKELINGEN

2 LANDELIJKE, PROVINCIALE EN REGIONALE KADERS EN ONTWIKKELINGEN

In dit hoofdstuk zijn de beleidsstukken en ontwikkelingen die ten grondslag liggen aan dit Uitvoeringsprogramma voor regio Midden-Holland in beeld gebracht.

2.1 LANDELIJK BELEID: STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

Eind 2018 lanceerden het Rijk en de verkeersveiligheidspartners het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 en het bijbehorende Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid (LAV) 2020-2021. Het SPV 2030 vormt een strategische visie op de aanpak van verkeersveiligheid voor de komende jaren. De kernelementen van het landelijke SPV 2030 zijn:

1. Een risico gestuurde aanpak om verkeersongevallen te voorkomen;
2. Uitvoeringsagenda's op landelijk en regionaal niveau voor gerichte maatregelen;
3. Een verbeterde governance structuur voor een gestructureerde samenwerking.

De genoemde kernelementen waren de afgelopen 14 jaar reeds aanwezig in de aanpak door Midden-Holland. De actieprogramma's werden op basis van een verkeersveiligheidsprofiel samengesteld, de maatregelen waren regionaal gericht en het draaide om een goede gestructureerde samenwerking met maatschappelijke partners via de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland (RPV Midden-Holland). Ook in voorliggend uitvoeringsprogramma wordt deze aanpak voortgezet, maar volgen we de structuur van het SPV 2030.

Het SPV 2030 biedt 9 belangrijke thema's op het gebied van risico's aan:

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

De regio Midden-Holland zet zich op dit moment in op de meeste thema's. Voor de thema's die de infrastructuur aanpakken (1 en 2) staan de gemeenten en het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard aan de lat, maar fungeert de provincie als subsidieverstrekker en heeft de regio recent de inventarisatie van het wegennet gefaciliteerd (de Vormtoets, die DTV Consultants heeft uitgevoerd). De focus in dit regionaal uitvoeringsprogramma ligt op gemeente-overstijgende thema's die waar mogelijk integraal worden aangepakt. Het uitvoeringsplan dient voor de wegbeheerders een basis te vormen om de integrale aanpak te kunnen hanteren en te kunnen motiveren.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal met name vooroplopen bij onderwerpen als heterogeniteit in het verkeer en technologische ontwikkelingen en landelijke regelgeving als

het gaat om rijden onder invloed, snelheid, afleiding en verkeersovertreders. Waar mogelijk wordt hier door de regio een regionale invulling aan gegeven.

2.2 PROVINCIAAL BELEID

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031

In het [Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031](#) schetst de Provincie dat zij de overkoepelende ambitie in het ‘SPV 2030: nul verkeersslachtoffers in 2050 omarmt’. Gezien deze ambitie ongekend groot is heeft zij naast de nul-ambitie voor 2050 het volgende doel voor de kortere termijn:

- Tot 2027: minder dan 100 verkeersdoden en 6.570 gewonden per jaar van het piekjaar 2018. De stijgende lijn wil de provincie dus ombuigen in een dalende lijn.
- Van 2027 tot 2031: maximaal 85 tot 95 verkeersdoden en maximaal 5.585 tot 6.242 gewonden per jaar. Dat is dus een daling van minimaal 5 tot liefst 15 procent ten opzichte van 2018.

Om dit te bereiken wil de Provincie onder andere de *governance* verbeteren door te werken volgens een integrale aanpak (principe van 3 E’s), op zowel regionaal als lokaal niveau. Hierbij neemt zij de eigen regionale kenmerken en de manier waarop regio’s nu zijn georganiseerd als uitgangspunt. Prioriteiten stelt zij op basis van een risicoanalyse. Deze uitvoeringsprogramma’s worden structureel gemonitord, periodiek geactualiseerd en geëvalueerd. Steeds met oog voor nieuwe instrumenten en data (Safety Performance Indicators, SPI’s). Zo wordt de effectiviteit van het beleid bepaald en kan de Provincie waar mogelijk bijsturen.

De provincie nodigt in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031, iedere regio uit om in lijn met het landelijke SPV 2030 een eigen regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op te stellen in overleg met de inliggende gemeenten, waterschappen, provincie, ROV Zuid-Holland en politie. Afhankelijk van regionale kenmerken en ongevals cijfers kunnen er per regio andere prioriteiten gelden.

Meerjarenprogramma Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland

Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) is een samenwerking van de Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het ROV-ZH voert namens de twee regiovoerders het beleid uit op het gebied van verkeersveilig gedrag.

Grondslag voor de activiteiten in de komende jaren is het [meerjarenprogramma 2022 – 2024](#). Dit programma wordt in overleg met de 7 bestuurlijke regio’s in de provincie uitgewerkt naar jaarlijkse werkplannen.

Het ROV Zuid-Holland heeft als hoofddoelstelling voor de jaren 2022 tot en met 2024 dat: de activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding (Education) steeds in samenhang worden gezien met handhaving (Enforcement) en infrastructuur en techniek (Engineering): integraliteit als de maatlat voor de keuze van het aanbod aan programma’s en activiteiten.

De keuze voor integraliteit als speerpunt geeft nog niet de complete inkleuring van de activiteiten. Een verdere gelaagdheid is hiervoor gewenst in de vertaling naar een risicogestuurde, resultaatgerichte en integrale gedragsaanpak.

De komende jaren zet het ROV Zuid-Holland in op interventies gericht op gedragsbeïnvloeding waar:

- het meeste resultaat wordt gevraagd (risicogestuurd);
- het meeste effect wordt verwacht (resultaatgericht en efficiënt);
- de meest optimale koppeling wordt behaald tussen de drie elementen van verkeersveiligheid (integraal).

Het ROV Zuid-Holland onderscheidt 3 rollen in relatie tot de regio's, wegbeheerders en andere partners:

- Kennismakelaar
- Aanjager
- Ondersteuner

In de kennisrol zal het ROV Zuid-Holland zich blijven buigen over de verbindende en randvoorwaardelijke elementen in deze integrale benadering. In de aanjaagrol zal het ROV de omgeving inspireren. En in de ondersteunende rol, die vooral bestaande activiteiten en programma's beslaat, zal worden gekeken welke accenten en elementen ontbreken om ook hier deze integraliteit te borgen.

Integraliteit					
	Menselijke gedragingen	Risicogroep	Leeftijd	Modaliteit	Wegtype
Handhaving	Afleiding	Kwetsbare verkeersdeelnemers	0-4 jaar	Voetganger	Voetpaden
	Rijden onder invloed		4-12 jaar	Fiets	Fietsinfra
	Snelheid	Onervaren verkeersdeelnemers	12-16 jaar	Brom-/snorfiets	ETW
	Zichtbaarheid	Ervaren verkeersdeelnemers	16 tm 17 jaar	Motor	GOW
	Overig verkeersgedrag		18-24 jaar	Auto	SW
		24-59 jaar	Grote voertuigen		
		60+ jaar	OV		

Innovatieve gedragsbeïnvloeding

Het ROV Zuid-Holland heeft een categorie indeling ontwikkeld voor de diverse activiteiten gericht op gedrag en vraagt de regio's om deze te gebruiken in de actieplannen.

2.3 REGIONALE BELEIDSSTUKKEN

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Midden-Holland

Het Uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan Midden-Holland 2017 (UP RVVP 2017) wordt op dit moment geactualiseerd. Bij deze actualisatie spelen duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid een belangrijke rol. In het Klimaatakkoord is

afgesproken dat elke regio maatregelen neemt om de mobiliteit te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te reduceren. Daartoe moet een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) worden opgesteld. Het RMP zal in onze regio als integraal onderdeel opgenomen worden in het UP RVVP.

Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan Midden-Holland 2017 (RVVP 2017) vormt het regionale plan op het gebied van verkeer en vervoer voor de periode tot 2025, met een doorkijk tot 2030. Het RVVP 2017 is tot stand gekomen in samenwerking met vertegenwoordigers van de regio, de gemeenten, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, Provincie Zuid-Holland, ROV Zuid-Holland en Rijkswaterstaat.

In het RVVP 2017 is zo veel mogelijk gefocust op een beperkt aantal speerpunten. Het is daarmee niet een alomvattend verkeer en vervoerplan voor de regio. Vanuit een inventarisatie van trends en ontwikkelingen is de ambitie op het gebied van mobiliteit voor de regio Midden-Holland uitgewerkt in drie hoofdpunten:

- Concurrerend: het bevorderen van de concurrerende regio. Het ondersteunen van de economisch gewenste bereikbaarheidskwaliteit en ontwikkelingen in met name verstedelijkte gebieden.
- Leefbaar, groen en (verkeers)veilig: het bewaken van de groene, leefbare en ook veilige regio. Mobiliteit moet gewenste leefkwaliteiten ondersteunen en mag niet ten koste van het karakter van onze regio gaan.
- Adaptief: het benutten van kansen die voorbij komen – bijvoorbeeld op het gebied van technologie – om de bereikbaarheid van de regio te vergroten of de mobiliteit te verbeteren.

De nieuwe ambities vanuit het RMP Midden-Holland, gericht op transitie naar een duurzaam Mobiliteitssysteem, zullen leiden tot een beperkte herformulering van de bestaande opgaven voor de actualisatie. Het speerpunt Leefbaar, groen en (verkeers)veilig wordt opgesplitst in een speerpunt Leefbaar en duurzaam en een speerpunt Veilig, om beide recht te doen.

- Leefbaar en duurzaam: bewaken van een groene en leefbare regio en voldoen aan de RMP-doelstellingen, zodat de mobiliteit de gewenste leefkwaliteiten ondersteunt en niet ten koste gaat van het karakter van de regio.
- Veilig: ondersteunen van de gewenste leefkwaliteit door het verkeersveilig organiseren en inrichten van de regionale mobiliteit.

Als antwoord op de hoofdpunten zijn tien speerpunten voor beleid benoemd. Deze speerpunten geven op hoofdlijnen aan hoe met de opgaven wordt omgegaan.

- a) Doorstroming hoofdroutes voor regionaal autoverkeer optimaal benutten;
- b) Economische bereikbaarheid voor goederen garanderen langs kwaliteitsnetwerken;
- c) Doorstroming rond brugopeningen voor auto en scheepvaart;
- d) Stimuleren OV-gebruik en ketenmobiliteit van en naar grote(re) steden;
- e) OV in buitengebied borgen, faciliteren kleinschalig collectief vervoer;
- f) Afmaken van het kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes;
- g) Bevorderen van de veiligheid op recreatieve wandel- en fietsnetwerken;
- h) Minimaliseren conflict tussen zwaar (landbouw-) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers;

- i) Flexibel en duurzaam reisgedrag bevorderen door gebruik van ICT en nieuwe technologie;
- j) Bevorderen van deelgebruik van mobiliteitsvoorzieningen.

Voor deze tien speerpunten zijn diverse analyses uitgevoerd om concrete projecten te koppelen aan de speerpunten en hoofdogaven. (Zie project Beter Bereikbaar Gouwe en project N207-Zuid van provincie Zuid-Holland). De kansrijke projecten met betrekking tot verkeersveiligheid zijn uiteindelijk opgenomen in voorliggend Uitvoeringsprogramma.

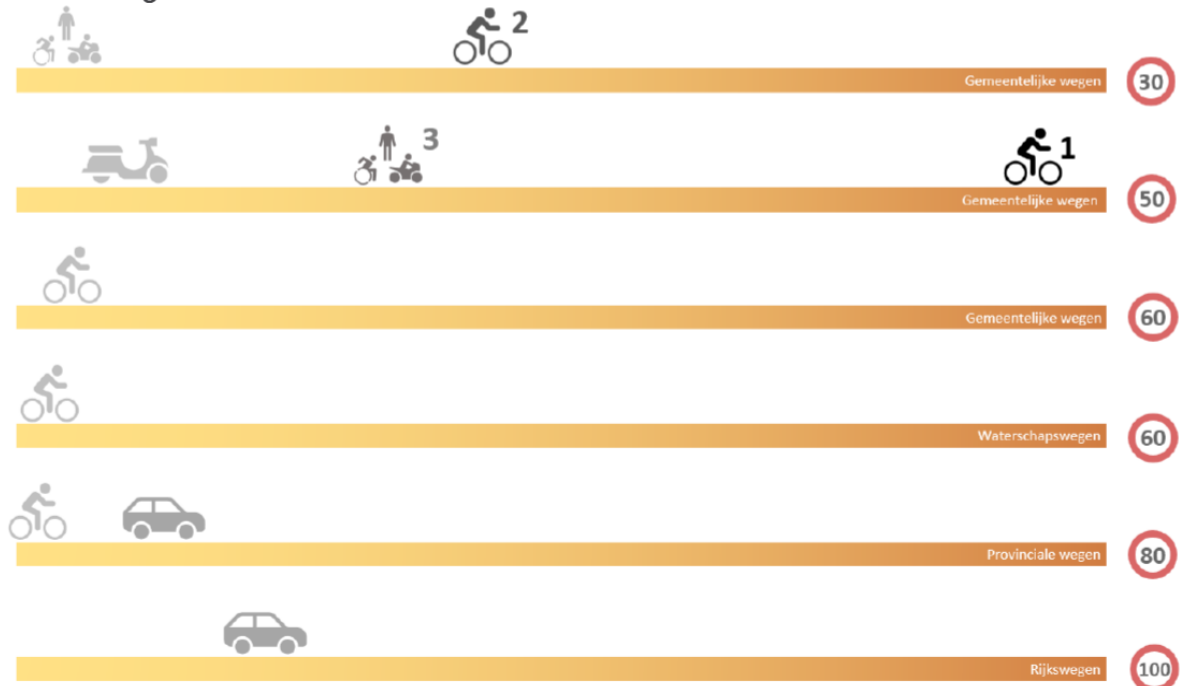
De actualisatie die bij het opstellen van dit stuk gaande is, zal naar verwachting ook leiden tot enkele duurzaamheidsgerelateerde toevoegingen aan de speerpunten.

2.4 GEMEENTELIJKE BELEIDSSTUKKEN

Het Regionale Verkeer- en Vervoerplan en voorliggend Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid liggen aan de basis voor de Gemeentelijke Verkeer- en vervoerplannen. De afzonderlijke gemeenten vertalen het kaderstellende regionale beleid naar een uitvoeringsprogramma waarin lokale accenten kunnen worden gelegd. Sommige gemeenten hebben dit al en andere gemeenten moeten hier nog mee aan de slag.

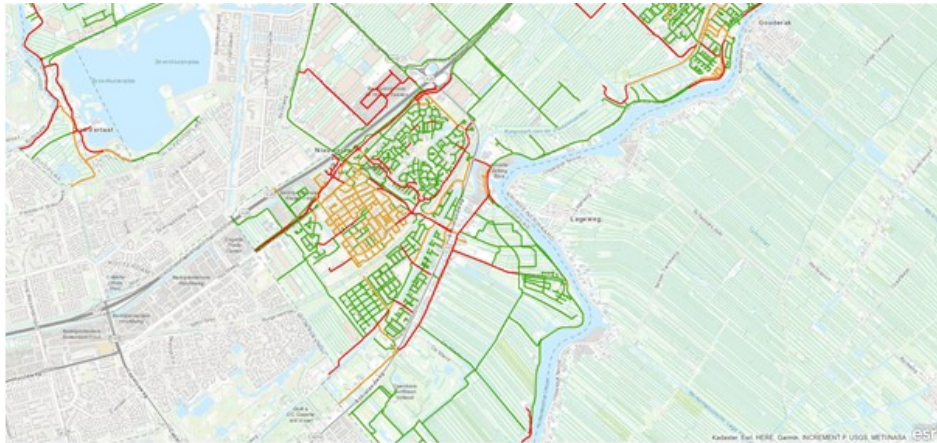
In 2019 heeft SWECO een quickscan naar verkeersveiligheidsrisico's in de provincie Zuid-Holland uitgevoerd ([Quickscan verkeersveiligheidsrisico's provincie Zuid-Holland, 3 december 2019](#)). Hierbij zijn onder andere de toprisiko's voor de regio Midden-Holland en voor de lokale wegbeheerders in kaart gebracht. De toprisiko's zijn gedefinieerd als dié verkeersdeelnemers naar leeftijdsgroep en locatie waar in de toekomst (2040) de meeste ongevallen in absolute zin te verwachten zijn. Hiervoor is een prognose gemaakt op basis van de bevolkingssamenstelling in de toekomst, de verkeersdrukke in de toekomst en de huidige verdeling van verkeersslachtoffers over verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties. Uit de prognose blijkt dat fietsers op gemeentelijke 50 km/u-wegen het grootste risico zijn (zie afbeelding 1).

