

**Regionaal Uitvoeringsprogramma
gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid
2025 - 2027**



Drechtsteden



maakt een punt van nul.nl

Naar een verkeersveilige generatie

**Drechtsteden
Versie: 12 september 2024**

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Trends en risico cijfers	5
3. Doelstellingen	14
4. Regionale activiteiten gedragsbeïnvloeding	17
5. Verantwoordelijkheden	33
6. Begroting	37

1. Inleiding

Beleidskader

Het voorliggende regionale Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid *Naar een verkeersveilige generatie* Drechtsteden 2025-2027 is een uitwerking van het:

- landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030,
- het provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2031 en
- meerjarenprogramma gedragsbeïnvloeding ROV Zuid-Holland 2025-2027.

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.

Als regio blijven we samen optrekken met de provincie en het Ministerie en ons steentje sterk bijdragen op het regionale gebied van veilige infrastructuur, kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid, afleiding en verkeersovertreders. Hierbij kijken we naar trends en ontwikkelingen binnen de regio.

Samen een punt van nul verkeersslachtoffers maken

Alle drie de plannen hebben de blijvende ambitie om een punt van nul verkeersslachtoffers te maken. Deze ambitie vraagt om focus vanuit de regio en haar samenwerkingspartners. Er is een aanzienlijke daling in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden nodig om daadwerkelijk 'op weg naar nul verkeersslachtoffers' te komen in 2050 in de Drechtsteden. Deze ambitie vraagt inzet, verbinding met andere netwerken en nog meer focus.

Veilig gedrag als norm

Verkeersveilig gedrag moet de norm worden voor alle verkeersdeelnemers binnen de provincie Zuid-Holland en Drechtsteden in het streven naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers. Verkeersveilig gedrag is onderdeel van de gezamenlijke integrale aanpak (de 3 e's: engineering, education en enforcement) om het aantal verkeersongevallen te laten dalen.

Regie voering

Regionale regie verkeersveiligheid vindt plaats vanuit de provincie Zuid-Holland. Het onderhavige regionale programma is zowel continuerend als vernieuwend. Succesvolle programma's en activiteiten uit de afgelopen jaren worden voortgezet, een aantal activiteiten worden (mogelijk) stop gezet en er worden nieuwe wegen ingeslagen voor wat betreft de verkeersveiligheidsaanpak.

Wat is een Uitvoeringsprogramma?

Een uitvoeringsprogramma is een actieplan met concrete activiteiten om de verkeersveiligheidsrisico's in de regio te verminderen. In het actieplan worden activiteiten uitgewerkt en gekoppeld aan doelstellingen. In het actieplan wordt bepaald welke thema's en doelstellingen prioriteit hebben, binnen welk tijdsbestek ze moeten zijn bereikt en wat het beschikbare budget is. Tot slot is een evaluatie van belang.

Samenwerking

Sinds 1 januari 2020 werken de regio's Alblasserwaard en Drechtsteden organisatorisch samen op het gebied van verkeersveiligheid. Beide regio's hebben hun eigen programma en begroting. De komende drie jaar van 2025 tot en met 2027 zal deze samenwerking op dezelfde wijze worden gecontinueerd. De gemeente Dordrecht voert namens de Drechtsteden gemeenten in de regio voor verkeersveiligheid.

Activiteiten

Voor de beschrijving van de activiteiten voor 2025 tot en met 2027 wordt aangesloten bij de indeling van de activiteiten conform:

- *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030,*
- *provinciale subsidieregeling mobiliteit (SRM) en*
- *het vorige regionale uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid.*

Hiermee zijn verbanden tussen landelijk, provinciaal en regionaal verkeersveiligheidsbeleid inclusief activiteiten goed zichtbaar.

De activiteiten gericht op gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid per leeftijdsgroep, risicogroep en /of menselijke gedrag zijn op 1 tot 2 A4-tjes gecategoriseerd in hoofdstuk 5 voor de provinciale subsidie aanvraag mobiliteit (SRM), paragraaf 2.2.2 gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. Per activiteit wordt aandacht besteed aan:

- Achtergrond;
- Doelstelling;
- Omschrijving activiteiten;
- Budget;
- Subsidiepercentage.

Tot slot willen we benadrukken dat we samen een punt van nul verkeersslachtoffers maken in onze regio. Niet als kwantitatieve doelstelling, maar als werkwijze. Ieder vermijdbaar verkeersslachtoffer proberen we te voorkomen. De afgelopen 5 jaar van 2020 tot en met medio 2024 is er een stijgende trend van verkeersslachtoffers geweest. Dit in tegenstelling tot de dalende lijn tussen 2014 en 2019. Deze trendlijn willen we doorbreken richting 2030 en 2050. Dit kunnen we alleen door samenwerking en inzet op het gebied van gedragsbeïnvloeding van mensen in onze regio.

2. Trends en risicocijfers

2.1 Trends

In de regio is er een abonnement op het ongevallen software programma VIA Statistiek Ongevallen en Snelheden. Hiermee kan de ongevallentrend en met name de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers van de afgelopen 10 jaar (2014-2023) worden geanalyseerd.

Aantal verkeersongevallen

In totaal zijn er 15.360 verkeersongevallen geregistreerd in de periode 2014-2023 op wegen in de regio Drechtsteden. Gemiddeld bijna 1.600 verkeersongevallen per jaar. Veel inwoners en bedrijven binnen de regio hebben met deze ongevallen en slachtoffers te maken.