Midden-Holland Risicodiagram

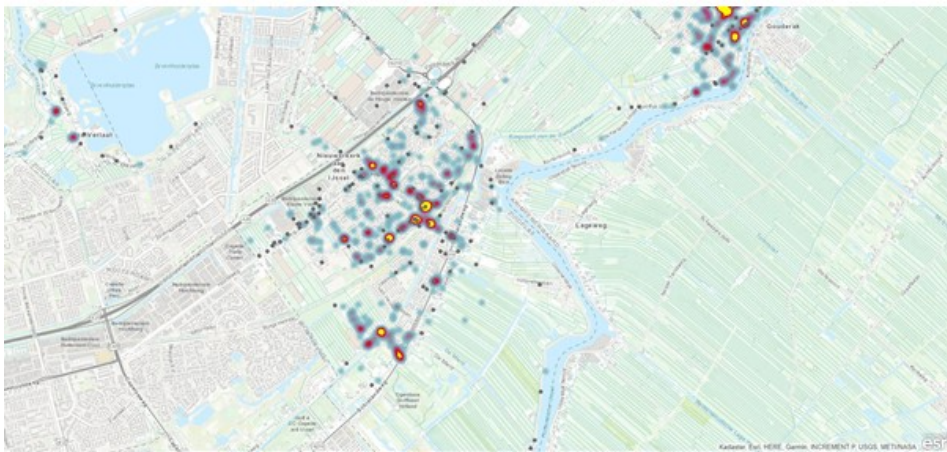


Afbeelding 1. Risicodiagram regio Midden-Holland (Sweco, 2019)

Vervolgens is ter verdieping in 2020 voor alle gemeenten in de regio Midden-Holland en het HHSK een inventarisatie gedaan op de aanwezigheid van basiskennmerken van het wegennet (de Vormtoets die DTV Consultants heeft uitgevoerd). Voor de gehele regio is dus in beeld gebracht in hoeverre de wegen voldoen aan de basiskennmerken van Duurzaam Veilig. In aanvulling daarop is voor de gemeenten Zuidplas en Krimpenerwaard ook een bewonersenquête met behulp van 'Prikker op de kaart' gehouden naar subjectieve verkeersonveiligheid. De resultaten van deze toets en enquête zijn samengevoegd in een online GIS applicatie (Vormtoets DTV Consultants, zie afbeelding 2 en 3). Tot slot is hier nog een aantal andere kaartlagen aan toegevoegd, zoals ongevalsgegevens, maar ook fiets-, bus- en landbouwnetwerken. Met behulp van deze data kunnen de risicovolle locaties in beeld worden gebracht en kan tevens gefilterd worden op een bepaald thema, zoals fietsverkeer, landbouwverkeer of snelheid. Hiermee kunnen wegbeheerders eenvoudig risico-gestuurd werken en komen tot lokale prioriteiten.



Afbeelding 2. Resultaten toetsing wegen basiskenmerken Duurzaam Veilig



Afbeelding 3. Objectieve verkeersongevallen en een heatmap van de subjectieve verkeersonveiligheid

3 VEILIGE REGIONALE INFRASTRUCTUUR

In aansluiting op thema's uit SPV2030:

- Veilige infrastructuur: een veilige en herkenbare inrichting van wegen en fietspaden is een voorwaarde voor een veilige afwikkeling van het verkeer.
- Heterogeniteit in het verkeer: welke modaliteiten, afmetingen, snelheidsregimes, mate van bescherming en plaats op de weg gaan veilig samen of moeten worden gescheiden?

Op basis van de verschillende beleidstukken, ontwikkelingen en een werksessie met de leden van het RPV Midden-Holland en belangengroepen (VVN, ANWB, Fietsersbond) zijn onderstaande speerpunten met betrekking tot een veilige regionale infrastructuur opgesteld. Bij het realiseren van de speerpunten is het van belang dat de infrastructuur intuïtief gedrag uitlokt. Dit houdt in dat de weggebruiker aan de hand van de inrichting kan waarnemen en begrijpen wat er van hem/haar wordt verwacht en dit uit te kunnen en willen voeren (human factors).

Ten tijde van het opstellen van dit uitvoeringsprogramma spelen er op landelijk niveau een aantal thema's die nog niet helemaal uitgekristalliseerd zijn, maar die wel een relatie hebben met dit regionale uitvoeringsprogramma. Het is van belang deze ontwikkelingen op de voet te volgen, waardoor hier tijdig op kan worden geanticipeerd zodat kapitaalvernietiging kan worden voorkomen.

Ontwikkelingen om te volgen en mogelijk op de anticiperen:

1. Motie 30 km/u binnen de bebouwde kom
2. ADAS-toepassing
3. LEV-kader

Deze zijn nader toegelicht bij 3.7.

Binnen het thema Regionale infrastructuur zet de regio in op de volgende speerpunten (deze speerpunten komen ook deels terug in het geactualiseerde RVVP):

- | Regionale speerpunten |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Veilige fietsinfrastructuur • Verkeersveilige woonwijken • Uniforme verkeersveilige schoolomgeving • Minimaliseren conflicten zwaar (landbouw) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers • Reguleren van groot en zwaar vrachtverkeer in de kernen • Veilige 60 km/uur wegen • Op de voet volgen van landelijke ontwikkelingen |

Hierna worden deze speerpunten nader toegelicht. In de tabel zoals te vinden in de Samenvatting is zichtbaar hoe deze infrastructurele knelpunten integraal kunnen worden opgepakt.

3.1 VEILIGE FIETSINFRASTRUCTUUR

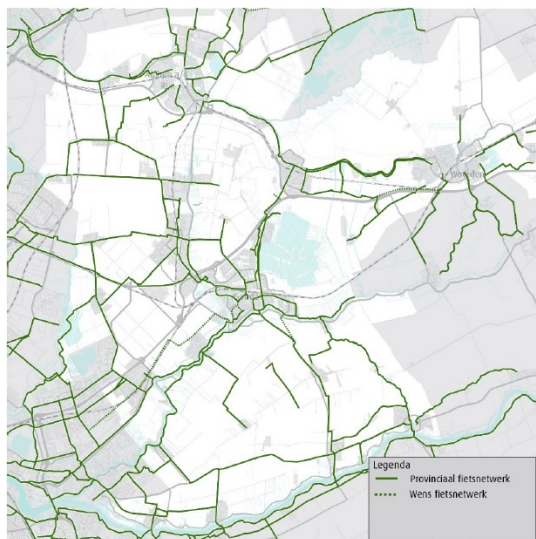
Landelijk is een op de drie verkeersdoden nu een fietser. Met het oog op onder andere filebestrijding, gezondheidswinst en verduurzaming, wil de regio actieve vervoerwijzen zoals fietsen en lopen niet ontmoedigen, maar juist stimuleren. Aparte fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsstraten, snelfietsroutes) vraagt om die reden om meer investeringen. Het aantal enkelvoudige (eenzijdige) fietsongevallen groeit landelijk door toenemende drukte (meer fietsers), grotere snelheidsverschillen en verkeerd gedrag (afleiding, fietsen zonder licht). Hogere eisen aan het (her)ontwerp van fietsinfra (bermen, breedte, markeringen en obstakels) kunnen het aantal doden en gewonden doen dalen. Een veilige fietsinfrastructuur is van groot belang voor de verkeersveiligheid in de regio Midden-Holland. Om te zorgen dat de fietsinfrastructuur in de gehele regio veilig is willen we de volgende maatregelen stimuleren:

1. Afmaken van het kwaliteitsnetwerk fiets
2. Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers
3. Fietsers scheiden van gemotoriseerd verkeer op alle 50 (en 80) km/u-wegen
4. Extra aandacht voor hogere snelheden op het netwerk van snelfietsroutes.

De speerpunten zullen in onderstaande paragrafen nader worden toegelicht. Waar mogelijk zal in de uitvoering ook steeds worden gekeken naar de verbinding met interventies gericht op het bevorderen van het goede gedrag.

3.1.1 Afmaken van het kwaliteitsnetwerk fiets

De fiets is een zeer belangrijke modaliteit binnen en tussen de kernen. Specifieke gebruikersgroepen zijn forenzen, scholieren en recreanten. De regio wil het fietsklimaat verbeteren. Het doel is om meer mensen te verleiden om vaker de fiets te gebruiken. Een cruciale voorwaarde voor toename van het fietsgebruik, is dat dit veilig kan. Tussen de kernen - onder meer van en naar zorg- en onderwijsinstellingen - moeten fietsers zich snel en veilig kunnen verplaatsen. Hiervoor is een kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes vastgesteld in het RVVP UP (afbeelding 3).



Afbeelding 3. Kwaliteitsnetwerk fietsroutes regio Midden-Holland

Dit netwerk bevat de hoofdfietsroutes tussen de kernen, van en naar regionale zorg- en onderwijsinstellingen en van en naar de regionale bedrijventerreinen. Ook de aansluiting van fietsroutes op het OV-netwerk behoeft uitwerking, ter bevordering van de overstap tussen fiets en OV. Naast het utilitaire netwerk bestaat het kwaliteitsnetwerk uit de belangrijkste recreatieve fietsroutes. Aan de netwerkdelen worden eisen gesteld ten aanzien van vorm, functie en gebruik. Bijzondere aandacht gaat uit naar kansen voor elektrisch fietsen en snelfietsroutes; die een verbindende functie in het netwerk hebben.

De Vormtoets kan worden ingezet om ontbrekende schakels in het fietsnetwerk in beeld te brengen. Let op: nieuwe routes vallen buiten de Vormtoets. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur is het van belang dat doorsnijding van recreatieve fietsroutes en wandelpaden wordt voorkomen. In het kader van de actualisatie van het UP RVVP zal ook het fietsnetwerk worden meegenomen.

3.1.2 Stimuleren uitvoering actieplan veiligheid fietsers

Het groeiende aantal (elektrische) fietsers en de demografische ontwikkelingen van beduidend meer oudere fietsers en toename van recreatief/toeristisch fietsverkeer betekenen veel voor de verkeersveiligheid. Drukke op fietspaden en grotere snelheidsverschillen kunnen leiden tot onveilige situaties en fietsers die elkaar 'in de weg zitten'. Bij de herinrichting moet er ook rekening worden gehouden met de afmetingen van onder andere bakfietsen, vrachtfietsen en scootmobielen. Bijvoorbeeld als het gaat om opstelplaatsen, oversteekpunten en middenbermen.

Het is belangrijk om fietsgebruik te faciliteren met goede voorzieningen én in te zetten op het verbeteren van de veiligheid. Fietspaden zijn nog onvoldoende ingericht op de groei van het fietsgebruik en de verschillende fietstypen en -gedragingen. Verschillende wegbeheerders in de regio hebben een plan opgesteld om de veiligheid van fietsers te verbeteren. De regio stimuleert het maken van en breed gedragen actieplan voor de fiets en de uitvoering daarvan.

De regio wil daarnaast samen met de betrokken wegbeheerders werken aan kaders voor het uniform vormgeven van fietsinfrastructuur. Behalve veilige bermen, fietspaden zo breed mogelijk maken, markering (belijning toepassen) en zo min mogelijk paaltjes of andere obstakels, behoeft ook de voorrangssituatie voor fietsers op rotondes binnen en buiten de bebouwde kom daarbij aandacht.

3.1.3 Fietsers scheiden van gemotoriseerd verkeer op alle 50 (en 80) km/u-wegen

Uitgangspunt voor een veilig wegverkeer is dat kwetsbare verkeersdeelnemers alleen tot een maximale snelheid van 30 km/uur mogen 'mengen' met gemotoriseerd (auto) verkeer. Doelstelling is om uiteindelijk op alle 50 en 80 km/u-wegen fietsers te beschermen, door hen consequent van gemotoriseerd verkeer te scheiden. Behalve in woonwijken, zijn er veel 50 km/u-wegen op industrie- en bedrijventerreinen aanwezig. Ook hier dient aandacht te zijn voor veilige fietsinfrastructuur in lijn met de gemeentelijke plannen om woon-werk verkeer op de fiets te stimuleren.

De Vormtoets (zie ook paragraaf 2.3), [quickscan verkeersveiligheidsrisico's Provincie Zuid-Holland](#) en de [veiligheidsrapportage van BLIQ](#) kunnen als middel worden gebruikt om in beeld

te brengen op welke 50 en 80 km/u-wegen fietsers nog niet gescheiden zijn van gemotoriseerd verkeer en welke prioritering hierin kan worden gemaakt.

3.1.4 Extra aandacht voor hogere snelheden op het netwerk van snelfietsroutes

De snelle fietsroute (ook wel doorfietsroute genoemd) biedt fietsers de mogelijkheid om zich nagenoeg ongehinderd en snel te verplaatsen. Het verloop en de vormgeving van de route moeten conflicten met andere verkeersdeelnemers zo veel mogelijk uitsluiten. Bovendien moet de route zo min mogelijk aanleiding geven tot enkelvoudige conflicten (van de weg af raken, tegen obstakels rijden, slippen). De fietsroute moet hiertoe zijn voorzien van een voldoende stroef wegdek zonder oneffenheden. Daarnaast moet de fietsroute goed berijdbaar zijn en beschutting bieden bij slechte weersomstandigheden. De fietser moet zo weinig mogelijk hinder ondervinden van medegebruikers van de route (inhalen, snelheidsverschillen, breedteverschillen). Langs de route moet een obstakelvrije zone zorgen voor voldoende vergevingsgezindheid voor het geval fietsers van de verharding af raken. Bij nadering van kruispunten en bochten dient er voldoende zicht te zijn op naderend verkeer. Dit geldt in het bijzonder voor kruisend verkeer, dat in beginsel steeds voorrang moet verlenen aan de gebruikers van de snelle fietsroute.

3.2 VERKEERSVEILIGE WOONWIJKEN

Met behulp van goed ingerichte 30 km/u-wegen wil de regio voetgangers en fietsers beschermen en zo de woonwijken verkeersveiliger, leefbaarder en ook bereikbaar maken.

In woonwijken mag autoverkeer mengen met fietsers en voetgangers. Om die reden is in de jaren '90 gekozen voor de grootschalige uitrol van 30 km/u-wegen. Daarbij hoort een weginrichting die het gemotoriseerd verkeer dwingt tot langzaam rijden. Uit landelijke cijfers blijkt dat in het verleden ongeveer vier op de tien 30 km/u-wegen 'sober' zijn ingericht. Het doel is om uiteindelijk alle 30 km/u-wegen in Midden-Holland Duurzaam Veilig in te richten zodat deze ook als zodanig herkenbaar zijn.

Vanuit de Duurzaam Veilig-gedachte is het belangrijk dat de functie, het gebruik en de inrichting van wegen op elkaar zijn afgestemd. Dit bepaalt mede het gedrag van de verkeersdeelnemer. In veel gemeenten zijn en/of worden 50 km/u wegen afgewaardeerd tot 30 km/u wegen. Wanneer dit gebeurt met een minimale aanpassing van de weginrichting, komt deze niet meer overeen met de functie en/of het gebruik van de weg. We spreken dan van een grijze weg. De snelheidslimiet van 30 km/u is in deze gevallen vaak niet geloofwaardig en de werkelijke gereden snelheden liggen aanmerkelijk hoger. Dit komt bijvoorbeeld door brede geasfalteerde rijlopers of de aanwezigheid van voorraangsregelingen op kruispunten. De 30-zones hebben per definitie een verblijfsfunctie, met daarbij soms een hoge belasting met doorgaand, vaak te snel rijdend, verkeer. Langzaam en gemotoriseerd verkeer zijn gemengd waardoor er veel interacties plaatsvinden. Het inrichten op minimale snelheidsverschillen is daarom belangrijk. Een slechts marginale afwaardering leidt over het algemeen tot een beperkte of geen verbetering van de verkeersveiligheid.

De regio stimuleert gemeenten om hun 30 km/uur wegen die niet Duurzaam Veilig zijn ingericht, te herinrichten. Om te achterhalen welke dit zijn en een prioritering aan te brengen, kan de Vormtoets (zie ook paragraaf 2.3), [quickscan verkeersveiligheidsrisico's Provincie Zuid-](#)

[Holland](#) en de [veiligheidsrapportage van BLIQ](#) als leidraad worden gebruikt. Tevens worden landelijke ontwikkelingen in relatie tot 'het nieuwe 30' op de voet gevolgd met als doel uiteindelijk deze ontwikkeling in een regionaal standpunt over te nemen.

3.3 UNIFORME VERKEERSVEILIGE SCHOOLOMGEVING

Een veilige inrichting van de omgeving van scholen heeft binnen veel gemeenten de aandacht. Er bestaan echter geen strikte richtlijnen over hoe een schoolzone eruit moet zien. Om de herkenbaarheid van schoolomgevingen in de regio Midden-Holland te vergroten en de verkeersveiligheid voor basisschoolleerlingen te vergroten, is het opstellen van een regionale ontwerpwijzer wenselijk. De regio stuurt hierbij aan op auto-arme schoolomgevingen waar mogelijk. De regio en gemeenten zien in het ROV Zuid-Holland een kennispartner om te komen tot deze ontwerpwijzer en het samenbrengen van informatie en inzichten op de weg daar naartoe. Tijdens het proces van de totstandkoming gaat de aanleg en herinrichting van schoolomgeving verder. Het is goed om in een zo vroeg mogelijk stadium kennis met elkaar te gaan delen. De maatschappelijke partners (ANWB, VVN, Fietsersbond) zijn eveneens belangrijke gesprekpartners op dit thema.

3.4 MINIMALISEREN CONFLICTEN ZWAAR (LANDBOUW) VERKEER EN ZWAKKERE VERKEERSDEELNEMERS

3.4.1 Aanpak knelpunten landbouw- en zwaarverkeer

Zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer maakt in het landelijk gebied veelal gebruik van smalle wegen. Door schaalvergroting in deze sectoren, is de omvang van de voertuigen afgelopen jaren verder toegenomen. Op de smalle wegen moet het vracht- en landbouwverkeer de schaarse ruimte delen met onder meer fietsende scholieren en recreanten. Door het grote verschil in massa en omvang en snelheid ontstaan gevaarlijke situaties. Het zware (landbouw)verkeer heeft vooral behoefte aan economische bereikbaarheid. Op belangrijke fietsroutes, maar ook recreatieve wandelroutes, is verkeersveiligheid van het allergrootste belang.

In 2015 is onderzoek gedaan naar Landbouw- en zwaar vrachtverkeer op plattelandswegen: hierin is op zoek gegaan naar knelpunten en oplossingen voor landbouwverkeer in de regio. Bij het onderzoek zijn zowel gemeenten als ook vertegenwoordigers van land- en tuinbouworganisaties, Hoogheemraadschap, provincie en maatschappelijke organisaties Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland betrokken. Uit het onderzoek blijkt dat er in de regio veel knelpunten zijn tussen landbouwverkeer en fiets- en wandelverkeer. De regiogemeenten en het HHSK willen hier aan beide zijden een bijdrage aan leveren: zowel educatie aan fietsers (via VOMOL) als het verminderen van de knelpunten in de infrastructuur.

De regio roept de provincie op om de knelpunten uit het Onderzoek Landbouwverkeer op te lossen op basis van het maken van een afweging of landbouwverkeer op de hoofdrijbaan moet worden toegelaten of op de parallelweg (op N-wegen, zie nieuwe wetgeving landbouwvoertuigen).

Er liggen kansen om hierin samen met de branche op te trekken. De eerste contacten rond gedrag zijn gelegd met de campagne 'Modder op de weg' die als een pilot in 2020 is uitgevoerd. De campagne wordt doorgezet en de contacten lenen zich voor verbreding van het gesprek over verkeersveiligheid.

3.4.2 Ontvlechten van netwerken

DTV Consultants heeft in haar onderzoek naar de verkeersveiligheid van de infrastructuur ook de hoofdroutes van verschillende gebruikers in kaart gebracht (bijvoorbeeld busverkeer, landbouwverkeer en het hoofdfietsnetwerk). Op basis van deze Vormtoets kan inzicht worden verkregen in de wegvakken waar het zwaar verkeer samenvalt met het fietsnetwerk. Het ontvlechten van deze modaliteiten leidt tot een vermindering van conflicten tussen zwaar (landbouw) verkeer en zwakkere verkeersdeelnemers.

3.5 REGULEREN VAN GROOT EN ZWAAR VRACHTVERKEER IN DE KERNEN

Door de groeiende populariteit van internetverkoop zijn busjes van pakketbezorgers niet meer weg te denken uit het straatbeeld. De schaduwkant: ze zorgen voor opstoppingen, slecht parkeergedrag en belasten het milieu. Goed bereikbare en schone kernen is dan ook een belangrijk doel voor de komende jaren in de regio Midden-Holland. De regio wil daarom bevoorrading van de kernen met behulp van routeregulering en het stimuleren van kleinere/elektrische voertuigen, zoals elektrische vrachtfietsen, beter reguleren.

3.6 VEILIGE 60 KM/U-WEGEN

Op 60 km/u-wegen vallen relatief veel slachtoffers: een geloofwaardige inrichting van deze wegen, waarbij het wegontwerp de juiste snelheid ondersteunt, is van groot belang voor het tegengaan van snelheidsoverschrijdingen. Op 60-wegen kan een combinatie van een hoge snelheid en een onveilige berminrichting leiden tot (ernstige) ongevallen. Weggebruikers kunnen de controle over het voertuig verliezen en tegen een obstakel botsen of over de kop slaan. Dit risico is groter bij niet vergevingsgezinde bermen, bijvoorbeeld wanneer de berm zacht is of er een obstakel vlak naast de rijbaan staat. De uiteindelijke doelstelling is om alle 60 km/u-wegen volledig Duurzaam Veilig in te richten, waarbij vergevingsgezinde bermen worden toegepast (met aandacht voor vaste objecten en obstakels).

3.7 OP DE VOET VOLGEN VAN LANDELIJKE ONTWIKKELINGEN

Ontwikkelingen om te volgen en mogelijk op de anticiperen:

1. Motie 30 km/u binnen de bebouwde kom
2. ADAS-toepassing
3. LEV-kader

Deze zijn hierna nader toegelicht.

3.7.1 Motie 30 km/u binnen de bebouwde kom

Een kleine stap van de Tweede Kamer, maar een enorme sprong voor veiliger verkeer. Dat is de motie-Kröger van oktober 2020. Deze aangenomen motie verzoekt de regering om binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe te hanteren:

- overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeersomgeving moet zijn;
- overwegende dat de SWOV ook 50 km/u-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;
- verzoekt de regering, in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.

Om invulling te geven aan deze motie is het CROW op dit moment, op verzoek van het ministerie van I&W, bezig met het opstellen van een gezamenlijk plan met afwegingskader 30 km/u. Met dit afwegingskader kunnen wegbeheerders toetsen of voor een bepaalde weg in hun beheersgebied 30 km/u een acceptabele en geloofwaardige limiet is. Hierin is dus ook aandacht voor grijze wegen. Naar verwachting zal het ministerie van I&W het gezamenlijke plan met het afwegingskader uiterlijk in de zomer van 2021 aan de Kamer voorleggen.

3.7.2 ADAS-toepassing in relatie tot de infrastructuur

Steeds meer auto's worden uitgerust met rijtaakondersteunende systemen die een bijdragen kunnen leveren aan het verminderen van het aantal slachtoffers aan verkeer. Een actueel voorbeeld is ISA. De Europese verkeersveiligheidsraad en lobbygroep adviseert dat de Europese Unie vanaf 2022 gaan verplichten dat nieuwe auto's de maximumsnelheid niet langer kunnen doorbreken. Om verkeersongevallen die worden veroorzaakt door een te hoge snelheid tegen te gaan, wil de raad snelheidsbegrenzers verplichten. Om dit te bewerkstelligen zullen de auto's zogenaamde "Intelligent Speed Assistance (ISA)"-systemen mee gaan krijgen.

Bij toekomstige infrastructurele aanpassingen is het wenselijk om de kansen van Advanced Driver Assist Systems in een vroeg stadium te benutten en kapitaalvernietiging in de toekomst te voorkomen. Te denken valt aan:

1. Het reduceren van de kans dat de rijstrookbegrenzing niet wordt gedetecteerd;
2. Verkeersborden met een snelheidslimiet moeten goed leesbaar zijn, zodat er geen conflicten kunnen ontstaan. In de ontwerprichtlijnen kan hier al rekening mee gehouden worden.
3. De ontwikkeling van een digitale kaart verder stimuleren;
4. Communicatie met VRI's

Op dit onderwerp wordt ook gekeken naar het ROV Zuid-Holland naast de landelijke ADAS alliantie om op te treden als kennispartner en voor de vertaling van het thema naar

interventies. Een eerste stap zet het ROV Zuid-Holland met het ontwikkelen en aanbieden van een ADAS-training.

3.7.3 Nieuwe modaliteiten en LEV-kader

We kennen een groot aantal voertuigcategorieën met diverse ontwerpnelheden en -eisen. Voor de meeste voertuigcategorieën is dit Europees geregeld en hoeft er geen nieuw beleid gemaakt te worden. Dit geldt niet voor Licht Elektrische Voertuigen (LEV's) zoals elektrische fietsen en speedpedelecs. Deze innovatieve voertuigen kunnen een bijdrage leveren aan duurzame mobiliteit. Daarom wordt de ontwikkeling van LEV's gestimuleerd en zijn al 15 verschillende modaliteiten onder deze noemer toegelaten. Om de veiligheid van (nieuwe) modaliteiten te verbeteren, herijkt de Rijksoverheid het bestaande (toelatings) kader. Daarnaast onderzoekt de Rijksoverheid de classificering van voertuigcategorieën. Bijvoorbeeld op basis van massa, snelheid en omvang. Dit kan (lokale) wegbeheerders helpen om beter met toenemende heterogeniteit om te gaan. Dit leidt tot een Nationaal Kader voor LEV's. Ook bijvoorbeeld de afweging om op fietspaden binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid in te stellen wordt hierin meegenomen.

VERKEERSEUCATIE EN- VOORLICHTING

4 VERKEERSEDUCATIE EN – VOORLICHTING

In aansluiting op thema's uit SVP2030:

- Kwetsbare verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers lopen een groter risico op ongevallen, die voor hen ook ernstiger uitpakken.
- Onervaren verkeersdeelnemers: het huidige beleid dringt gevaarlijk gedrag, voortkomend uit onervarenheid, niet effectief terug.
- Rijden onder invloed: Rijden onder invloed vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk
- Snelheid in het verkeer: Een hogere snelheid vergoot het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan.
- Afleiding in het verkeer: kan bijdragen aan een hoger ongevalsrisico. Het voornaamste risico ontstaat door visuele afleiding.

Regio Midden-Holland stelt als doel dat de activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding (Education) steeds in samenhang worden gezien met handhaving (Enforcement) en infrastructuur en techniek (Engineering): integraliteit als de maatlat voor de keuze van het aanbod aan programma's en activiteiten.

Op 14 februari 2019 ondertekenden de Minister, het IPO en het VNG het zogenaamde Startakkoord voor het Strategisch Plan. Het startakkoord deelt een belangrijke rol toe aan verkeerseducatie:

“Verkeerseducatie zal een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid van jonge verkeersdeelnemers, maar ook aan de verkeersveiligheid in het algemeen. Het Rijk geeft daarom subsidies aan maatschappelijke partners die daarmee gerichte voorlichting en cursussen geven aan de belangrijkste risicogroepen: kinderen en ouders, senioren en jongeren. Het thema verkeersveiligheid moet opgenomen worden zijn in het curriculum voor het primair en voortgezet onderwijs. De medeoverheden kunnen daarnaast op basis van risicoanalyses bezien of een impuls aan verkeerseducatie in de regio kan worden gegeven.”

Regio Midden-Holland onderschrijft dit.

4.1 GEDRAGSBEÏNVLOEDING MIDDEN-HOLLAND

Dankzij de coronapandemie registreerde de politie in 2020 'slechts' 80.685 ongelukken, ruim een vijfde minder dan in 2019. De spectaculaire daling resulteert niet in een gelijke afname van het aantal verkeersgewonden en -doden. In de praktijk is het vooral eenvoudige blikshade die door de grotere rust op het wegennet uitbleef. Het aantal gewonden daalde van 20.682 naar 18.511 mensen, een afname van slechts 11,2 procent. In 2020 kwamen in Nederland 610 mensen om door een verkeersongeval. Dat zijn 51 verkeersdoden minder dan in 2019 en het laagste aantal sinds 2015. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers daalde het sterkst onder inzittenden van personenauto's. Het verkeer is voor voetgangers, fietsers, e-bikers en bromfietzers in 2020 gevaarlijker geworden. Als gevolg van de lockdowns reden auto's harder, met relatief meer ongevallen in de bebouwde kom tot gevolg.

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 te worden uitgewerkt. De landelijke nota's geven namelijk aan dat de regio voor verkeersveiligheid bij de provincies en de regio's ligt. En op regionale schaal is gedragsbeïnvloeding effectiever dan op lokale schaal.

Sinds 2008 werkt het samenwerkingsverband Midden-Holland met driejarige, zogenaamde meerjarenvisies gedragsbeïnvloeding (voor de jaren 2020/2021 is gekozen voor een 2-jarige aanpak om vervolgens de SPV methodiek te verwerken in het nieuwe uitvoeringsprogramma 2022-2024). Om de volgende redenen is gekozen voor een meerjarige aanpak:

5. Om aan gedrag beïnvloedende projecten en activiteiten een meer structureel ofwel continue karakter 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.
6. Om te komen tot een meer effectieve regionale in plaats van lokale aanpak van de gedragsbeïnvloeding. 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).

4.2 RISICOGROEPEN

De provincie Zuid-Holland heeft op verzoek van de regio's in april 2019 voor alle regio's een zogenaamd Verkeersveiligheidsprofiel opgesteld. Het profiel geeft een overzicht van de karakteristieke verkeersveiligheidsproblemen in de regio. Deze zijn verkregen uit verschillende bronnen.

Uit het [Verkeersveiligheidsprofiel 2019](#) voor Midden-Holland komt naar voren dat de volgende doelgroepen relatief vaak als verkeersslachtoffer zijn geregistreerd:

1. Middelbare scholieren (12-16 jaar)
2. Jong beginnende bestuurder (16 t/m 17 jaar)
3. Jong beginnende bestuurder (18 t/m 24 jaar)
4. Ervaren bestuurders (25 t/m 59 jaar)
5. Ouderen (60 jaar en ouder)

Deze doelgroepen sluiten op hoofdlijnen aan op de risicogroepen die benoemd zijn in de [rapportage van SWECO \(2019\)](#). De doelgroep 0-12 jaar komt niet naar voren in het verkeersveiligheidsprofiel. Kinderen vormen als verkeersdeelnemers echter wel een kwetsbare groep. Ze zijn immers nog bezig om de vaardigheden te ontwikkelen waarmee ze uiteindelijk op verantwoorde wijze zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen. Om te voorkomen dat deze kinderen op latere leeftijd alsnog slachtoffer worden in het verkeer, is het van groot belang preventief op deze doelgroep in te zetten. Daarom wil de regio ook inzetten op deze doelgroep.

In onderstaande paragrafen staat per doelgroep beschreven op welke manier we het aantal verkeersslachtoffers willen terugdringen, mede via de betrokkenheid van de ouders.

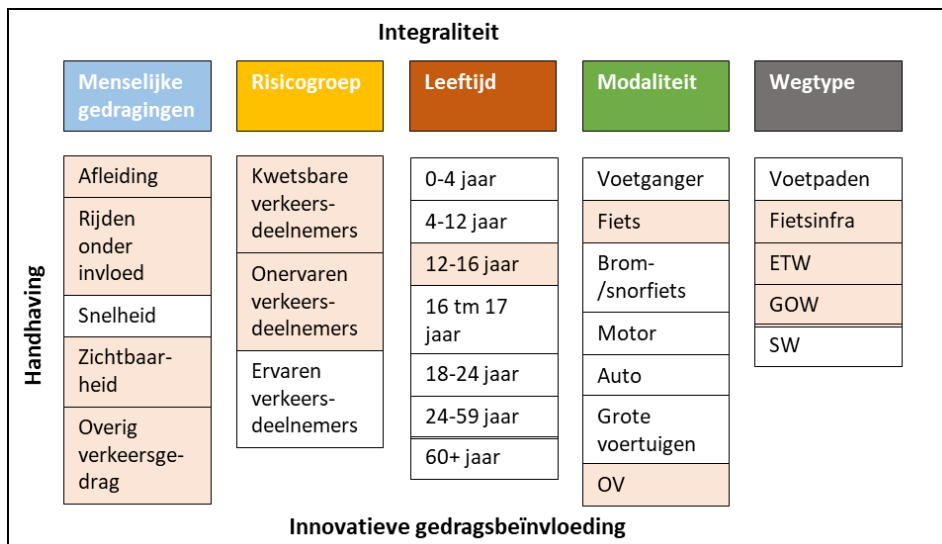
Een nadere toelichting op de hierna beschreven activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding is te vinden in bijlage 2.

4.2.1 Middelbare scholieren (12 -16 jaar)

Middelbare scholieren vallen onder de risicogroep onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers. Van de ernstige verkeersslachtoffers in deze groep is 38% fietsers. Om het aantal verkeersslachtoffers in deze doelgroep terug te dringen wil de regio Midden-Holland, naast een veilige infrastructuur en handhaving, inzetten op verkeerseducatie en voorlichting. Dit wil zij doen door de volgende activiteiten in te zetten:

- **Totally Traffic:** In 2022-2024 streven naar 12-15 actieve scholen
 - Per school jaarlijkse inzet van ten minste één en maximaal drie betaalde modules uit TotallyTraffic
 - Stimuleren dat scholen die deelnemen aan het programma en TotallyTraffic-modules uitvoeren ten minste één zogenaamde doe-het-zelf-module uitvoeren
- Regionale vertaling van de landelijke fietsverlichtingscampagne ‘AAN in het donker!’
- Regionale vertaling landelijke MONO-campagne met specifieke aandacht voor de doelgroep 12-16 jarigen.

In onderstaande afbeelding is voor deze doelgroep de integraliteit met infrastructuur en handhaving weergegeven.



4.2.2 Jonge bestuurder – bromfiets/scooter (16 t/m 17 jaar)

Ook jonge bestuurders van 16 t/m 17 jaar vallen onder de risicogroep onervaren verkeersdeelnemers. Verkeersdeelnemers in deze leeftijdscategorie zijn het vaakst geregistreerd als (ernstig) slachtoffer bij verkeersongevallen. Van de ernstige slachtoffers is

55% bromfietsers. De regio wil ook bij deze doelgroep naast handhaving en veilige infrastructuur, stimuleren om verkeerseducatie en voorlichting in te zetten. Met deze integrale aanpak kan op een effectieve manier het aantal verkeersslachtoffers worden teruggedrongen. De regio wil voor deze doelgroep de volgende activiteiten inzetten:

- Stimuleren inzet projecten gericht op het bewust maken van scooter-, brommer- en snorfietsrijders ten aanzien van hun rol in het verkeer. Deze projecten laten jonge bestuurders op een leuke manier inzien waarom ze de verkeersregels moeten naleven.
- In overleg met de politie capaciteit vrijmaken voor handhaving en toezicht op technische staat brom-/snorfietsers en helmgebruik
- Ambassadeursrol richting bromfiets/snorfietsdealers en fietsmakers waarbij gezamenlijk bekeken wordt wat ervoor nodig is om voorlichting en educatie vanuit deze partijen op te pakken.
- Inzetten en stimuleren project (maaltijd)bezorgers bij bedrijven die bezorgers op e-bikes en bromfietsen in dienst hebben. De regio zal stimuleren om samen met enkele van deze bedrijven een toolkit te ontwikkelen (ROV Zuid-Holland).

In onderstaande afbeelding is voor deze doelgroep de integraliteit met infrastructuur en handhaving weergegeven.

Integraliteit					
	Menselijke gedragingen	Risicogroep	Leeftijd	Modaliteit	Wegtype
Handhaving	Afleiding	Kwetsbare verkeersdeelnemers	0-4 jaar	Voetganger	Voetpaden
	Rijden onder invloed		4-12 jaar	Fiets	Fietsinfra
	Snelheid	Onervaren verkeersdeelnemers	12-16 jaar	Brom-/snorfiets	ETW
	Zichtbaarheid	Ervaren verkeersdeelnemers	16 t/m 17 jaar	Motor	GOW
	Overig verkeersgedrag		18-24 jaar	Auto	SW
			24-59 jaar	Grote voertuigen	
			60+ jaar	OV	
	Innovatieve gedragsbeïnvloeding				

Deze groep komt niet alleen in Midden-Holland naar voren als een belangrijke risicogroep. Dit speelt breder in de provincie. Het ROV Zuid-Holland maakt hiervan melding in het meerjarenprogramma en zal met de regio's kennis verzamelen en ontwikkelen voor een aanpak gericht op deze doelgroep.