Stijgende trend verkeersslachtoffers

Het gemiddelde aantal ernstige geregistreerde verkeersslachtoffers is tussen eind 2016 en eind 2020 in de regio licht gedaald van gemiddeld 28 naar 22 slachtoffers per maand. Vanaf 2021 is echter weer sprake van een stijgende trend van 22 naar 25 slachtoffers per maand. Provinciaal en landelijk is deze trendbreuk vanaf de 'coronajaren' 2020 en 2021 ook waar te nemen.

Verkeersslachtoffers per vervoerwijze

Als er wordt gekeken naar de slachtoffers per vervoerwijze is het beeld als volgt:

<i>Vervoerwijze</i>	<i>Totaal</i>	<i>2014-2023</i>	<i>2014-2021</i>
Voetganger	199 (4)	7%	7%
Fiets	802 (7)	28%	27%
E-bike	166 (5)	6%	5%
Bromfiets	780 (7)	27%	28%
Motor	188 (6)	7%	6%
Personenauto	666 (6)	23%	24%
Bestelauto	53	2%	2%
Vrachtwagen	24	1%	1%
Totaal	2.878	100%	100%

Tabel: Verkeersslachtoffers Drechtsteden naar vervoerwijze 2014-2023 (bron: VIA Statistiek Ongevallen)

Uit de tabel blijkt dat bij de volgende 3 dominante vervoerwijzen de meeste verkeersslachtoffers vallen:

1. Fiets en e-fiets: 34%;
2. Bromfiets: 27%;
3. Personenauto: 23%.

In totaal reed 84% van de regionale verkeersslachtoffers op de bromfiets, op de fiets of in de auto. Voor 2025-2027 zijn deze drie vervoerwijzen vanuit de ambitie van risico gestuurd werken de regionale focus groepen. Het aandeel verkeersslachtoffers op de fiets en e-fiets neemt toe. Het aandeel verkeersslachtoffers op de bromfiets en personenauto neemt licht af.

Verkeersslachtoffers naar leeftijd

Relatief vallen de meeste verkeersslachtoffers in de regio onder jongeren tussen de 15 en 30 jaar. Deze groep loopt als onervaren en kwetsbare verkeerdeelnemers een hoog risico. Daarnaast is een aantal kleinere pieken te zien rond tussen de 45 en 65 jaar: verkeersdeelnemers met relatief veel ervaring en werk gerelateerd verkeer. Maar ook een groep waarbij visuele en auditieve beperkingen beginnen te ontstaan. Opvallend is dat het aantal slachtoffers boven de 65 jaar in de Drechtsteden ten opzicht van landelijke en provinciale cijfers beperkt is.

Wanneer vallen de verkeersslachtoffers?

De meeste slachtoffers vallen tussen 14.00-18.00 uur en 7.00-9.00 uur in de regio.

Maatschappelijk kosten verkeersslachtoffers

De maatschappelijke kosten voor de verkeersonveiligheid in de regio wordt op het onderliggende wegennet van de Drechtsteden geraamd op minimaal € 41.600.000 op jaarbasis. In heel Nederland is dat circa 17 miljard euro op jaarbasis.

2.2 Verkeersveiligheidsrisico's

Op basis van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's is structuur gegeven aan negen landelijke beleidsthema's in het SPV 2030:

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

Het Rijk zal voorop gaan bij onderwerpen als heterogeniteit in het verkeer, technische ontwikkelingen en landelijke regelgeving als het gaat om rijden onder invloed, snelheid, afleiding en verkeersovertreders. Regionaal worden op basis van risicoanalyses prioriteiten gesteld in de aanpak.

Voor het bepalen van de risico's in de Drechtsteden is gebruik gemaakt van verschillende bronnen:

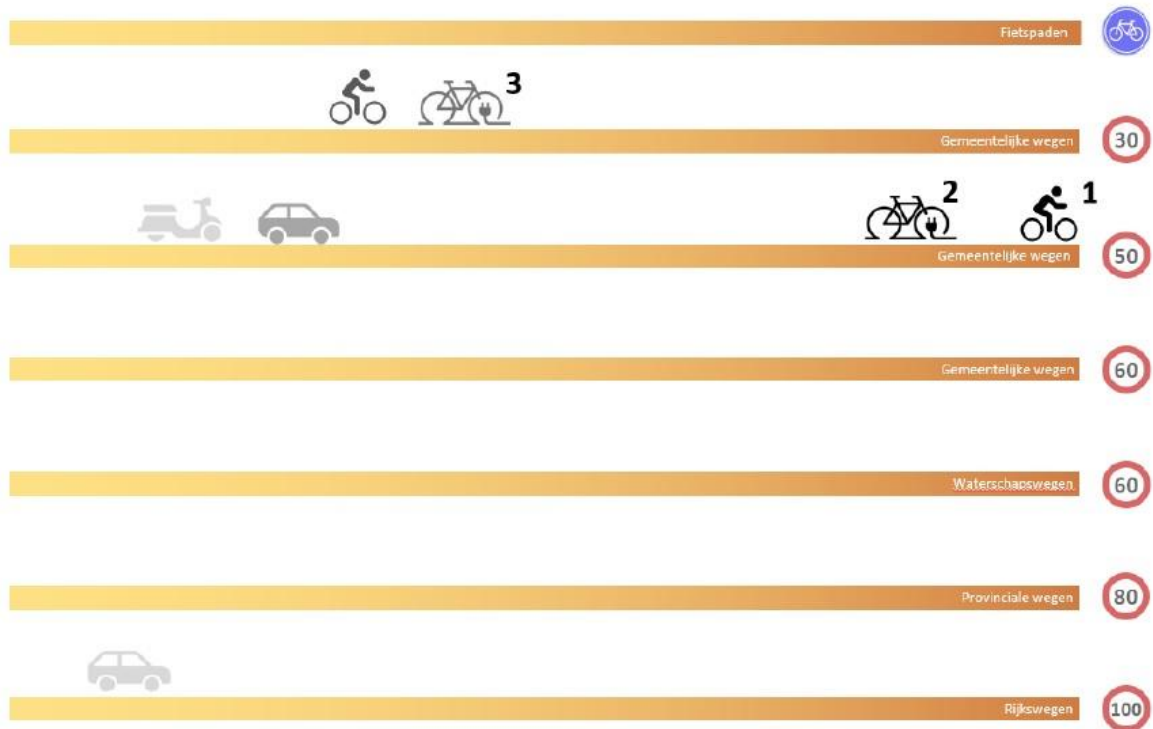
1. BLIQ rapportage Drechtsteden, verkeersveiligheidsrapportage 2019-2023 (VIA bv, 10 april 2024);
2. Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2023 (Goudappel, mei 2023);
3. Quick scan verkeersveiligheidsrisico's Zuid-Holland (SWECO, mei 2024);
4. Informatie vanaf het kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030: www.kennisnetwerkspv.nl;
5. Uitvoeringsagenda's lokale veilige infrastructuur (Antea Group, mei 2021)

Drechtsteden Risicodiagram

Naar Risico-
diagrammen per
gemeente

Welke
methode is
gehanteerd?

Terug naar
overzicht
Resultaten



SPV thema 1: Veilige infrastructuur

Uit de opgestelde Quick scan verkeersveiligheidsrisico's Zuid-Holland is gebleken dat in de Drechtsteden de meest onveilige infrastructuur de 50 km/uur wegen zijn. En dan met name voor de kwetsbare fietsers en e-fietsers. Ook de inrichting van 30 km/uur wegen kan voor e-fietsers en fietsers tot risico's leiden.

SPV thema 2: Heterogeniteit in het verkeer

Verschillen in vervoerwijzen in het verkeer leidt zonder maatregelen tot een verhoogde ongevalsrisico voor verkeersdeelnemers (SWOV – snelheid en snelheidsmanagement, 2016). Bovendien neemt het risico op letsel en ernst toe voor lichtere en langzamere verkeersdeelnemers naarmate de massa- en snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers groter zijn. Zo valt 2/3 van de geregistreerde dodelijke fietsslachtoffers in ongevallen met gemotoriseerd verkeer.

Ook de steeds toenemende beperking van de beschikbare ruimte in de Drechtsteden om gemotoriseerd en kwetsbaar verkeer te scheiden is een zorgpunt. Naast de drukte op bijvoorbeeld het fietspad zelf. Het niet voldoende kunnen scheiden van de verschillende verkeersdeelnemers in de Drechtsteden waardoor het risico toeneemt, is een toenemend verschijnsel. Met name in bijvoorbeeld Dordrecht en Zwijndrecht zie je dit in bepaalde wijken sterk terug.

SPV thema 3: Technologische ontwikkelingen

Naast een potentiële verbetering brengen technologische ontwikkelingen ook mogelijk nieuwe risico's met zich mee. Deze komen voort uit de interactie tussen de (imperfecte) bestuurder en de (imperfecte) systemen. Omdat de systemen steeds verder worden verbeterd, is de verwachting dat deze risico's op de lange termijn afnemen.

De komende decennia worden echter gekenmerkt als overgangperiode waarin conventionele en 'slimme' voertuigen in oude systemen door elkaar gebruikt worden en nog niet altijd veilig met elkaar kunnen samenwerken. Ook de interactie tussen voertuig en infrastructuur zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Dit vraagt om aanpassingen van het verkeerssysteem. De weginrichting, opbouw van het wegennet en de inrichting van het verkeersmanagement moeten de nieuwe technologie veilig kunnen accommoderen.

Ook in de Drechtsteden zal gezamenlijk in het kader van smart mobility aan technologische ontwikkeling worden gewerkt. Ook daar waar het gaat om eenduidige weginrichting op het onderliggende wegennet. Verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel binnen het smart mobility beleid. Denk bijvoorbeeld aan verkeerslichten die rekening houden met actuele informatie over de aankomst van kwetsbare verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld bij Laan der Verenigde Naties in Dordrecht) en nood- en hulpdiensten of het adaptief instellen van verlichting op basis van het verkeersbeeld op een bepaalde weg.

SPV thema 4: Kwetsbare verkeersdeelnemers

Onbeschermden modaliteiten (ongeacht de gebruiker) en kwetsbare groepen kennen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer in de Drechtsteden. In de Drechtsteden hebben fietsers, e-bikers, bromfietzers, motoren en voetgangers veruit de hoogste kans op een (ernstig) verkeersongeval: 76% van de ernstige verkeersslachtoffers vielen binnen deze groep (bron: VIA Statistieken 2014-2023). Meeste slachtoffers waren actief in het verkeer op de bromfiets (27%) en fiets (28%). En het aantal slachtoffers in deze 2 groepen is de afgelopen 10 jaar gestegen. Daartegenover is een daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de meer 'veilige' auto waar te nemen over de afgelopen 5 jaar.

Mensen met een medische aandoening lopen een verhoogd risico in het verkeer en specifieke aandacht is wenselijk voor ouderen. Ouderen gebruiken relatief vaak de fiets. De verwachte toename door het meer en verder fietsen (vooral met e-bikes) vraagt om aanvullende maatregelen. Overigens is het opvallend in de Drechtsteden anno 2014-2023 dat 22% van de ernstige verkeerslachtoffers ouderen zijn (60 jaar en ouder). Landelijk is dit 46%. In de Drechtsteden zijn de jongeren van 16 tot en met 25 jaar de grootste risicogroep: 24%.

Voor jonge kinderen geldt dat zij kwetsbaarder zijn voor hoofdletsel bij een ongeval. Dit komt o.a. door de grootte van hun hoofd ten opzichte van de rest van het lichaam. Dit geldt als belangrijk aandachtspunt bij het vervoeren van kinderen op de fiets, in de bakfiets, in de auto en op het moment dat kinderen (zelfstandig) gaan fietsen.

SPV thema 5: Onervaren verkeersdeelnemers

Risico's die onervaren verkeersdeelnemers lopen in de Drechtsteden, hebben meerdere oorzaken. Hun hogere risico komt allereerst door onvoldoende taakbekwaamheid en vaardigheden.

Naast deze onervarenheid kan er ook sprake zijn van risico zoekend verkeersgedrag. Bij jongeren is hun impulscontrole nog niet volledig ontwikkeld. Vooral jonge mannen zijn vanaf de pubertijd gevoelig voor de invloed van leeftijdgenoten, vooral van andere jonge mannen. Dit zorgt in het verkeer voor een verhoogd ongevalsrisico. Dit geldt ook voor de jongeren in de Drechtsteden. Jonge automobilisten zijn naar verhouding vaker betrokken bij een dodelijk ongeval. Per afgelegde kilometer is het ongevalsrisico van de groep tot 25 jaar vijf keer hoger dan van automobilisten tussen de 25 en 60 jaar. De onervarenheid is vooral in de beginfase van het zelfstandig rijden relevant.

Ook kinderen kennen een verhoogd ongevalsrisico in de Drechtsteden. Met name rond de leeftijd dat ze voor het eerst zelfstandig naar school fietsen. De risico's worden veroorzaakt door onervarenheid op de weg of onbekendheid met de route en omgeving. Fietsers van 6-14 jaar zijn daarom relatief vaak bij ernstige ongevallen betrokken.

Voor alle verkeersdeelnemers doet onervarenheid zich opnieuw voor als ze een nieuwe modaliteit kiezen.

SPV thema 6: Rijden onder invloed

Alcohol

Rijden onder invloed van alcohol vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Er is veel onderzoek gedaan naar de risico's van rijden onder invloed van alcohol. Zo gaan automatische processen bij ervaren bestuurders achteruit vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,3 promille. Bij 0,5 promille vermindert ook de alertheid en de voertuigcontrole van de bestuurder. Beginnende bestuurders worden al bij lagere waarden beïnvloed in hun rijvaardigheid door alcohol.

Landelijk is het alcoholgebruik in het verkeer de afgelopen decennia flink gedaald. In 2002 was tijdens weekendnachten nog 4,1% van de bestuurders onder invloed van alcohol. In 2017 was dat 1,4%.

Inmiddels ligt dit percentage met 2,2% in 2024 weer hoger, waarbij het aantal zware overtreeders sterk toeneemt.

Drechtsteden en alcohol

Het aantal geregistreerde slachtoffers ten gevolge van alcohol ligt met 1,2% in de Drechtsteden gelukkig lager.

Uit het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) 2018 van het ROV Zuid-Holland kwam naar voren dat in de Drechtsteden het percentage dat onder invloed van te veel alcohol rijdt 2% was. In het PROV van 2024 ligt dit percentage inmiddels op 5,4% van de automobilisten. Bij fietsers ligt dit percentage op 25%, bij e-fietsers op 16%.

Uit hetzelfde onderzoek komt naar voren dat automobilisten in de Drechtsteden de geschatte pakkans in 2024 op 15% inschatten. Dit is hoger dan in 2018 toen de pakkans op 12% werd ingeschat. Fietsers en e-fietser schatten deze kans in op 6 tot 7% in de Drechtsteden.

Drugs en medicijnen

Uit een landelijke ziekenhuisstudie blijkt dat naar schatting ongeveer 1 op de 10 ernstig gewonden in het verkeer onder invloed was van psychoactieve stoffen. 4,9% gebruikte alleen drugs, 1% geneesmiddelen en 4,8% een combinatie hiervan. Er komen steeds nieuwe drugs in omloop waarover kennis ontbreekt. Bijkomend probleem is dat sommige drugs ook als medicijn worden voorgeschreven en medicijnen ook als drugs kunnen worden gebruikt.