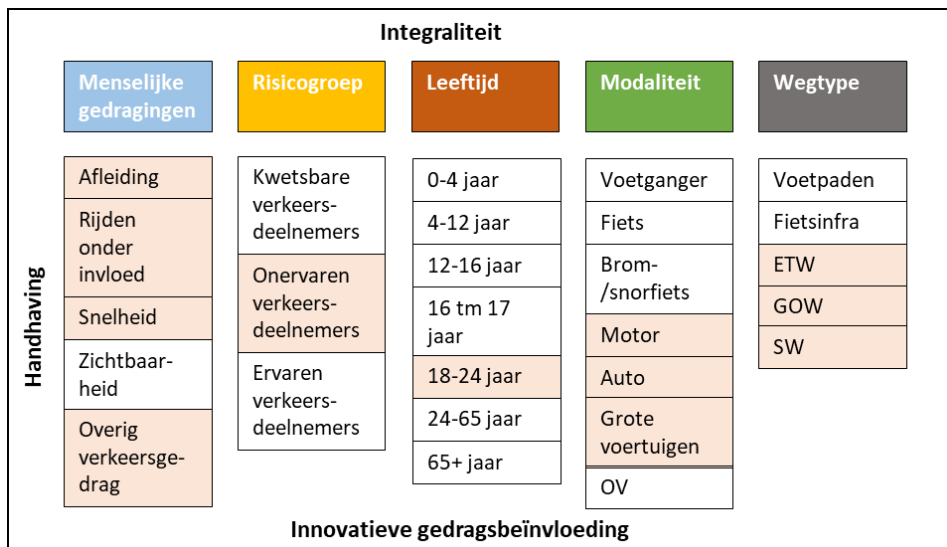
4.2.3 Jong beginnende bestuurder (18 t/m 24 jaar)

Jong beginnende bestuurders van 18 t/m 24 jaar vallen onder de risicogroep onervaren verkeersdeelnemers. Van de ernstige verkeersslachtoffers in deze groep is 19% bromfietser en 37% automobilist. Naast een veilige infrastructuur en handhaving, wil de regio Midden-Holland ook bij deze doelgroep inzetten op verkeerseducatie en voorlichting, om zo het aantal

verkeersslachtoffers terug te dringen. Dit wil zij doen door de volgende activiteiten in te zetten:

- Jaarlijks uitvoeren 2 praktijkdagen jonge autorijders
 - Inspanningen erop richten dat deze dagen verspreid over de regio plaatsvinden
- Lobby voor meer aandacht voor kwaliteit van rijopleidingen (vb. afschaffen spoedcursus rijbewijs halen).
- In overleg met ROV-ZH ontwikkelen van een voorlichtingscampagne om de gevolgen van drugs-/drankgebruik in het verkeer in te laten zien. Een eerste pilot in dit kader loopt momenteel.
- Deelname door sportverenigingen aan de campagne ‘Aanpak verkeersveilige sportomgeving’
 - de bekende BOB-sportcampagne, fietsverlichting en MONO maken hier onderdeel van uit
- Inzetten en stimuleren project (maaltijd)bezorgers bij bedrijven die bezorgers op e-bikes en bromfietsen in dienst hebben. De regio zal stimuleren om samen met enkele van deze bedrijven een toolkit te ontwikkelen (ROV Zuid-Holland).

In onderstaande afbeelding is voor deze doelgroep de integraliteit met infrastructuur en handhaving weergegeven.



4.2.4 Ervaren bestuurders (25 t/m 59 jaar)

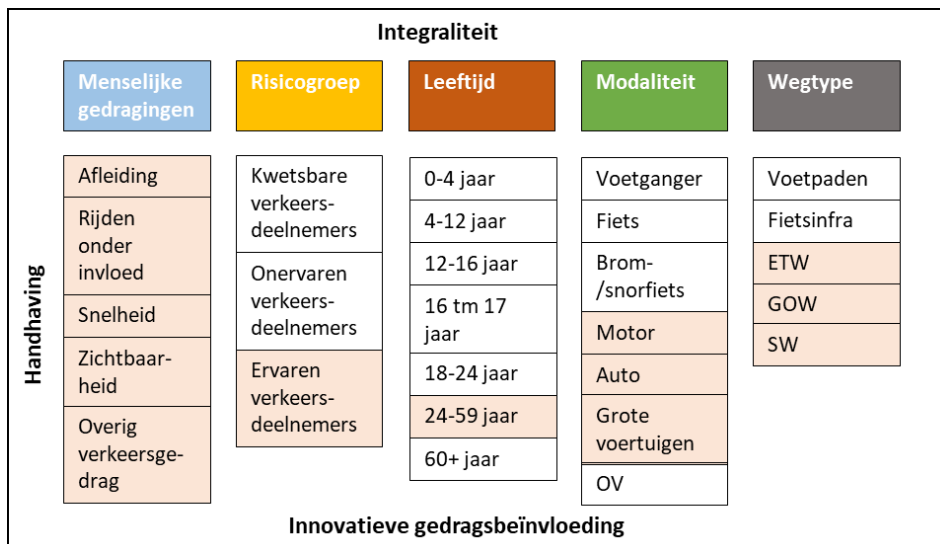
Bestuurders van 25 t/m 59 jaar vallen onder de risicogroep ervaren verkeersdeelnemers. Van de ernstige verkeersslachtoffers in deze groep is 20% fietser en 34% automobilist. Om het aantal verkeersslachtoffers in deze doelgroep terug te dringen wil de regio naast handhaving en infrastructuur de volgende activiteiten inzetten:

- Deelname door sportverenigingen aan de campagne ‘Aanpak verkeersveilige sportomgeving’

- de bekende BOB-sportcampagne, fietsverlichting en MONO maken hier onderdeel van uit
- Regionale vertaling landelijke MONO-campagne met specifieke aandacht voor de doelgroep ervaren autobestuurders
- In samenspraak met ROV-ZH ontwikkelen van regionale activiteiten gericht op het Oprissen van verkeersregels
 - Bijvoorbeeld themabijeenkomsten ‘Oprissen verkeersregels’, of het organiseren van een regionale quiz, waar de winnaars van lokaal georganiseerde quizen tegen elkaar strijden
- In samenspraak met ROV-ZH ontwikkelen van een programma gericht op bestuurders bij bezorgbedrijven en collectief aanschrijven van de bedrijven die bezorgen (Project maaltijdbezorgers).
- Inzetten en stimuleren project (maaltijd)bezorgers bij bedrijven die bezorgers op e-bikes en bromfietsen in dienst hebben. De regio zal stimuleren om samen met enkele van deze bedrijven een toolkit te ontwikkelen (ROV Zuid-Holland).

In onderstaande afbeelding is voor deze doelgroep de integraliteit met infrastructuur en handhaving weergegeven.

Het ROV Zuid-Holland heeft de ambitie om aansluitend op de programma’s gericht op fietsstimulering voor forenzen ook te komen tot een programma aanpak voor deze doelgroep.



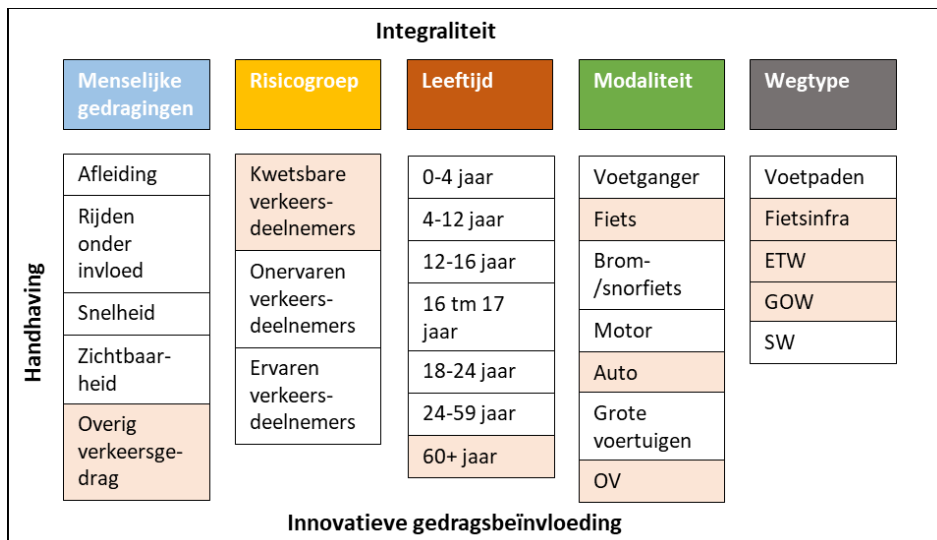
4.2.5 Ouderen (60 jaar en ouder)

Ouderen van 60 jaar en ouder vallen onder de risicogroep kwetsbare verkeersdeelnemers. Als e-bike gebruiker kunnen zij ook worden gezien als onervaren verkeersdeelnemer vanwege het gebruik van een nieuw vervoersmiddel. Van de ernstige verkeersslachtoffers in deze groep is 41% fietser. Om het aantal verkeersslachtoffers in deze doelgroep terug te dringen, wil de regio niet alleen inzetten op handhaving en veilige infrastructuur, maar ook op verkeerseducatie en voorlichting. Veel ongevallen zijn eenzijdig en hebben te maken met beperkte beheersing van het vervoersmiddel (e-bike) of vallen door obstakels in de weg. De regio wil hiervoor de volgende activiteiten inzetten:

- Jaarlijks uitvoeren van twee rijvaardigheidsdagen voor senioren;
 - inspanningen erop richten dat deze dagen verspreid over de regio plaatsvinden; hiertoe samenwerking / ondersteuning lokale afdelingen VVN.
- Jaarlijkse uitvoeren van rijvaardigheidsdagen voor scootmobielgebruikers;
- In stand houden inzet project Doortrappen per gemeente waarbij aandacht is voor fietsvaardigheid en voertuigbeheersing van oudere fietsers.
 - Invoering van trainingen voor senioren met de elektrische fiets maakt hier onderdeel van uit (inspanningen erop richten dat deze dagen verspreid over de regio plaatsvinden).
 - De regio stimuleert en faciliteert door kennis te verbinden.

In onderstaande afbeelding is voor deze doelgroep de integraliteit met infrastructuur en handhaving weergegeven.

Er worden kansen gezien om de inzet naar deze doelgroep te verbinden aan de communicatie over de infrastructurele inzet op recreatieve fietsroutes.



4.2.6 Kinderen in de leeftijd 0-12 jaar

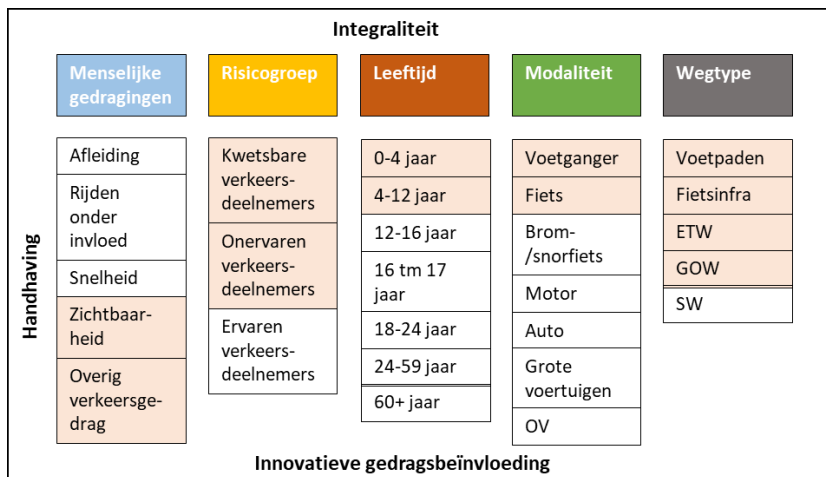
Vergeleken met andere leeftijdsgroepen overlijden er in Nederland betrekkelijk weinig kinderen van 0-12 jaar in het verkeer. Ook vallen er relatief weinig slachtoffers onder deze doelgroep. Kinderen vormen als verkeersdeelnemers echter wel een kwetsbare groep en vallen dan ook onder de risicogroep kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Daarom wil de regio preventief blijven inzetten op deze doelgroep om kennis/houding/vaardigheden aan te leren door het stimuleren van de volgende activiteiten:

- Het bezoeken van de locaties waar in voorgaande jaren is deelgenomen aan het project 'Jongleren in het verkeer' voor de doelgroep 0-4 jaar, en het werven van nieuwe kinderdagverblijven en peuterspeelzaken zal door de

onderwijsbegeleidingsdienst of een andere in de hand te nemen uitvoerder worden gedaan.

- Streven naar 55 basisscholen die actief deelnemen aan SCHOOL op SEEF, waarbij gemeenten ook zelf actief de basisscholen benaderen en stimuleren hieraan deel te nemen.
 - Daartoe na drie jaren ondersteuning door de Verkeersleerkracht de school ontzorgen door per groep jaarlijks 1 praktijk verkeersles aan te blijven bieden en taken in het kader van SCHOOL op SEEF op school uit te voeren
 - Promoten/stimuleren van verkeersveiligheidslabels
 - Vergroten ouderbetrokkenheid en het belang van oefenen door samen te wandelen en te fietsen bij ouders onder de aandacht brengen (Voor ouders zijn er via SCHOOL op SEEF 'Oudertipkalenders' samengesteld met oefeningen voor thuis.)
- Stimuleren van alle basisscholen voor deelname aan de Schoolbrengweek in de derde week van september
- Stimuleren inzet dode hoeklessen of VOMOL op de basisscholen
- Themamaand Veilige schoolomgeving onder de aandacht brengen van basisscholen (de campagne Onze scholen zijn weer begonnen (OZWB) maakt hier onderdeel van uit)

In onderstaande afbeelding is voor deze doelgroep de integraliteit met infrastructuur en handhaving weergegeven.



VERSTERKING VAN VERKEERSHANDHAVING

5 VERSTERKING VAN VERKEERSHANDHAVING

In aansluiting op thema's uit SVP2030:

- Rijden onder invloed: Rijden onder invloed vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk
- Snelheid in het verkeer: Een hogere snelheid vergoot het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan
- Verkeersovertreders: Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval

Om synergie te bereiken in de aanpak van verkeersveiligheid, werken de regio Midden-Holland en haar samenwerkingspartners integraal vanuit drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving. Dit betekent dat de beleidscycli van de verkeersveiligheidspartners nog beter op elkaar wordt afgestemd. Handhaving is een vanzelfsprekend onderdeel van de plannen en projecten van wegbeheerders. Daarom wordt ingezet op een verbeterde overlegstructuur.

5.1 TEAM VERKEER EN BASISTEAMS

In de regio Midden-Holland wordt verkeerstoezicht gehouden door het regionale Team Verkeer en de eenheid Den Haag, samen met de basisteams van de wegbeheerders. Het Team Verkeer is binnen de politie het kennis- en expertisecentrum voor verkeer en verkeershandhaving. Vanuit deze rol is het van belang de verbinding met de basisteams verder te versterken.

Team Verkeer

Elke regionale eenheid van de politie heeft een Team Verkeer. Deze houdt zich naast algemene verkeershandhaving ook bezig met handhaving van specifieke verkeerswetgeving. Het Team Verkeer handelt – samen met het onderdeel Ongevallenanalyse van de Forensische Opsporing – ook complexe en ernstige ongevallen af op de wegen die door het werkgebied van hun eenheid lopen. Team Verkeer ondersteunt de basisteams waar nodig bij de advisering van wegbeheerders.

Basisteams

De basisteams zijn verantwoordelijk voor de basispolitietaken: de openbare orde handhaven, criminaliteit bestrijden, strafbare feiten opsporen en hulpverlening bij nood. Ook de verkeershandhaving is een basistaak van de politie. Daarnaast handelen ze ongevallen af en adviseren ze de wegbeheerders over verkeersbesluiten.

5.2 HANDHAVINGSPRIORITEITEN VASTLEGGEN

Regionale prioriteiten

Voor zowel de basisteams als de Teams Verkeer hebben de VARAS feiten prioriteit binnen de verkeershandhaving. Daarbij gaat het om Verkeersveelplegers, Afleiding, Rood licht, Alcohol/drugs en Snelheid. Daarnaast is er ruimte voor actuele thema's uit de campagnekalender. Het Team Verkeer baseert haar regionale prioriteiten op het Regionale Handavingsplan Verkeer die jaarlijks wordt geactualiseerd. Hierin staat beschreven welke

vormen van handhaving de politie in hun regio inzet en waar de accenten liggen. Ook wordt hierin globaal aangegeven waar er wordt gehandhaafd.



Afbeelding 5.1 VARAS feiten

Lokale prioriteiten

Lokaal kunnen ook andere of aanvullende keuzes worden gemaakt. Te denken valt aan extra toezicht op verkeerssituaties rond basisscholen. Voor de basisteams worden die keuzes idealiter bepaald in het Integraal Veiligheidsplan van de wegbeheerder. Niet iedere wegbeheerder in de regio beschikt echter over een dergelijk Integraal Veiligheidsplan. Waardoor de basisteams in de praktijk eerder in de waan van de dag werken. De regio wil wegbeheerders stimuleren om hun handhavingsprioriteiten vast te leggen in een Integraal Veiligheidsplan.

Wegbeheerders stimuleren om hun handhavingsprioriteiten vast te leggen in het Integraal Veiligheidsplan.