Uit de ongevallenregistratie in de Drechtsteden is niet goed te filteren hoe vaak drugsgebruik een rol heeft gespeeld tussen 2014 en 2023. Vaak wordt nog geen drugstest afgenomen. Uit het PROV 2024 blijkt dat in de Drechtsteden het percentage dat onder invloed van drugs rijdt 1,3% is. Bij medicijnen ligt dit percentage beduidend hoger: 7,2% rijdt onder invloed van medicijnen. Op de fiets ligt het drugsgebruik in het verkeer met 6,1% hoger (e-fiets: 3,1%). Medicijnen worden door fietsers en e-fietsers dan weer wat minder gebruikt van 1,8% (e-fiets) tot 5,1% (fiets).

SPV thema 7: Snelheid in het verkeer

Het causale verband tussen snelheid en het risico op een ongeval of de ernst van de afloop daarvan, is uitgebreid wetenschappelijk aangetoond.

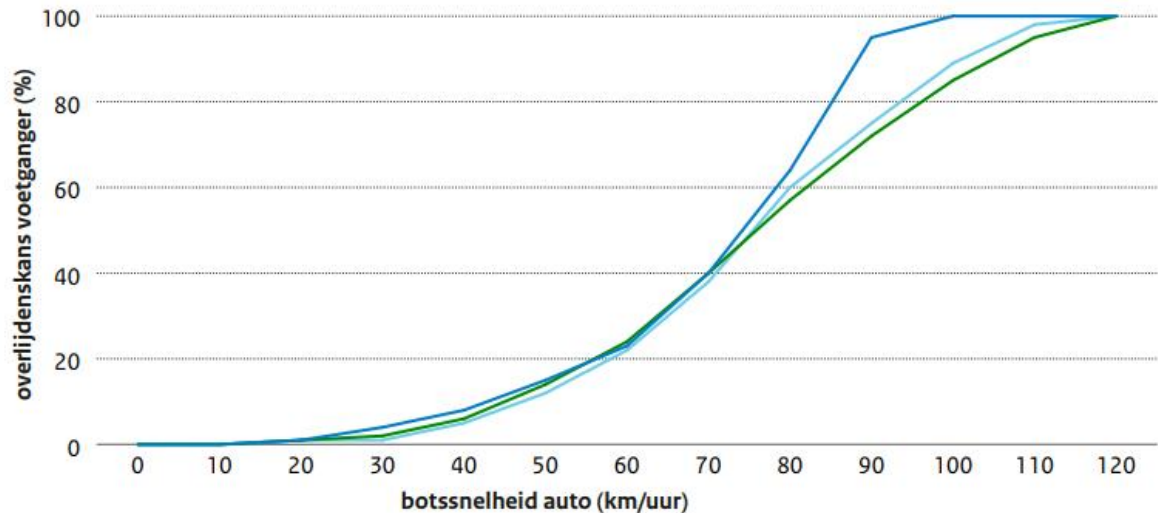
Internationaal onderzoek schat dat een derde van alle dodelijke verkeersongevallen (mede) veroorzaakt wordt door te hard rijden. In zijn algemeenheid geldt: stijgt de gemiddelde snelheid op een weg, dan leidt dit automatisch tot een grotere kans op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop.

Om hoge snelheden veilig te faciliteren gelden er naarmate de snelheidslimiet stijgt strengere inrichtingseisen voor wegen. Om mensen te verleiden tot veilige snelheden is een geloofwaardige inrichting van de weg die past bij de limiet belangrijk.

Wat bij snelheid meespeelt is dat verkeersdeelnemers zich niet altijd bewust zijn van de snelheid die ze rijden en gevaar dat dit gedrag veroorzaakt. Dit komt mede omdat voertuigen in de afgelopen decennia stiller, sneller en comfortabeler zijn geworden. Dit kan ertoe leiden dat mensen vaker dan vroeger te hard rijden.

Het komt ook voor dat de veilige snelheid lager is dan de maximumsnelheid. Bijvoorbeeld door slecht weer, drukte of door onduidelijkheid in het ontwerp van de weg. Als weggebruikers hun snelheid hier niet op afstemmen, ontstaan vaker risicovolle situaties.

Drechtsteden en snelheid



In de Drechtsteden wordt gewerkt met de software van VIA Signaal Snelheden. Hiermee zijn de risico trajecten als het gaat om te hoge rijnsnelheden in relatie tot het ongevalbeeld regionaal goed in beeld. Daarnaast is vanuit de eerder genoemde PROV het zelf gerapporteerde gedrag ten aanzien van snelheidsovertredingen en pakkans per wegcategorie duidelijk.

Wegtype	% snelheidsovertreders 2015	% snelheidsovertreders 2018	% snelheidsovertreders 2024
130	16%	18%	11%
120	23%	23%	12%
100	30%	33%	22%
80	16%	22%	10%
60	34%	26%	12%
50	13%	17%	11%
30	28%	32%	9%
15	36%	29%	7%

Tabel: Percentage snelheidsovertreders per wegtype in 2015, 2018 en 2024 (bron: PROV Zuid-Holland)

SPV thema 8: Afleiding in het verkeer

Afleiding

Nieuwe technologie biedt kansen, maar ook potentiële verkeersveiligheidsrisico's: afleiding speelt een belangrijke rol in het in het verkeer. De vormen van afleiding veranderen ook. Dit kan bijdragen aan een hoger ongevalsrisico. Het voornaamste risico ontstaat door visuele afleiding. Naast visuele afleiding volgen:

- cognitieve afleiding (praten met passagiers, handsfree bellen),

- auditieve afleiding (muziek luisteren) en
- manuele afleiding (eten / drinken, telefoon vasthouden).