5.3 STRUCTUREEL OVERLEG STIMULEREN

Effectieve verkeershandhaving vraagt om structureel overleg tussen gemeente, regio, provincie, openbaar ministerie en politie. Desondanks gebeurt dat in de praktijk lang niet altijd. Waar het in de ene gemeente al jaren vanzelfsprekend is, staat verkeershandhaving in andere gemeenten lang niet altijd op de vaste overlegagenda. Toch is het van wezenlijk belang om hierover regelmatig met elkaar in gesprek te gaan: waarop wordt gehandhaafd, waarom, waar en hoe? En: hoe kunnen we handhaving en andere maatregelen zoals infrastructuur, voorlichting en educatie goed op elkaar afstemmen?

Enkele voorbeelden zijn:

- inzet van BOB-teams bij alcoholcontroles door de politie (politiebreed);
- controle op drugsgebruik in het verkeer (inclusief lachgas);
- fietsverlichtingscampagne 'AAN in het donker' in samenwerking met de politie;
- afleidingscampagne 'MONO' (actie tegen socialmediagebruik in het verkeer) in combinatie met politie.

De komende jaren wil de regio Midden-Holland de volgende overlegstructuren stimuleren en aanjagen.

Regionaal

Regionaal Uitvoeringsoverleg Midden-Holland	
Genodigden:	Aanspreekpunt vanuit regio Midden-Holland, maatschappelijke organisaties (VVN, ANWB), Verkeersspecialist van de politie in de regio, een woordvoerder vanuit de hulpdiensten, ROV-ZH. Ook vertegenwoordigers van de wegbeheerder en het OM kunnen aanschuiven.
Doel	het effect van verkeershandhaving versterken door een verbeterde samenwerking tussen de betrokkenen tot stand te brengen en elkaars kwaliteiten beter benutten.
Frequentie	Eens per kwartaal
Thema's die aan de orde komen tijdens het overleg	<ul style="list-style-type: none"> • Aanvragen voor handhaving vanuit de basisteams langlopen en afwegingscriteria inzichtelijk maken; • Infrastructuur- of educatiemaatregelen en prioriteiten op het gebied van handhaving langlopen en gezamenlijk bepalen of maatregelen of acties integraal kunnen worden opgepakt; • Afstemmen databronnen om de analyse voor risico-gestuurde handhaving verder te verbeteren; • Regionale afspraken maken ten aanzien van handhavingsactiviteiten, vb. afspraken omtrent de inzet van kentekenherkenningscamera's; • Terugkoppeling bevindingen uit lokale overleggen en zoeken naar gemeenschappelijkheden die vragen om regionale afstemming; • Bespreken mogelijkheden om een koppeling te maken tussen handhaving met regionale of provinciale campagnes en voorlichting

Lokaal

Gemeentelijk handhavingsoverleg	
Genodigden:	Verkeersspecialist van de politie in de regio, de woordvoerder van het betreffende basisteam, de beleidsmedewerkers en de verantwoordelijke wethouder.
Doel	Afspraken maken over de rol van handhaving binnen het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid en dat van HHSK. Waarop gaan we handhaven, waarom, waar en hoe? Conform handhavingsafspraken gemaakt in SPV verband (zie brochure Kenniscentrum SPV en leaflet 30 km handhaving).
Frequentie	Structureel minimaal drie maal per jaar, of vaker op verzoek.
Thema's die aan de orde komen tijdens het overleg	Elke wegbeheerder voert een inventarisatie uit naar knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en infrastructuur. Dat gebeurt bij voorkeur op basis van een SPV-risicoanalyse en data over recente ongevallen, aantallen slachtoffers, gemeten snelheden, infrastructuur, klachten van burgers et cetera.

	<ul style="list-style-type: none"> • Knelpunten worden besproken en afspraken over maatregelen (infrastructuur, planning en onderhoud, ‘grijze wegen’, voorlichting en educatie) en prioriteiten voor politietoezicht en -handhaving worden gemaakt en vastgelegd; • Bespreken herinrichtingen aan de hand van een voorlopig ontwerp. Aandacht voor betrokkenheid van de politie conform BABW en hulpdiensten aan het begin van het ontwerpproces. Alleen dan kunnen eventuele benodigde aanpassingen tijdig worden geconstateerd en nog worden meegenomen in het vervolgproces. • Afspraken worden jaarlijks geëvalueerd. Er wordt hierbij teruggekoppeld welke politiecontroles hebben plaatsgevonden, welk effect dit heeft gehad op de verkeersveiligheid (vb. gereden snelheden, ongevallencijfers) en welke andere afspraken zijn nagekomen. Voor acties die nog niet zijn opgepakt, worden nieuwe afspraken gemaakt en verantwoordelijken aangewezen.
--	---

In het UVP van de provincie is opgenomen dat ook in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) er meer aandacht gevraagd wordt voor verkeersveiligheid. In dit overleg hebben ook vertegenwoordigers van politie en OM zitting.

Daarnaast wordt in het UVP gesproken over de wens om een Regionale Road Safety Board in te richten waarin alle maatschappelijke partijen rond verkeersveiligheid aan tafel worden gevraagd. Deze Board zal vervolgens in gelegenheid worden gesteld om de verbinding te maken met de bestuurders in het PVVB. Een concrete invulling moet nog worden gegeven aan deze ambitie.

BEGROTING

6 BEGROTING

6.1 BESCHIKBARE MIDDELEN

Er zijn verschillende bronnen van financiering voor de maatregelen die uitgevoerd gaan worden op het vlak van verkeersveiligheid.

Middelen voor Veilige regionale infrastructuur (hoofdstuk 3)

Subsidieregeling Mobiliteit 2017 paragraaf 2 (SRM §2) van Provincie Zuid-Holland

Ten behoeve van de uitvoering van de projecten die genoemd zijn in hoofdstuk 3 Veilige regionale infrastructuur staat de Subsidieregeling Mobiliteit 2017 (SRM) van Provincie Zuid-Holland ter beschikking. Vanuit §2 van de SRM kunnen wegbeheerders subsidie aanvragen voor regionale of lokale infrastructuurprojecten gericht op verkeersveiligheid (Duurzaam Veilig maken van wegen). De regio faciliteert jaarlijks de verdeling van deze subsidie middelen. Wanneer de wegbeheerders eenmaal overeenstemming hebben over de verdeling (circa 1,2 miljoen euro per jaar) dan wordt namens de wegbeheerders steeds een regiovoordracht gedaan bij de provincie. Na goedkeuring door de provincie kunnen de wegbeheerders vervolgens op hun beurt direct een subsidieaanvraag doen bij de provincie.

Middelen voor Verkeerseducatie en -voorlichting (hoofdstuk 4)

Gedragbeïnvloeding SRM paragraaf 11 (SRM §11)

De regio's in Zuid-Holland kunnen subsidie aanvragen voor projecten gericht op gedragbeïnvloeding ter bevordering van de verkeersveiligheid op grond van §11 van de SRM. Voor regio Midden-Holland is een maximum subsidiebedrag van € 957.605,- beschikbaar voor de periode 2022-2024. Een deel wordt aangewend voor de regionale gedragbeïnvloedende activiteiten uit het voorliggende uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid. Het gaat dan om de activiteiten uit Hoofdstuk 4 Verkeerseducatie en -voorlichting. Daar zal in totaal € 707.625,- voor gebruikt worden. Het restant, ongeveer 2,5 ton euro, zal door de wegbeheerders zelf in aanvulling op wat al regionaal gedaan wordt, lokaal ingezet worden lokale activiteiten gericht op gedragbeïnvloeding.

Actualisering SRM in 2022

Naar verwachting zal Provincie Zuid-Holland in 2022 de SRM-regeling actualiseren. Het is te verwachten dat integraliteit en risicosturing, met het oog op het SPV 2030, daarin meer beloofd zullen worden en dat de paragrafen 2 (infra) en 11 (gedrag) meer met elkaar verweven zullen worden.

De regio zal zijn eigen aanpak voor de verdeling en voordracht van subsidie daar vanzelfsprekend op aanpassen. Op grond van het nu voorliggende Uitvoeringsprogramma ligt het in de verwachting dat de eigen verdeelsystematiek dan ook meer integraliteit en een risico-gestuurde aanpak zal gaan bevorderen.

Andere subsidiemogelijkheden

Mogelijkheden voor (externe) financiering die tijdens de duur van dit programma voorbijkomen, zullen wanneer die passen en bijdragen aan de doelen van de RPV, aangegrepen worden om de ingezette koers te versterken.

Denk aan de Impulsregeling voor verkeersveiligheid van het Rijk waar in het kader van het SPV 2030 landelijk een half miljard euro beschikbaar is gesteld voor een periode van 10 jaar. Een aantal wegbeheerders heeft reeds gebruik gemaakt van de eerste tranche die vorig jaar beschikbaar was. De komende jaren zullen de eisen strenger worden en zullen naar verwachting integraliteit en risicosturing nadrukkelijker vereist zijn. Voorliggend Uitvoeringsprogramma kan de wegbeheerders helpen bij de onderbouwing van die subsidieaanvragen.

Eigen middelen

Voor de financiering van het Regionaal Uitvoeringsprogramma 2022-2024 zijn zoals hiervoor beschreven, voor de komende jaren financiële middelen beschikbaar uit subsidies.

Bij de subsidie die verleend wordt door provincie en Rijk wordt in bijna alle gevallen gevraagd om een bijdrage van de subsidieaanvrager in de vorm van een eigen bijdrage.

Gemeenten en waterschap

De wegbeheerders kunnen subsidiabele infraprojecten gericht op verkeersveiligheid opvoeren voor subsidiering uit SRM §2. Zij zorgen dan voor de benodigde cofinanciering.

Daarnaast voeren zij ook kleine gedragsbeïnvloedende projecten uit. Bijvoorbeeld ter flankering van infraprojecten zoals de herinrichting van een schoolomgeving. Die lokale gedragsbeïnvloedingsprojecten worden meegenomen met de subsidieaanvraag van de regio voor het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2022-2024 op grond van SRM §11. De wegbeheerders nemen de cofinanciering van die kleine activiteiten mee in hun eigen begroting.

Regio

Bij de SRM kan de subsidiebijdrage variëren afhankelijk van het soort activiteit en de doelgroep van 50% tot 100% van de subsidiabele projectkosten. In grote lijnen kan gesteld worden dat activiteiten die gericht zijn op gedragsbeïnvloeding van jongeren voor 75% gesubsidieerd kunnen worden.

Dit betekent voor de gedragsbeïnvloedingsprojecten die als regio opgevoerd worden in hoofdstuk 4 van het regionaal uitvoeringsprogramma dat er nog een bijdrage nodig is vanuit de deelnemende wegbeheerders: de regiogemeenten van Midden-Holland en het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (HHSK).

De eigen middelen van de RPV worden gevormd door de jaarlijkse bijdragen van de gemeenten en van het waterschap, aan de RPV. Het regionaal bestuurlijk overleg verkeer en vervoer van regio Midden-Holland heeft in het bestuurlijk overleg van 12 juli ingestemd met een jaarlijkse eigen bijdrage van 23 cent per inwoner voor de uitvoering van de gedragsbeïnvloedingsactiviteiten uit dit Uitvoeringsprogramma. Het HHSK draagt € 3.200,- euro per jaar bij.

Daarnaast wordt voor de periode 2022-2024 gebruik gemaakt van de in de regio beschikbare bestemmingsreserve voor dit doel van € 30.077,-. Dit bedrag was bestemd voor het Regionaal Actieprogramma Verkeersveiligheid 2020-2021. Door de gevolgen van de coronapandemie zijn minder activiteiten uitgevoerd dan voorgenomen, o.a. omdat veel scholen gesloten zijn geweest vanwege de verschillende lock-downs. Het regionaal bestuurlijk overleg verkeer en vervoer heeft ermee ingestemd om het bestuur van de regio te verzoeken deze middelen te blijven inzetten voor hetzelfde doel in 2022-2024, de uitvoering van de activiteiten uit het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2022-2024.

6.2 STIMULERING

Stimulering gemeentelijke verkeersveiligheid

De regio Midden-Holland wil haar wegbeheerders stimuleren om proactief aan de slag te gaan met verkeersveiligheid.

Gevraagd wordt dat de wegbeheerders bij de aanvraag aangeven op welke manier de maatregel bijdraagt aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Zij kunnen dit onderbouwen vanuit de risicogestuurde aanpak (vb. historisch ongevallenbeeld en/of afwijkingen op de geldende richtlijnen en standaarden).

Gedrag: van het totaal beschikbare subsidiebedrag uit SRM §11 voor gedragsbeïnvloeding van € 957.605,- is € 707.625,- nodig om gezamenlijk de regionale activiteiten uit Hoofdstuk 4 uit te voeren. Het restant kan ingezet worden voor lokale activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding. Om lokaal verkeersonveilige situaties aan te pakken, kunnen de wegbeheerders relatief kleine gedragsbeïnvloedende maatregelen opvoeren. Deze worden meegenomen met de regionale aanvraag voor subsidie voor het Uitvoeringsprogramma 2022-2024.

Infra: bij de jaarlijkse voordracht van infraprojecten in het kader van SRM §2 zal eveneens gestimuleerd worden dat projecten onderbouwd bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Projecten die onderbouwd bijdragen aan de verkeersveiligheid wil regio Midden-Holland stimuleren.

Stimuleringsbijdragen integrale aanpak

De regio belooft voorstellen die inzetten op een combinatie van infrastructurele maatregelen en handhaving en/of educatie, bijvoorbeeld het realiseren van een schoolzone of schoolroute in combinatie met het stimuleren van ouders om met de fiets te komen en/of de controle op foutparkeerders door BOA's.

De regio Midden-Holland stimuleert maatregelen die gericht zijn op een combinatie tussen infrastructuur, handhaving en educatie.

Stimuleringsbijdrage kwetsbare verkeersdeelnemers

In de regio Midden-Holland vallen veel slachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers. Met kwetsbare verkeersdeelnemers bedoelen we voetgangers, fietsers en (elektrisch) gemotoriseerde tweewielers. Zij nemen relatief onbeschermd deel aan het verkeer en hebben per definitie een hogere kans om slachtoffer te worden in het verkeer. Vanwege de broosheid van kinderen en ouderen geldt dat deze groepen extra kwetsbaar zijn. Regio Midden-Holland

stimuleert vooral maatregelen die gericht zijn op het verminderen van de verkeersveiligheidsrisico's voor deze verkeersdeelnemers. Denk aan locaties waar kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer elkaar kruist of mengt. Soms vallen kwetsbare risicogroepen samen. Bijvoorbeeld zwakke verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen) en een kwetsbare vervoerswijze (fiets, lopen, scooter). Die 'dubbel' kwetsbare doelgroepen zouden extra focus kunnen krijgen door middel van extra subsidie.

Bij de eerder genoemde verdeling van infrastructuursubsidies op grond van §2 (infra, Duurzaam Veilig) wordt inzet op 'dubbel kwetsbare' doelgroepen beloond.

De regio Midden-Holland stimuleert maatregelen voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.

6.3 BUDGET HOOFDSTUK 4 VERKEERSEDUCATIE EN VOORLICHTING

De maatregelen die uitgevoerd gaan worden in de komende 3 jaar zijn op basis van de huidige subsidieregelingen nu nog grofweg in te delen in twee categorieën: infra en gedrag. De subsidieaanvragen volgen nu nog deze lijn. De subsidieregelingen zullen in de komende jaren waarschijnlijk naar elkaar toe groeien vanuit de integrale aanpak waar de betrokken instanties voor staan.

Gemeenten gaan infrastructuur projecten uit hoofdstuk 3 Veilige regionale infrastructuur ter hand nemen. Zij maken daarbij zo mogelijk gebruik van eventuele volgende tranches als vervolg op de Impulsregeling verkeersveiligheid van het Rijk. Daarnaast staan voor infra middelen beschikbaar vanuit SRM §2 van Provincie Zuid-Holland. Regio Midden-Holland doet namens de wegbeheerders de voordracht, wegbeheerders vragen daarna zelf de subsidie aan.

Vanuit dit Uitvoeringsprogramma zetten de wegbeheerders zich in om de infraprojecten die zij uitvoeren integraal op te pakken door daarbij handhaving en gedragsbeïnvloeding te betrekken. Zij spannen zich er voor in dat de inzet versterkend werkt met de gedragsbeïnvloedende activiteiten die op regionaal vlak worden uitgevoerd. Daarnaast hebben zij de mogelijkheid om lokaal de infraprojecten te flankeren met gedragsactiviteiten vanuit SRM §11.

Via de regio wordt uitvoering gegeven aan Hoofdstuk 4 van dit Uitvoeringsprogramma Verkeerseducatie en Voorlichting. De regio doet daarvoor een subsidieaanvraag bij de provincie op basis van de provinciale subsidieregeling gericht op gedragsbeïnvloeding, SRM §11. De regio zal bij die subsidieaanvraag ook de lokale gedragsbeïnvloedingsprojecten van de wegbeheerders betrekken die zij aanvullend uitvoeren, bovenop wat regionaal gedaan wordt. Denk hierbij dan bijvoorbeeld aan lokale flankerende gedragsbeïnvloedende activiteiten rondom een schoolomgeving die ook infrastructuur aangepakt wordt.

Financieel

Voor de financiering van dit meerjarenplan zijn voor de komende jaren financiële middelen beschikbaar. De eigen middelen van de RPV worden gevormd door de jaarlijkse bijdragen van de gemeenten en van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard aan de RPV. Verder is er de aanvullende bijdrage uit de regionale Bestemmingsreserve Verkeer Algemeen, waarin een bedrag is opgenomen dat geoormerkt is voor het vigerende Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2020-2021.

Daarnaast maakt de RPV voor de financiering van dit meerjarenplan gebruik van de subsidiegelden voor gedragsbeïnvloeding van de Provincie Zuid-Holland. Deze gelden komen uit het subsidieprogramma Mobiliteit 2017 waar in paragraaf 11 door Provincie Zuid-Holland middelen zijn aangewezen voor gedragsbeïnvloeding.

Meerjarenbegroting 2022-2024

Op de volgende pagina is de meerjarenbegroting 2022-2024 weergegeven van de gedragsbeïnvloedende activiteiten die de regio gaat uitvoeren. 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.

Het bestuurlijk overleg verkeer en vervoer heeft ingestemd met een eigen bijdrage van de gemeenten van 23 cent per inwoner en voor HHSK van 3.200 euro.

Uitgaande van deze bijdrage kan dan gerekend worden met een totale eigen bijdrage van de RPV en dus van de regio, van $241.104 \text{ inwoners} \times \text{€}0,23 = 55.453 \text{ euro}$. Daar komt de bijdrage bij van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard van jaarlijks 3.200 euro. In totaal is er dus 58.653 euro aan cofinanciering beschikbaar per jaar.

De inzet zoals beschreven in het Uitvoeringsprogramma zou uitkomen op 303.000 euro in 2022, 290.500 euro in 2023 en tenslotte 320.000 euro in 2024. Met behulp van de subsidiering vanuit de Provincie (235.125, 228.875 en 243.625 euro in respectievelijk in de periode 2022-2024), zou daarmee de gevraagde cofinancieringsbijdrage vanuit de RPV 67.875, 61.625 en 76.375 euro zijn.

In de periode 2022-2024 zal voor 913.500 euro aan activiteiten uitgevoerd worden. De provincie draagt daar door verstrekking van subsidie ca. 77% aan bij. De wegbeheerders betalen hier per saldo het verschil 23%, zijnde 205.875 euro. Uiteraard onder voorbehoud van instemming door de provincie met het Uitvoeringsprogramma en de subsidieaanvraag.

Ondanks de subsidie van de provincie en de eigen bijdrage van de gemeenten en HHSK zou er jaarlijks een tekort zijn. De dekking wordt door het bestuurlijk overleg rond gemaakt door wederom de Bestemmingsreserve Verkeer Algemeen aan te wenden. In de Bestemmingsreserve Verkeer Algemeen is een aan verkeersveiligheid geormerkt bedrag opgenomen, dat voortkomt uit eerdere jaren. Voor het vigerende uitvoeringsprogramma 2020-2021 is daarin een geormerkt bedrag gereserveerd van 29.500 euro. De totale waarde van de bestemmingsreserve is 30.077 euro. Aanvullend op de eigen bijdrage en de provinciale subsidie stemt het bestuurlijk overleg ermee in om deze resterende middelen uit de regioreserve Verkeer Algemeen wederom in te zetten voor dit doel in de komende periode. Hiertoe zal na vaststelling van dit Uitvoeringsprogramma een verzoek gericht worden aan het Algemeen Bestuur van de regio.

Wanneer de volledige bestemmingsreserve meegeteld wordt met de kasstromen voor de komende drie jaren dan is het volgende beschikbaar aan middelen:

Inkomsten: $3 \times (55.453 + 3.200) + 30.077 = 206.038 \text{ euro}$.

Uitgaven: $67.875 + 61.625 + 76.375 = 205.875 \text{ euro}$.

De totale inkomsten dekken de verwachte uitgaven. Hieronder treft u een overzichtstabel met de inkomsten en uitgaven voor 2022-2024.

Budget Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2022-2024 RPV Midden-Holland

Project	2022	2023	2024	Opmerkingen / SPI
---------	------	------	------	-------------------

Jongeren

Jongleren	7.500	7.500	7.500	Materiaal en communicatie.
School op Seef/Verkeersleerkracht	130.000	130.000	130.000	Totaal 55 scholen in 2022-2024
Verkeersouders	3.000	3.000	3.000	
Dode hoeklessen	10.000	10.000	10.000	Jaarlijks 70 groepen
Maand van de verkeersveilige schoolomgeving	3.000	3.000	3.000	
Project Voortgezet Onderwijs	50.000	50.000	50.000	12-15 scholen in 2022-2024
Project Jonge Autobestuurders	11.000	11.000	11.000	Jaarlijks 2 dagen voor de regio
<i>Subtotaal Jeugd</i>	<i>214.500</i>	<i>214.500</i>	<i>214.500</i>	

Ouderen

Opfriscursussen Rijvaardigheid (BROEM)	5.000	5.000	5.000	Jaarlijks 2 dagen in de regio
Scootmobiel	3.000	3.000	3.000	5 gemeenten per jaar
<i>Subtotaal Ouderen</i>	<i>8.000</i>	<i>8.000</i>	<i>8.000</i>	

Campagnes , communicatie en publiciteit

Communicatie / acties met betrekking tot campagnes	8.000	8.000	8.000	o.a. VARAS (politiecontroles), Onze scholen zijn weer begonnen, fietsverlichting, bezorgers, ambassadeurs
Aanpak verkeersveilige sportomgeving	12.500		12.500	w.o. Bob in de sportkantine, MONO
<i>Subtotaal campagnes en handhaving</i>	<i>20.500</i>	<i>8.000</i>	<i>20.500</i>	

Algemeen en organisatie

Onderzoek en evaluatie			12.000	
Planvorming			5.000	
Projectleider verkeersveiligheid	50.000	50.000	50.000	De projectleider wordt voor 100% gesubsidieerd
Instandhouding RPV	10.000	10.000	10.000	De RPV wordt voor 100% gesubsidieerd
<i>Subtotaal Algemeen</i>	<i>60.000</i>	<i>60.000</i>	<i>77.000</i>	

Totaal

Totaal	303.000	290.500	320.000	
Subsidie Provincie Zuid-Holland	235.125	228.875	243.625	
Bijdrage RPV	67.875	61.625	76.375	

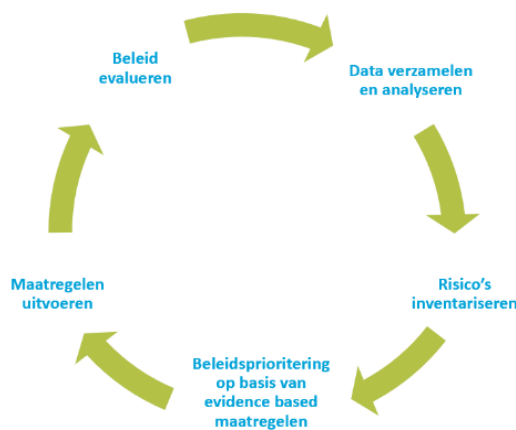
In bijlage 2 treft u een nadere toelichting aan op de in het bovenstaande overzicht opgenomen gedragsbeïnvloedende activiteiten die de regio gaat uitvoeren.

In bijlage 3 treft u een overzicht aan van de gedragsbeïnvloedende activiteiten die de wegbeheerders zelf gaan uitvoeren in aanvulling op wat in gezamenlijkheid via de regio op het vlak van gedragsbeïnvloeding gedaan zal worden.

7 MONITORING EN EVALUATIE

De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het doelmatig besteden van het beschikbare budget. De regio Midden-Holland biedt mogelijkheden om onderbouwde subsidieaanvragen te doen bij de provincie. Het is de taak van de wegbeheerders om risico's te inventariseren, onderbouwde maatregelen te prioriteren (voor de subsidieaanvraag) en de maatregelen uit te voeren volgens de beleidscyclus (zie onderstaande figuur). In de Subsidieregeling Mobiliteit 2017 van de Provincie Zuid-Holland (SRM 2017) zijn alle exacte voorwaarden voor subsidieverlening opgenomen.

Om de effectiviteit van de maatregelen te beoordelen, vragen we wegbeheerders de gesubsidieerde maatregelen te monitoren en de resultaten hiervan te delen. De monitoring van de afzonderlijke maatregelen dient als input van de evaluatie van het totale Uitvoeringsprogramma.



Dit Uitvoeringsprogramma wordt aan het einde van de looptijd geëvalueerd. Zo kan bekeken worden of de maatregelen inderdaad zijn uitgevoerd, het budget voldoende was en hoe het inmiddels staat met de verkeersveiligheid. Die informatie is essentiële input voor een nieuw Uitvoeringsprogramma.

Evalueren Uitvoeringsprogramma en de resultaten van de evaluatie input laten zijn in het Uitvoeringsprogramma 2025-2027.

De regio Midden-Holland meet zelf niet de effectiviteit van gedragsbeïnvloedende maatregelen. Het ROV Zuid-Holland zet een monitoringssystematiek neer voor het verzamelen van data en effectgegevens over de verschillende gedragsinterventies die het bureau zelf naar een product of dienst heeft opgezet. Daarbij gaat het om afgebakende performance-indicatoren die resultaten kunnen weergeven op het gebied van bijvoorbeeld bereik of aantallen deelnemers. Ook de kwaliteit van de aangeboden programma's of activiteiten moet gemeten worden daar dit direct invloed heeft op het geven van een goede stimulans om gebruik te maken van de beschikbare trainingen.

In het kader van een jaarlijkse monitoring, werkt het RPV Midden-Holland Kritieke Prestatie-Indicatoren (KPI's) uit voor de verschillende speerpunten en risicogroepen. Het ROV Zuid-Holland heeft dit voor enkele risicogroepen reeds gedaan, deze kunnen worden overgenomen

door de regio. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van de SPI-analyse van de fietsersbond. Enkele voorbeelden van deze KPI's kunnen zijn:

- Alle wegbeheerders voeren 3-jaarlijks een onderzoek uit naar functie, vormgeving en gebruik van hun (aandachts)wegen en maken een plan om deze wegen veiliger te maken in de periode 2022-2024 en verder.
KPI: Het aantal aandachtswegen in de regio waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn daalt jaarlijks.
- Alle wegbeheerders voeren 3-jaarlijks een onderzoek uit naar functie, vormgeving en gebruik van hun fietspaden en maken een plan om deze fietspaden veiliger te maken in de periode 2022- 2024 en verder.
KPI: Het aantal aandacht-fietspaden in de regio waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn daalt jaarlijks.

Mogelijke KPI's met betrekking tot de risico-groepen:

- jaarlijkse toename van het aantal scholen dat deelneemt aan SCHOOL op SEEF
- jaarlijkse toename van het aantal scholen dat deelneemt aan TotallyTraffic
- jaarlijkse toename van het aantal ouderen dat deelneemt aan het project 'Doortrappen'

BIJLAGE

BIJLAGE 1 LITERATUURLIJST

1. [Verkeersveiligheidsprofiel 2019 RPV Midden-Holland](#)
2. [Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2031](#)
3. [Meerjarenprogrammaplan ROV Zuid-Holland 2022 – 2024](#)
4. [Quickscan verkeersveiligheidsrisico's Provincie-Zuid-Holland](#)
5. [BLIQ-rapportage Midden-Holland \(voorlopige uitgave\)](#)

BIJLAGE 2 TOELICHTING BEGROTING REGIONALE ACTIVITEITEN GEDRAGSBEÏNVLOEDING 2022-2024

In deze bijlage treft u een toelichting op de gedragsbeïnvloedende activiteiten die in regioverband uitgevoerd zullen worden in de periode 2022-2024. De beschreven gedragsbeïnvloedende activiteiten komen voort uit de in hoofdstuk 4 Verkeerseducatie en Voorlichting beschreven doelgroepen. In de toelichting treft u ook enkele ondersteunende en organisatorische posten die gericht zijn op het mogelijk maken van de realisatie van de activiteiten.

Kinderen in de leeftijd 0-12 jaar

1. Vóór SCHOOL op SEEF (0-4 jaar)

Achtergrond

Kinderen in de leeftijd van 0 tot 6 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. Ten slotte is het natuurlijk van het grootste belang, dat volwassenen de juiste beveiligingsmiddelen gebruiken als ze kinderen in deze leeftijd vervoeren, of dat nu per auto of (brom)fiets is.

De ervaring leert, dat ouders van jonge kinderen in de regel heel gemotiveerd zijn om actief met de veiligheid van hun kinderen bezig te zijn. En ook voor ouders geldt, dat de eenmaal aangeleerde kennis, vaardigheden en houding als verkeersopvoeder een basis is voor de goede opstelling bij het verder opgroeien van hun kinderen.

De inzet in deze periode is er op gericht om de uitvoering van het project JONGleren in de komende 3 jaren te continueren. Dit project zal worden uitgevoerd bij peuterspeelzalen en kinderdagverblijven.

Met vóór SCHOOL op SEEF voor 0-6 jarigen wordt invulling gegeven aan de 2 thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (thema's 4 en 5) uit het SPV 2030.

Doelstelling

De kinderdagverblijven die in de periode 2022-2024 het project zelf hebben uitgevoerd zullen opnieuw benaderd worden voor deelname aan het project. Daarnaast zullen nieuwe locaties gezocht worden voor deelname. De RPV zal het materiaal up-to-date houden. De kinderdagverblijven hebben elk jaar nieuwe aanwas van kinderen en ouders zodat alleen al het handhaven van dezelfde locaties toch jaarlijks al tot een nieuwe groep deelnemers leidt.

Activiteiten

Het bezoeken van de locaties waar in voorgaande jaren is deelgenomen aan het project en het werven van nieuwe kinderdagverblijven en peuterspeelzalen zal door de onderwijsbegeleidingsdienst of een andere in de hand te nemen uitvoerder worden gedaan.

Jaarlijks budget

Voorstel is een bedrag van 7.500 euro op te nemen voor het continueren en uitbreiden van het project.

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel a uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

2. SCHOOL op SEEF (4-12 jaar)

Achtergrond

SCHOOL op SEEF (www.scoolopseef.nl). 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. Het herkenbare beeldmerk van dit programma is de zebra Seef (zie afbeelding)



beeldmerk Seef

Met SCHOOL op SEEF voor 4-12 jarigen wordt invulling gegeven aan de 2 thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (thema's 4 en 5) uit het SPV 2030.

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, dat ouders actief zijn in hun verkeersopvoeding en dat medeweggebruikers rekening houden met de belangen van kinderen in het verkeer.

Doelstellingen School op Seef

Het programma SCHOOL op SEEF heeft 7 doelstellingen:

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

Betrokkenen School op Seef

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

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

Invalshoeken School op Seef

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

- **fysieke maatregelen** om de schoolomgeving en schoolthuisroute veiliger te maken;
- **theoretische** en **praktische verkeerslessen** om de vaardigheden, inzichten en zelfredzaamheid van de kinderen in het verkeer te trainen en vergroten;
- **communicatie** om opvoeders bewust te maken van de ontwikkeling en beperkingen van kinderen in het verkeer en hun rol en verantwoordelijkheden daarin; nieuw hierin is de ontwikkeling van nieuwe middelen voor communicatie met en informatie aan ouders. Dit is deels gereed en terug te vinden op www.schoolopseef.nl. In aanvulling hierop ontwikkelen landelijke partners ook middelen;
- **handhaving** (als dat nodig is) als laatste middel om de verkeersveiligheid 'af te dwingen'.

Pijlers ("ondersteuners") School op Seef

- **De regionale projectleiders** voor gedragsbeïnvloeding ondersteunen en stimuleren binnen SCHOOL op SEEF de betrokken partijen en coördineren de samenwerking in de eigen regio.
- De **Verkeers(vak)leerkracht** is de coach die de school voor een (bepaalde) tijd ondersteunt en adviseert bij het uitvoeren en organiseren van praktische verkeerslessen en andere SCHOOL op SEEF activiteiten;

- De **schoolcontactpersoon Verkeer** coördineert binnen SCHOOL op SEEF alle verkeersactiviteiten en draagt zorg voor communicatie richting de ouders. De schoolcontactpersoon is hét aanspreekpunt op een school voor verkeersactiviteiten en zorgt ervoor dat verkeersveiligheid een vaste plek krijgt binnen de school.
- De **Verkeersouder** organiseert op school aanvullende en ondersteunende activiteiten zoals bv het Praktisch Verkeersexamen. Daarnaast houdt de verkeersouder de school scherp op het uitvoeren van verkeersactiviteiten en een veilige schoolomgeving.
- **Lokale werkgroepen** binnen een gemeente of wijk waarin zowel scholen als gemeente, verkeersleerkrachten en verkeersouders zitting hebben, zorgen voor continuïteit, enthousiasme en draagvlak om (gezamenlijk) verkeersactiviteiten uit te voeren.

School op Seef Structureel

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

School op Seef en de verkeers(vak)leerkracht

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 beperkt aantal uren per jaar langs bij de school.

SCHOOL op SEEF en het verkeersveiligheidslabel

Scholen die de verkeersleerkracht in huis willen halen, dienen zich in te zetten voor verkeersveiligheid, een schoolcontactpersoon aan te stellen en zich in te spannen om een of meer verkeersouders te werven. Verder neemt de regio de kosten van de verkeersleerkracht en benodigde materialen voor haar rekening en de gemeente werkt positief mee 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 daarvan (structurele aanpak). Op dit moment zijn er 10 scholen die een verkeersveiligheidslabel hebben behaald. De verkeersleerkrachten gaan de scholen die deelnemen aan School op Seef actief benaderen voor het behalen van het verkeersveiligheidslabel. Ook tijdens de lokale netwerkbijeenkomsten zal het verkeersveiligheidslabel worden gepromoot.

Doelstelling School op Seef

Op de (middel)lange termijn hopen we te bereiken 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 scholen dat deel gaat nemen 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 inzet van middelen zal er steeds meer op gericht zijn om bestaande scholen 'erbij te houden'. Hiertoe is er een beperkte jaarlijkse groei van het aantal contractscholen. Tegelijkertijd is er veel aandacht voor 'onderhoud' voor scholen die de drie jaren verkeersleerkracht achter de rug hebben.

Activiteiten School op Seef

- Inzet verkeersleerkracht, materiaal en begeleiding

Dit schooljaar hebben alle basisscholen in Midden-Holland via de Nieuwsbrief verkeersveiligheid het onderstaande nieuw aanbod van structurele ondersteuning door de verkeersleerkracht voor SCHOOL op SEEF ontvangen.