Uit Amerikaans onderzoek blijkt dat in 68% van de ongevallen de bestuurder direct voorafgaand aan het ongeval was afgeleid. Hierin werd geen onderscheid gemaakt in type afleiding. Europese automobilisten besteden 10% van de rijtijd aan afleidende activiteiten. Onder vrachtwagenchauffeurs is dit gedrag nog nadrukkelijker aanwezig: 20%.

Het gebruik van mobiele telefoons is een van de meest voorkomende vormen van afleiding: 65% van de Nederlanders geeft aan zijn of haar telefoon wel eens te gebruiken tijdens verkeersdeelname. Ondanks dat 75% ook aangeeft zijn eigen gedrag gevaarlijk te vinden neemt het gebruik niet af.

Drechtsteden en afleiding

Uit het PROV 2024 blijkt dat het vasthouden van de smartphone in verkeer als volgt is in de Drechtsteden:

- 32% op de fiets;
- 31% in de auto;
- 18% op de e-fiets.

De pakkans wordt met 17% het hoogst ingeschat door automobilisten in de Drechtsteden, gevolgd door fietsers met 13% en e-fietsers met 5%.

Vermoeidheid

Verminderde alertheid en concentratieproblemen vergroten het ongevalsrisico en treden ook op door (chronische) vermoeidheid. Het is een moeilijk meetbare oorzaak maar volgens conservatieve schattingen in buitenlands onderzoek is in 10-15% van de ongevallen sprake van vermoeidheid van de bestuurder. Hiervoor zijn meerdere oorzaken, waaronder: verstoring van dag- nachtritme, slaapstoornissen, te lang doorrijden en onder belasting (monotone rijtaak). Voor de Drechtsteden zijn geen specifieke gegevens bekend over vermoeidheid in het verkeer.

SPV thema 9: Verkeersovertreders

De Wegenverkeerswet van 1994 inclusief de onderliggende regelgeving waaronder het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens is bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Naleving van de regels moet gevaarlijk gedrag van verkeersdeelnemers voorkomen. Dit maakt hun gedrag voorspelbaarder en veiliger.

Overtreding van de verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Voor een aantal specifieke verkeersovertredingen is een wetenschappelijke link gelegd met verkeersveiligheid. Dit geldt met name voor snelheid en middelengebruik (thema 6 en 7). Verder blijkt uit recent onderzoek dat het relatieve risico op een dodelijk ongeval 14 maal zo hoog is als bestuurders een rood verkeerslicht negeren. Ook te weinig afstand houden (bumperklevens) zorgt voor meer risico. Het is de meest voorkomende oorzaak bij kop-staart en kettingbotsingen.

De risico's gelden niet alleen voor verkeersdeelnemers die de regels eenmalig overtreden, maar des te sterker voor veelplegers. Voertuigen waarmee meerdere overtredingen zijn begaan, zijn vaker betrokken bij verkeersongevallen dan voertuigen waarvoor de kentekhouder geen of weinig boetes kreeg. Dit blijkt uit onderzoek van de SWOV.

Drechtsteden en verkeersovertreders

De politie eenheid Rotterdam, waaronder Drechtsteden valt, zet de afgelopen jaren sterk in op de aanpak van veelplegers. Bij grootschalige verkeershandhaving acties wordt ingezet op gebruik van alcohol, drugs, afleiding en snelheid in het verkeer. Regelmatig vinden deze acties onaangekondigd plaats langs de A15 en A16. Ook worden er steekproefsgewijs kleinschaligere handhavingsacties op gemeente wegen vanuit de wijkteams en districten georganiseerd.

In de Drechtsteden blijkt vanuit de PROV 2024 draagvlak te zijn voor bepaalde maatregelen gericht op verkeersovertreders.

Wensen over bestaande maatregelen	Drechtsteden n=960	Zuid-Holland n=6.400
Meer controle drugs	92%	94%
Meer controle ROI alcohol	91%	92%
Zwaarder straffen drugsgebruik verkeer	91%	90%
Meer informatie overheid nieuwe regels	89%	92%
Meer verkeeronderwijs scholen	87%	90%
meer controle handheld telefoon	87%	92%
Alcoholovertredingen zwaarder straffen	86%	87%
Vaker EMG opleggen	85%	87%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	83%	78%
Meer informatie overheid bestaande regels	78%	79%
Zwaarder bestraffen handheld bedienen telefoon	76%	78%
Meer controle medicijnen	70%	71%
Meer reclameachtige voorlichting overheid	69%	72%
Meer totale voertuigcontroles	66%	72%
Medicijngebruik in verkeer zwaarder straffen	62%	61%
Meer trajectcontrole	60%	64%
Meer mobiele snelheidscontroles	55%	60%
Meer gebieden in steden 30 km/u	43%	46%
Meer wegen in landelijk gebied max 60	40%	42%
Meer snelwegen in stedelijk gebied max snelheid 80	39%	43%
Meer snelwegen 100 ipv 130 in avonduren	32%	34%

3. Doelstellingen

Het streven is nul verkeersslachtoffers in 2050. Drechtsteden levert samen met maatschappelijke partners maximale inspanning om zoveel mogelijk risico's weg te nemen door het verbeteren van wegen en voertuigen en het beïnvloeden van menselijk gedrag.