De vakleerkracht Verkeer geeft leuke en leerzame praktische verkeerslessen op maat van de school waar de kinderen enthousiast aan deelnemen. Met een vakleerkracht Verkeer (verkeersleerkracht) heeft u drie jaar lang een coach in de school die leerkrachten van groep 1 t/m 8 ondersteunt bij het uitvoeren van de praktische verkeerslessen. In de loop van deze periode neemt de inzet van de verkeersleerkracht af en de inzet van uw groepsleerkrachten toe, zodat alle leerkrachten na drie jaar zelf de praktische verkeerslessen geven. Na deze drie jaar blijft de verkeersleerkracht aan uw school verbonden voor ontzorging, begeleiding en advies op maat en geeft de verkeersleerkracht nog één praktische verkeersles per groep per jaar.

De kosten worden vergoed door Midden Holland. Voor de school zijn er dus geen kosten verbonden aan deelname. Als u zich inschrijft voor SCHOOL op SEEF krijgt u naast de inzet van de Verkeersleerkracht ook het Bronnenboek Verkeerskunsten, een doorgaande leerlijn met praktische verkeerslessen, en de complete materialen set Verkeerskunsten aangeboden. Naast de praktische verkeerseducatie richt de inzet van de verkeersleerkracht zich ook op de

overige onderdelen van SCHOOL op SEEF.

Wilt u ook aan de slag met praktische verkeerseducatie en een verkeersveilige schoolomgeving, of wilt u meer informatie? [Kijk dan op de aanmeldpagina van SCHOOL op SEEF,](#)

3. Verkeersouders

Binnen het School op Seef concept zijn de ouders een onmisbare schakel. Dit werkt goed en zal worden gecontinueerd. De ervaring tot heden leert dat met een bedrag van 3.000 euro kan worden volstaan.

4. Dode hoeklessen

In samenwerking met een autorijschool wordt hieraan uitvoering gegeven. Hiervoor 11.000 euro per jaar beschikbaar. Doel is om hiermee jaarlijks 70 groepen leerlingen van het basisonderwijs kennis te laten maken met de gevaren van de dode hoek bij vrachtauto's of grote landbouwvoertuigen.

5. September, themamaand van de veilige schoolomgeving

In de themamaand vinden net als voorgaande jaren de actie "Onze scholen zijn weer begonnen" en de Schoolbrengweek plaats. Daarnaast biedt de regio Midden Holland dit jaar allerlei digitale materialen, apps en activiteiten aan. Alles is gratis voor de school maar voor sommige activiteiten geldt: op = op.

Het herkenbare beeldmerk van de maand van de veilige schoolomgeving is aangegeven in onderstaande afbeelding.



Beeldmerk Maand van de verkeersveilige schoolomgeving

- "Onze scholen zijn weer begonnen": 1e week nieuwe schooljaar

In de eerste week na de zomervakantie gaan alle basisscholen in onze regio weer van start na een ongetwijfeld welverdiende vakantie. Om alle verkeersdeelnemers erop te wijzen dat ze rekening moeten houden met de scholieren in het verkeer, hebben we de campagne "Onze scholen zijn weer begonnen". In iedere gemeente wordt op minimaal één school een kort startmoment georganiseerd waarbij de wethouder langskomt en samen met de leerlingen aandacht besteedt aan de verkeersveiligheid. De wethouder telt met de leerlingen af naar de campagne die feestelijk wordt ingeluid door met zijn allen tegelijk bellenblazen.

Alle overige scholen roepen we hierbij ook op om in de maand september extra aandacht te besteden aan verkeersveiligheid van en naar school. Daarvoor zijn materialen [digitaal beschikbaar op de website van Veilig Verkeer Nederland.](#)

- Schoolbrengweek: 3e week schooljaar

In de derde week van het nieuwe schooljaar is er de Schoolbrengweek: een week waarin iedereen wordt opgeroepen om zo min mogelijk met de auto naar school te komen. De scholen kunnen zich aanmelden bij het ROV Zuid-Holland. Ook kunnen de scholen dan gelijk

communicatiemiddelen bestellen. En er wordt weer een wedstrijd georganiseerd. Verder kunnen scholen o.a. de volgende onderdelen aanschaffen:

Communicatiekit, Remwegdemonstratie door VVN, VVN Kilometervreters op de fiets, Apps en filmpjes voor thuis (met ouders) van VVN.

Activiteiten

In de periode 2022-2024 zal de inzet er op gericht zijn, dat:

- Circa 55 scholen (van het totaal aantal scholen, zijnde 103 scholen) planmatig meedoet aan School op Seef. Momenteel doen 49 scholen mee aan het project, dat betekent een uitbreiding met ca. 12% in de komende 3 jaar.
- Uitgangspunt is dat de reeds aan School op Seef deelnemende scholen gestimuleerd worden om deel te blijven nemen.
- Jaarlijks 70 groepen deelnemen aan dode hoeklessen;
- Op al de deelnemende scholen aan School op Seef een schoolcontactpersoon verkeer is aangesteld, die via netwerkbijeenkomsten en workshops de kennis verwerft en behoudt om de rol van schoolcontactpersoon te kunnen vervullen.
- De gemeenten minstens één maal contact hebben gelegd met de scholen om SCHOOL op SEEF en de aandacht voor de veilige schoolomgeving/school-thuisroutes aan de orde te stellen. In overleg met de deelnemende scholen bezien de gemeenten de schoolomgeving en schoolroutes.
- Op deze scholen een verkeersouder/contactouder verkeer is aangesteld.
- Op deze scholen actief meegedaan wordt in een lokaal netwerk School op Seef
- Bevordert wordt dat 25% van deze scholen zich ingezet heeft voor certificering binnen SCHOOL op SEEF.
- Bevordert wordt dat 20% van alle scholen deelneemt aan De maand van de verkeersveilige schoolomgeving

Het is de verwachting dat met deze inzet over 3 jaren gerekend een uitbreiding met ca. 6 scholen t/m 2024 haalbaar is, doordat per school elk jaar door afbouw minder uren nodig zijn. Het totale aantal bediende scholen in 2022-2024 stijgt dan van 49 naar 55.

Jaarlijks budget

School op Seef	€ 130.000
Verkeersouders	€ 3.000
Dode hoeklessen	€ 10.000
Maand van de verkeersveilige schoolomgeving	€ 3.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel b uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

Middelbare scholieren (12 -16 jaar)

1. TotallyTraffic

Achtergrond

Voor verkeerseducatie binnen het voortgezet en MBO onderwijs zijn de afgelopen jaren door het ROV-ZH en haar partners alle verkeerseducatiemodules in één programma gebundeld: *TotallyTraffic* (www.totallytraffic.nl). VO en MBO scholen kunnen gast- en doe-het-zelf lessen via de website reserveren.

Met *TotallyTraffic* voor 12-18 jarigen wordt invulling gegeven aan de 2 thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers uit het SPV 2030.

Het herkenbare beeldmerk van dit programma is het gele verkeersbord met zwarte rand (zie afbeelding 2). Het programma bevat 24 gast modules en doe het zelf lessen gericht op:

- Fiets
- Openbaar Vervoer
- Smartphone
- Verkeersgedrag
- Schoolroutes
- Alcohol en drugs
- Dode Hoek
- Jonge bestuurder



Afbeelding 2: beeldmerk *TotallyTraffic*

De doelstelling van het programma is dat scholen binnen het voortgezet onderwijs structureel en zoveel mogelijk aan de slag gaan met de modules uit *TotallyTraffic*. Per school is de samenstelling van de modules afhankelijk van het beoogde doel van de educatie en het onderwijsniveau van de docenten / leerlingen. Maatwerk per school is noodzakelijk. Het aantal deelnemende scholen is de afgelopen jaren in de regio Midden-Holland toegenomen tot 11 scholen.

Er is een ontwikkeling dat scholen, wegbeheerders en politie steeds meer het verkeersgedrag in de VO schoolomgeving bij *TotallyTraffic* willen betrekken in plaats van alleen verkeerseducatie.

De regio Midden-Holland streeft naar het afsluiten van “Maak van de nul een punt” overeenkomsten tussen VO scholen en regio om te komen tot een betere borging van structurele verkeerseducatie. Door andere educatieprioriteiten komt verkeerseducatie regelmatig in het nauw op scholen.

Doelstelling

Uitgangspunt is dat de 11 reeds aan *Totally Traffic* deelnemende scholen gestimuleerd worden om deel te blijven nemen. Op de (middel)lange termijn hopen we dat op een zo groot mogelijk aantal scholen (12-15) voor voortgezet onderwijs op een structurele wijze verkeerseducatie wordt gegeven volgens *TotallyTraffic*.

Activiteiten

In de jaren 2022-2023 zal de inzet er op gericht zijn om de scholen vast te houden en zo ver mogelijk uit te breiden richting het ideaalbeeld: alle scholen doen mee. Bij de nieuwe scholen wordt ernaar gestreefd dat een schoolcontactpersoon verkeer wordt aangesteld.

Jaarlijks budget

€ 50.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel c uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

2. Jonge beginnende bestuurders – bromfiets/scooter (16 t/m 17 jaar)

Achtergrond

Ook jonge bestuurders van 16 t/m 17 jaar vallen onder de risicogroep onervaren verkeersdeelnemers. Verkeersdeelnemers in deze leeftijdscategorie zijn het vaakst geregistreerd als (ernstig) slachtoffer bij verkeersongevallen. Van de ernstige slachtoffers is 55% bromfietzers. De regio wil ook bij deze doelgroep naast handhaving en veilige infrastructuur, stimuleren om verkeerseducatie en voorlichting in te zetten. Met deze integrale aanpak kan op een effectieve manier het aantal verkeersslachtoffers worden teruggedrongen.

Doelstelling

Het verzorgen van aanvullende voorlichting en uitdagende activiteiten voor jonge bestuurders in Midden-Holland over verkeersregels en gevraagd verkeersveilig gedrag.

Activiteiten

De regio wil voor deze doelgroep de volgende activiteiten inzetten:

- Stimuleren inzet projecten/lessen *Totally Traffic* gericht op het bewust maken van scooter-, brommer- en snorfietsrijders ten aanzien van hun rol in het verkeer. Deze

projecten laten jonge bestuurders op een leuke en soms ingrijpende manier inzien waarom ze de verkeersregels moeten naleven;

- In overleg met de politie capaciteit vrijmaken voor handhaving en toezicht op technische staat brom-/snorfietsers en helmgebruik;
- Ambassadeursrol richting bromfiets/snorfietsdealers en fietsmakers waarbij gezamenlijk bekeken wordt wat ervoor nodig is om voorlichting en educatie vanuit deze partijen op te pakken;
- Deelname door sportverenigingen aan de campagne 'Aanpak verkeersveilige sportomgeving', fietsverlichting en MONO maken hier onderdeel van uit; De kosten worden per keer geraamd op € 12.500 (Dit bedrag is onder communicatie en handhaving ondergebracht)
- Inzetten en stimuleren project (maaltijd)bezorgers bij bedrijven die bezorgers op e-bikes en bromfietsen in dienst hebben. De regio zal stimuleren om samen met enkele van deze bedrijven een toolkit te ontwikkelen (ROV Zuid-Holland).

Jaarlijks Budget

Kosten "Aanpak verkeersveilige sportomgeving" is onder communicatie en handhaving ondergebracht.

Jong beginnende bestuurders (18 t/m 24 jaar)

Achtergrond

Jong beginnende bestuurders van 18 t/m 24 jaar vallen onder de risicogroep onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers. Van de ernstige verkeersslachtoffers in deze groep is 19% bromfietser en 37% automobilist. Naast een veilige infrastructuur en handhaving, wil de regio Midden-Holland ook bij deze doelgroep inzetten op verkeerseducatie en voorlichting, om zo het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

Binnen het SPV zijn veel maatregelen primair op deze doelgroep gericht:

- gerichte voorlichting door maatschappelijke partners zoals VVN en TeamAlert;
- invoeren nieuwe aanpak beginnende bestuurder;
- vernieuwingen praktijkexamen;
- verbetering van de educatieve maatregel gedrag (EMG);
- invoering geschiktheidseisen alcohol en drugs voor AM rijbewijs);
- opnieuw aantonen rijvaardigheid en/of -geschiktheid na rijontzegging);
- uitvoeren convenant Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer;
- verbod op (handheld) mobiel elektronisch apparaat;

Verkeer is doodsoorzaak nummer 1 onder jongeren. Jongerenteams als de stichting TeamAlert ([www.teamalert](http://www.teamalert.nl)) en stichting *Responsible Young Drivers* www.ryd.nl. voeren continu voorlichtingscampagnes onder jongeren (o.a. de campagne 'Aanpak verkeersveilige sportomgeving').

Van landelijk en Europees ontwikkelde jongeren activiteiten zal de regio gebruik blijven maken. Jonge automobilisten, bromfietzers en fietsers zullen in de regio via campagneteams bij evenementen, uitgaansgelegenheden, scholen, sportverenigingen, rijsschoolhouders en in centra op een positieve wijze over hun verkeerservaringen worden aangesproken. Jongeren spreken hierbij jongeren aan. De zogenaamde *peer-to-peer* benadering. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van lokale jongeren-netwerken.

Voor de jonge automobilisten worden in de regio aanvullend op het puntenrijbewijs voor jongeren en het begeleid rijden vanaf 17 jaar (*2toDrive*) de succesvolle praktijkdagen jonge automobilisten in de regio gecontinueerd. Jaarlijks zullen jongeren in de regio worden uitgenodigd.

Doelstelling

Het verzorgen van aanvullende voorlichting en uitdagende activiteiten voor jonge bestuurders in Midden-Holland over verkeersregels en gevraagd verkeersveilig gedrag.

Activiteiten

- Jaarlijks uitvoeren 2 praktijkdagen jonge autorijders; Inspanningen erop richten dat deze dagen verspreid over de regio plaatsvinden;
- Lobby voor meer aandacht voor kwaliteit van rijopleidingen (vb. afschaffen spoedcursus rijbewijs halen);
- In overleg met ROV-ZH ontwikkelen van een voorlichtingscampagne om de gevolgen van drugs-/drankgebruik in het verkeer in te laten zien. Een eerste pilot in dit kader loopt momenteel;
- Deelname door sportverenigingen aan de campagne 'Aanpak verkeersveilige sportomgeving' met de onderdelen BOB-in de sportkantine, fietsverlichting en MONO die hier onderdeel van uitmaken;
- Inzetten en stimuleren project (maaltijd)bezorgers bij bedrijven die bezorgers op e-bikes en bromfietsen in dienst hebben. De regio zal stimuleren om samen met enkele van deze bedrijven een toolkit te ontwikkelen (ROV Zuid-Holland).

Jaarlijks budget

2 praktijkdagen jonge autorijders € 11.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel c uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

Ervaren bestuurders (25 t/m 59 jaar)

Achtergrond

Bestuurders van 25 t/m 25 jaar vallen onder de risicogroep ervaren verkeersdeelnemers. Van de ernstige verkeersslachtoffers in deze groep is 20% fietser en 34% automobilist.

Doelstelling

Het verzorgen van aanvullende voorlichting en uitdagende activiteiten voor bestuurders in Midden-Holland over verkeersregels en gevraagd verkeersveilig gedrag.

Activiteiten

Om het aantal verkeersslachtoffers in deze doelgroep terug te dringen wil de regio naast handhaving en infrastructuur de volgende activiteiten inzetten:

- Deelname door sportverenigingen aan de campagne 'Aanpak verkeersveilige sportomgeving' met de bekende BOB-in de sportkantine, fietsverlichting en MONO maken hier onderdeel van uit;
- Regionale vertaling landelijke MONO-campagne met specifieke aandacht voor de doelgroep ervaren autobestuurders;
- In samenspraak met ROV-ZH ontwikkelen van regionale (lokale) activiteiten gericht op het Opfrissen van verkeersregels. Bijvoorbeeld themabijeenkomsten 'Opfrissen verkeersregels', of het organiseren van een verkeersquiz, waar de winnaars van lokaal georganiseerde quizen tegen elkaar strijden;
- De regio stimuleert werving door gemeenten van ambassadeurs verkeersveiligheid bij bedrijven.

Jaarlijks budget

Kosten "Aanpak verkeersveilige sportomgeving" is onder communicatie en handhaving ondergebracht.

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel c uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 75% van de kosten.

Ouderen (60 jaar en ouder)

Achtergrond

Ouderen van 60 jaar en ouder vallen onder de risicogroep kwetsbare verkeersdeelnemers. Als e-bike gebruiker kunnen zij ook worden gezien als onervaren verkeersdeelnemer vanwege het gebruik van een nieuw vervoersmiddel. Van de ernstige verkeersslachtoffers in deze groep is 41% fietser. Om het aantal verkeersslachtoffers in deze doelgroep terug te dringen, wil de regio niet alleen inzetten op handhaving en veilige infrastructuur, maar ook op verkeerseducatie en voorlichting. Veel ongevallen zijn eenzijdig en hebben te maken met beperkte beheersing van het vervoermiddel (e-bike) of vallen door obstakels in de weg.

Doelstelling

In de periode 2022-2024 zoveel mogelijk ouderen de mogelijkheid bieden om tweejaarlijks binnen hun gemeente hun kennis en vaardigheden ten aanzien van hun verkeersdeelname (per auto, scootmobiel of fiets) te laten toetsen. Daarnaast worden de mogelijkheden voor deelname aan het fietsprogramma Doortrappen voor ouderen onder gemeenten gestimuleerd.

Activiteiten

De regio wil hiervoor de volgende activiteiten inzetten:

- Jaarlijks uitvoeren van twee opfrisdagen praktische autovaardigheden voor senioren (voorheen Broem).
- Elektrische fietsvaardigheid
 - Scootrijvaardigheid: jaarlijkse uitvoeren van rijvaardigheidsdagen voor scootmobielgebruikers;
 - Doortrappen: in stand houden inzet project Doortrappen per gemeente waarbij aandacht is voor fietsvaardigheid en voertuigbeheersing van oudere fietsers.