De genoemde SPV doelstellingen en maatregelen in dit uitvoeringsprogramma zijn een extra impuls vanuit het Rijk op de regionale uitvoeringsprogramma's gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid en infrastructuurverbeteringen sinds het startprogramma Duurzaam Veilig wegverkeer in 1997 in de Drechtsteden.

Voor 2030 worden doelstellingen of wel toekomstbeelden geschetst waarin de grootste risico's uit het vorige hoofdstuk zijn teruggedrongen. De Drechtse wegbeheerders nemen dit toekomstbeeld als uitgangspunten voor de beleidsdoelstellingen.

De kernelementen van het SPV2030 zijn dat doelstellingen door de volgende 5 elementen worden bereikt.



Afbeelding: Kernelementen SPV2030

Doelstelling 1: Veilige wegen

Doelstelling 1a: Veilige wegen (algemeen)

- 80% van de wegen voor gemotoriseerd verkeer in de Drechtsteden is in 2030 voldoende veilig conform de SPV vormtoets ingericht (2.000 kilometer weglengte);
- 90% van de wegen voor gemotoriseerd verkeer in de Drechtsteden is in 2040 voldoende veilig conform de SPV vormtoets ingericht (2.250 kilometer weglengte);
- 100% van de wegen voor gemotoriseerd verkeer in de Drechtsteden is in 2050 voldoende veilig conform de SPV vormtoets ingericht (2.500 kilometer weglengte).

Doelstelling 1b:

- 80% van de fietsinfrastructuur in de Drechtsteden is in 2030 voldoende veilig conform de SPV vormtoets ingericht;
- 90% van de fietsinfrastructuur in de Drechtsteden is in 2040 voldoende veilig conform de SPV vormtoets ingericht;

- 100% van de fietsinfrastructuur in de Drechtsteden is in 2050 voldoende veilig conform de SPV vormtoets ingericht.

Doelstelling 2: Veilige snelheid

- 85% van het gemotoriseerd verkeer rijdt niet harder dan de veilige snelheid en snelheidslimiet in 2030;
- 90% van het gemotoriseerd verkeer rijdt niet harder dan de veilige snelheid en snelheidslimiet in 2040;
- 95% van het gemotoriseerd verkeer rijdt niet harder dan de veilige snelheid en snelheidslimiet in 2050.

(Landelijke) doelstelling 3: Veilige voertuigen

Aandeel nieuwe voertuigen met de hoogste (Euro) NCAP-score (NCAP = New Car Assessment Program, een internationale veiligheidsstandaard voor auto's).

Doelstelling 4: Veilige verkeersdeelnemers

Doelstelling 4a1: Nuchtere bestuurders alcohol

- 98% van bestuurders in de Drechtsteden is niet onder invloed van alcohol in 2030 (is 97,8% in 2024);
- 99% van bestuurders in de Drechtsteden is niet onder invloed van alcohol in 2040;
- 100% van bestuurders in de Drechtsteden is niet onder invloed van alcohol in 2050.

Doelstelling 4a2: Nuchtere bestuurders drugs

- 98% van bestuurders in de Drechtsteden is niet onder invloed van drugs in 2030 (is 97,9% in 2024);
- 99% van bestuurders in de Drechtsteden is niet onder invloed van drugs in 2040;
- 100% van bestuurders in de Drechtsteden is niet onder invloed van drugs in 2050.

Doelstelling 4b: Gebruik van beveiligingsmiddelen

Bestuurder

- 98% van de bestuurders in de Drechtsteden draagt een gordel in 2030 (is gemiddeld 94,5% in 2024);
- 99% van de bestuurders in de Drechtsteden draagt een gordel in 2040;
- 100% van de bestuurders in de Drechtsteden draagt een gordel in 2050.

Voorpassagier

- 95% van de voorpassagiers in de Drechtsteden draagt een gordel in 2030 (is gemiddeld 91,9% in 2024);
- 98% van de voorpassagiers in de Drechtsteden draagt een gordel in 2040;
- 100% van de voorpassagiers in de Drechtsteden draagt een gordel in 2050.

Achterin passagier

- 95% van de passagiers achterin in de Drechtsteden draagt een gordel in 2030 (is gemiddeld 91,9% in 2024);
- 98% van de passagiers achterin in de Drechtsteden draagt een gordel in 2040;
- 100% van de passagiers achterin in de Drechtsteden draagt een gordel in 2050.

Doelstelling 4c: Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid

- 98% van de fietsers in de Drechtsteden voert verlichting in 2030 (is gemiddeld 97,7% in 2024);
- 99% van de fietsers in de Drechtsteden voert verlichting in 2040;
- 100% van de fietsers in de Drechtsteden voert verlichting in 2050.

Doelstelling 4d: Aandacht bij het verkeer

- 70% van de bestuurders in de Drechtsteden gebruikt geen mobiele telefoon handheld tijdens het rijden in 2030 (is gemiddeld 69% in 2024);
- 90% van de bestuurders in de Drechtsteden gebruikt geen mobiele telefoon handheld tijdens het rijden in 2040;
- 100% van de bestuurders in de Drechtsteden gebruikt geen mobiele telefoon handheld tijdens het rijden in 2050.