De inspanningen zijn erop gericht dat deze dagen verspreid over de regio plaatsvinden; hiertoe samenwerking / ondersteuning lokale afdelingen VVN.

Jaarlijks Budget

2 Rijvaardigheidsdagen per jaar voor senioren (automobilisten) € 5.000

Rijvaardigheidsdagen scootmobiel voor senioren € 3.000

Fietsproject doortrappen voor senioren per jaar (lokaal)

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel c uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 50% van de kosten.

Campagnes, Communicatie, publiciteit en handhaving

Achtergrond

In 2021 is de provincie Zuid-Holland gestart met de kalender themacampagnes Zuid-Holland. Hiermee volgt de provincie Zuid-Holland het landelijke beleid onder het motto "Maak een punt van nul verkeersslachtoffers". Dit beeldmerk heeft ook de regio Midden-Holland omarmt. Voor alle themacampagnes uit de kalender heeft ROV Zuid-Holland een digitale toolkit ontworpen. De toolkits wordt door de gemeenten in de regio ingezet ter ondersteuning van de themacampagnes. De campagnes Veilige schoolomgeving, de campagne Onze scholen zijn weer begonnen en de campagne fietsverlichting uit de kalender worden in de regio georganiseerd. De regiowerkt hierin nauw samen met lokale rijwielhandelaren, VVN (lokaal en regionaal), politie en boa's en scholen basisonderwijs en voortgezet onderwijs.

Ook het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat draagt zorg voor de landelijke communicatieactiviteiten, ontwerp van materialen en productie van radio- en TV spots. Alle regionale inwoners komen door deze campagne in aanraking met verschillende verkeersveiligheidsaspecten zoals:

1. Rijden onder invloed: BOB campagne (SPV thema 6);
2. Snelheid in het verkeer (SPV thema 7);
3. Afleiding in het verkeer: rij MONO campagne (SPV thema 8);
4. Fietsverlichting: Aan in het donker (SPV maatregel 12).

Doelstelling

De doelstelling is dat regionaal verkeer en specifieke doelgroepen uit de vorige hoofdstukken meer bewust worden van verkeersregels plus gewenst verkeersveilig gedrag en worden gestimuleerd tot eigen initiatieven voor eigen verkeersveilig gedrag voor een verkeersveiligere leefomgeving of werkgebied.

Activiteiten

Communicatie en acties m.b.t. campagnes VARAS (Verkeersveelplegers, Afleiding, Rood licht, Alcohol/drugs en Snelheid.), Onze scholen zijn weer begonnen (SZWB), Fietsverlichting jonge fietsers, jonge automobilisten en De veilige sportomgeving.

Jaarlijks budget

€ 8.000 campagnes De veilige schoolomgeving, Onze scholen zijn weer begonnen, Fietsverlichting

€ 12.500 De verkeersveilige sportomgeving (1x per 2 jaar)

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten, onderdeel g uit de provinciale subsidieregeling mobiliteit, bedragen maximaal 50% van de kosten. Voor OSZWB geldt een afwijkend subsidiepercentage van 75% gericht op de jongerendoelgroep.

Algemeen en organisatie RPV Midden-Holland

De Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's) ontwikkelen gedragsprogramma's voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en coördineren de inzet van de verschillende partners in het betreffende RPV-gebied. De RPV Midden-Holland is op dit terrein sinds 2001 actief en zal zich ook de komende jaren weer inspannen om een groot aantal activiteiten te realiseren.

Het regionaal bestuurlijk overleg verkeer en vervoer Midden-Holland is bestuurlijk verantwoordelijk voor de RPV en stelt het RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid en het budget vast.

Na vaststelling wordt het werkplan aangeboden aan Provincie Zuid-Holland (en ROV-ZH) ter beoordeling, subsidiëring, afstemming, monitoring en effectmeting.

Binnen de RPV draagt de programmaleider gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid zorg voor de voorbereiding en uitvoering van dit plan.

De RPV komt in principe vier keer per jaar bijeen. De vergaderingen zijn, zo veel mogelijk, geïntegreerd in de vergaderingen van het regionaal bestuurlijk overleg Verkeer en Vervoer Midden-Holland. Aangezien de RPV als belangrijkste taak de vaststelling van het actieplan en de daarbij behorende begroting en subsidieaanvragen kent, moet de vergaderplanning aansluiten op dit proces.

Structuur en organisatie Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Midden-Holland (RPV-MH) is een samenwerkingsverband / netwerk van een aantal regionale partijen die zich bezig houden met het verbeteren van de verkeersveiligheid. De RPV-MH is in mei 2001 officieel opgericht. De RPV Midden-Holland bestaat uit de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Gouda, Krimpenerwaard, Waddinxveen en Zuidplas. Daarnaast zijn het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap Krimpenerwaard vertegenwoordigd. Andere betrokken instanties zijn de politie Hollands Midden, Veilig Verkeer Nederland (VVN), ANWB en de Fietsersbond. Daarnaast wordt kennis, kunde en capaciteit betrokken bij netwerkpartners en uitvoeringsorganisaties (zoals o.a. de onderwijsbegeleidingsdienst OA t.a.v. de inzet van verkeersleerkrachten).

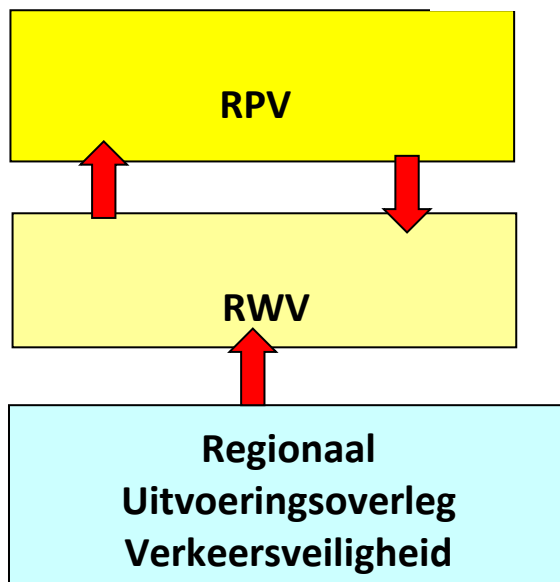
De organisatiestructuur van de RPV-MH is gebaseerd op een lichte samenwerkingsvorm, waarin een praktische en uitvoeringsgerichte aanpak voorop staat. De organisatiestructuur is daarnaast afgestemd op de wens van de Midden-Hollandgemeenten om de overleggen zoveel mogelijk te integreren met de reguliere overleggen verkeer en vervoer van Regio Midden-Holland.

In het bestuurlijk overleg verkeer en vervoer komen onderwerpen op het terrein van verkeer en vervoer op de agenda en onder de vlag van RPV-MH ook verkeersveiligheidsonderwerpen.

De organisatievorm van de RPV en de daaromheen georganiseerde voorbereiding en uitvoering, is er een waarin de voorbereiding en ontwikkeling van (onderdelen van) beleid zoveel mogelijk in kleine kring wordt opgepakt en in groter verband wordt besproken. Bij de bestuurlijke besluitvorming buigt men zich in principe alleen over al ontwikkelde beleidsstukken. Dit leidt tot een organisatievorm bestaande uit drie niveaus.

De drie niveaus die op regionaal niveau kunnen worden onderscheiden zijn Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV), Regionale Werkgroep Verkeersveiligheid (RWV) en het Regionaal Uitvoeringsoverleg verkeersveiligheid (figuur 1). Gezamenlijk vormen deze niveaus de structuur van de RPV-MH. Zij overigens opgemerkt dat in het veld ook wel gesproken wordt van de RPV wanneer eigenlijk gerefereerd wordt naar het geheel van deze niveaus of delen ervan. De RPV staat inmiddels ook voor de 'netwerksamenwerking op het terrein van verkeersveiligheid'.

Figuur 1: Organisatiestructuur RPV Midden Holland



Regionale Werkgroep Verkeersveiligheid (RWV)

De beleidsontwikkeling vindt plaats in de RWV. Hier worden activiteiten en plannen voorbereid en vindt afstemming en uitwisseling van kennis plaats. De ontwikkelde plannen worden besproken en vervolgens gebundeld tot een actieprogramma. Tevens kunnen in de RWV nieuwe ontwikkelingen worden gepresenteerd en besproken.

De conceptwerkplannen en begroting worden door de RWV aangeboden aan de RPV die beide stukken vaststelt.

De RWV bestaat in ieder geval uit ambtelijke vertegenwoordigers van de deelnemende organisaties en komt twee tot vier keer per jaar bijeen. Ter ondersteuning van de RWV en RPV wordt door de provincie een projectleider voor één dag in de week financieel gefaciliteerd vanuit de subsidieregeling. De vergaderingen van de RWV worden daar waar mogelijk gecombineerd met de reguliere vergaderingen van het regionaal ambtelijk overleg Verkeer en Vervoer of andere vervoer gerelateerde regionale overleggen. Daarbij wordt rekening gehouden met de volgende zaken:

1. Het regionaal ambtelijk overleg verkeer en vervoer bestaat uit deelnemers die binnen de eigen organisatie verschillende portefeuilles hebben. Gedragsbeïnvloeding en verkeersveiligheid zitten daardoor niet altijd in de portefeuille van de deelnemers aan het ambtelijk overleg.
2. In de RWV wordt een belangrijke bijdrage geleverd door externe instanties en stakeholders welke geen lid zijn van het AO zoals politie Hollands Midden, fietsersbond, ANWB en VVN.
3. De vergaderfrequentie van de RWV ligt lager dan de vergaderfrequentie van het ambtelijk overleg. Uitwerking van de plannen vindt voornamelijk plaats in de werkgroepen.

Het Regionaal Uitvoeringsoverleg Verkeersveiligheid

De projectvoorbereiding en -uitvoering vindt plaats in het regionaal uitvoeringsoverleg verkeersveiligheid. De deelnemers bereiden activiteiten en werkzaamheden voor. Voor de projecten worden projecttrekkers aangewezen die verantwoordelijk zijn voor de voortgang van de uitvoering van het project.

De projecttrekkers van de projecten zijn de ambtenaren van de betrokken RPV-gemeenten, de projectleider of een lid van de RWV. De voorzitter van de RWV kan desgewenst subwerkgroepen formeren ter ondersteuning van de RWV en het Uitvoeringsoverleg. De voortgang van de projecten wordt besproken in het uitvoeringsoverleg en teruggekoppeld naar de RWV.

Doelstelling

Continuering, uitvoering en facilitering van regionaal verkeersveiligheidsoverleg en netwerkactiviteiten met maatschappelijke partners om te komen tot een verkeersveiliger regio. Het uitnodigen van ondernemers, scholen, organisaties en hogere overheden voor inspiratie en 'out of the box' denken voor verkeersveiligheidsactiviteiten.

Activiteiten

- Instandhouding van de regionale overleggen verkeersveiligheid;
- Regisseren van overleg en activiteiten voor de verkeersveiligheid in de regio;
- Monitoring en verantwoording van activiteiten voor de verkeersveiligheid in de regio;
- Kennis delen en subsidieafstemming op het gebied van verkeersveiligheid;
- Benaderen en faciliteren van organisaties waar vanuit het regionale netwerk signalen komen tot verbeteringen ten aanzien van verkeersveiligheid;
- Planvorming en onderzoek bijvoorbeeld bij nieuwe ontwikkelingen, risico's en doelgroepen.

Jaarlijks budget

- € 12.000 voor onderzoek en evaluatie
- € 5.000 voor planvorming
- € 10.000 voor regionale instandhouding
- € 50.000 voor regionale projectleiding

BIJLAGE 3 LOKALE PROJECTEN GEDRAGSBEÏNVLOEDING (DOOR DE WEGBEHEERDERS)

<i>Activiteit</i>	<i>Naam gemeente</i>	<i>Totale kosten 2022-2024</i>	<i>Maximaal subsidie percentage</i>	<i>Maximaal subsidiebedrag</i>
Verkeerseducatie voor ouderen 65+	Alle gemeenten	€ 2.200	50%	€ 1.100
Campagne "De scholen zijn weer begonnen" (5 - 12jr)	Bodegraven-Reeuwijk	€ 6.000	75%	€ 4.500
Fietsverlichting alle fietsers (4 - 12 jr)	Bodegraven-Reeuwijk	€ 4.500	75%	€ 3.375
School op Seef - School-/thuisroute (Gedragsbeïnvloeding)	Bodegraven-Reeuwijk	€ 5.250	75%	€ 3.938
Streetwise ANWB (4 - 12 jr)	Bodegraven-Reeuwijk	€ 6.000	75%	€ 4.500
Verkeerseducatie basisonderwijs	Bodegraven-Reeuwijk	€ 5.000	75%	€ 3.750
Verkeersexamens basisonderwijs	Bodegraven-Reeuwijk	€ 12.000	75%	€ 9.000
Individuele fietslessen statushouders etc.	Bodegraven-Reeuwijk	€ 6.000	50%	€ 3.000
Verkeerseducatie voor volwassenen van 25 tot 60 jaar	Bodegraven-Reeuwijk	€ 3.000	50%	€ 1.500
Doortrappen: opfriscursus rijvaardigheid ouderen	Bodegraven-Reeuwijk	€ 6.000	50%	€ 3.000
Campagne "De scholen zijn weer begonnen" (5 - 12jr)	Gouda	€ 6.000	75%	€ 4.500
Fietsverlichting alle fietsers (4 - 12 jr)	Gouda	€ 7.500	75%	€ 5.625
School op Seef - School-/thuisroute (Gedragsbeïnvloeding)	Gouda	€ 15.000	75%	€ 11.250
Praktische verkeersproef	Gouda	€ 6.000	75%	€ 4.500
Verkeersexamens basisonderwijs	Gouda	€ 9.000	75%	€ 6.750
Campagne "De scholen zijn weer begonnen" (12 - 25 jr)	Gouda	€ 6.000	75%	€ 4.500
Verkeerseducatie voortgezetonderwijs	Gouda	€ 12.000	75%	€ 9.000
Fietsverlichting alle fietsers (12 - 25 jr)	Gouda	€ 7.500	75%	€ 5.625
opleiden verkeersregelaars	Gouda	€ 3.000	50%	€ 1.500
Doortrappen; verkeerseducatie voor ouderen 65+	Gouda	€ 9.000	50%	€ 4.500
Doortrappen; e-biketrainingen	Gouda	€ 9.000	50%	€ 4.500
opfriscursus rijvaardigheid ouderen	Gouda	€ 6.000	50%	€ 3.000
scootmobieltcursus	Gouda	€ 6.000	50%	€ 3.000
Campagnekalender verkeersveiligheid	Gouda	€ 6.000	50%	€ 3.000
Aanschaf snelheidsinformatiedisplays (infrastructureel) 2022	Gouda	€ 10.000	50%	

Aanschaf snelheidsinformatiedisplays (infrastructureel) 2023	Gouda	€ 10.000	50%	
Aanschaf snelheidsinformatiedisplays (infrastructureel) 2024	Gouda	€ 10.000	50%	
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2022	Gouda	€ 25.000	50%	
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2023	Gouda	€ 25.000	50%	
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2024	Gouda	€ 25.000	50%	
Onderzoek en evaluatie	Gouda	€ 10.000	50%	€ 5.000
Fietsverlichting alle fietsers.	Krimpenerwaard	€ 5.000	75%	€ 3.750
Praktische - en schriftelijke verkeersproef	Krimpenerwaard	€ 30.000	75%	€ 22.500
Doortrappen	Krimpenerwaard	€ 3.000	50%	€ 1.500
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2022	Krimpenerwaard	€ 20.000	50%	€ 10.000
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2023	Krimpenerwaard	€ 20.000	50%	€ 10.000
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2024	Krimpenerwaard	€ 20.000	50%	€ 10.000
Fietsverlichting alle fietsers (4 - 12 jr)	Waddinxveen	€ 900	75%	€ 675
Praktische- schriftelijke verkeersproef	Waddinxveen	€ 6.000	75%	€ 4.500
Doortrappen	Waddinxveen	€ 3.000	50%	€ 1.500
Fietsverlichting alle fietsers (12 - 25 jr)	Waddinxveen	€ 900	75%	€ 675
opfriscursus verkeertheorie senioren	Waddinxveen	€ 1.200	50%	€ 600
Campagnes (o.a. 30 km/uur zone) in de wijken	Waddinxveen	€ 3.000	50%	€ 1.500
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2022	Waddinxveen	€ 9.500	50%	€ 4.750
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2023	Waddinxveen	€ 9.500	50%	€ 4.750
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2024	Waddinxveen	€ 9.314	50%	€ 4.657
Aanschaf snelheidsinformatiedisplays (infrastructureel)	Waddinxveen	€ 5.000	50%	€ 2.500
Onderzoek en evaluatie	Waddinxveen	€ 11.000	50%	€ 5.500
Campagne "De scholen zijn weer begonnen" (5 - 12jr)	Zuidplas	€ 3.000	75%	€ 2.250
Verkeersexamens basisonderwijs	Zuidplas	€ 10.500	75%	€ 7.875
Projecten VO o.a. "Beat the street"	Zuidplas	€ 9.000	75%	€ 6.750
fietsverlichting alle fietsers (12-25)	Zuidplas	€ 9.000	75%	€ 6.750
Fiets veilig: o.a. campagne t.a.v. bellen	Zuidplas	€ 1.500	50%	€ 750

Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2022 School op Seef	Zuidplas	€ 11.400	50%	€ 5.700
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2023 School op Seef	Zuidplas	€ 11.400	50%	€ 5.700
Verbeteren verkeerssituatie (Infrastructuur) 2024 School op Seef	Zuidplas	€ 11.400	50%	€ 5.700
onderzoek verkeersveiligheid	Zuidplas	€ 10.455	50%	€ 5.228
	Totaal	€ 513.919		€ 249.972