(Landelijke) Doelstelling 5: Hoogwaardig traumazorg

- 90% van de verkeersslachtoffers krijgt binnen 10 of 15 minuten professionele medische zorg in de Drechtsteden in 2030;
- 95% van de verkeersslachtoffers krijgt binnen 10 of 15 minuten professionele medische zorg in de Drechtsteden in 2040;
- 100% van de verkeersslachtoffers krijgt binnen 10 of 15 minuten professionele medische zorg in de Drechtsteden in 2050.

4. Regionale activiteiten gedragsbeïnvloeding 2025-2027

4.1 Afbakening

Het kennisnetwerk SPV heeft in kaart gebracht welke maatregelen op dit moment effectief zijn en draagvlak hebben om de verkeersveiligheid in Nederland en de Drechtsteden verder te verbeteren. Educatie en gedragsbeïnvloeding is daarbij een bepalende factor.

Activiteiten zoals een veilige infrastructuur is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders binnen de RPV Drechtsteden, maar draagt net als handhaving en educatie wel bij aan gedragsbeïnvloeding in het verkeer. De RPV stimuleert een aanpak van een veilige infrastructuur en heeft daarom het opstellen van lokale uitvoeringsprogramma's veilige infrastructuur geïnitieerd. Voor activiteiten gericht op heterogeniteit in het verkeer, technische ontwikkelingen en landelijke regelgeving zal het Rijk voorop moeten gaan.

Voor gedragsbeïnvloeding in het verkeer zijn de regio's aan zet. Hierbij wordt met name ingezet op de educatie en voorlichting van kwetsbare verkeersdeelnemers (SPV thema 4) en onervaren verkeersdeelnemers (SPV thema 5). Daarnaast vindt educatie en voorlichting plaats gericht op de menselijke gedragingen als rijden onder invloed (SPV thema 6), snelheid (SPV thema 7) en afleiding (SPV thema 8) in het verkeer.

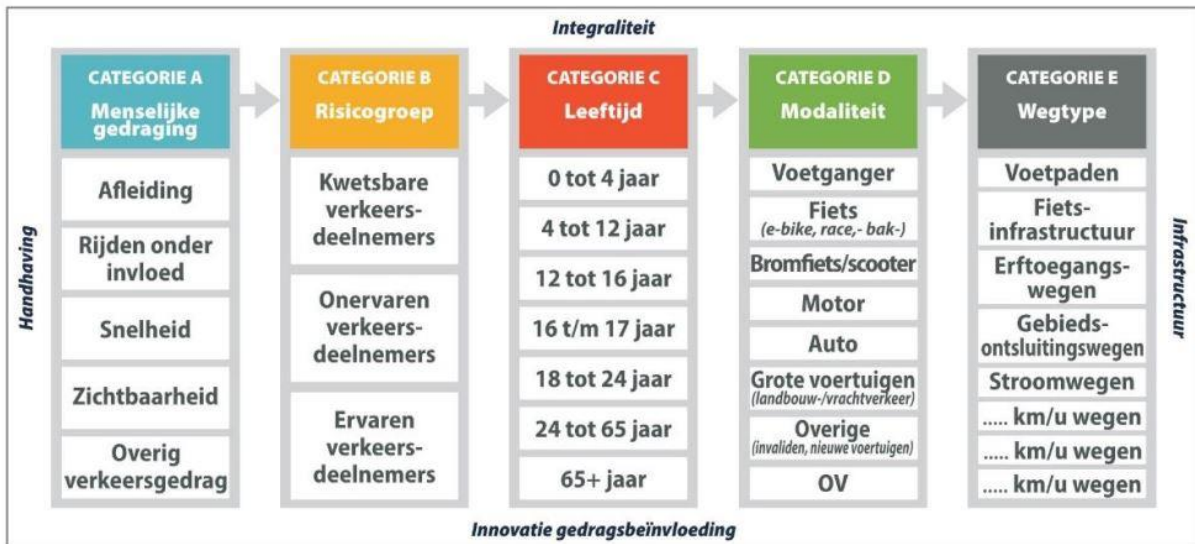
In ruim 90% van de ongevallen zijn menselijke gedragingen een bepalende factor. In het SPV worden een aantal ontwikkelingen benoemd die direct van invloed zijn op verkeersveilig gedrag:

- Verstedelijking: meer drukte op plaatsen leidt vermenging van modaliteiten en een verschuiving naar vervoerswijzen met een relatief hoge letselkans.
- Vergrijzing: het aantal 65-plussers stijgt. Deze groep wordt eveneens mobieler. Inherent aan deze groep is een relatief hoge letselkans bij ongevallen.
- Heterogeniteit: een steeds grotere diversiteit aan typen vervoerswijzen op bijvoorbeeld het fietspad leidt tot zogenaamde omvang-, massa- en snelheidsverschillen.
- Afleiding: door het gebruik van digitale media zoals bellen, appen en muziek luisteren zijn er meer risico's. Daarbij zorgen ook stress en vermoeidheid voor meer risico's in het verkeer. Vermoeidheid, vaak een gevolg van stress, is een oorzaak in 10 tot 15% van de ernstige verkeersongevallen.

Voor de afbakening van activiteiten gedragsbeïnvloeding wordt onderscheid gemaakt in activiteiten gericht op:

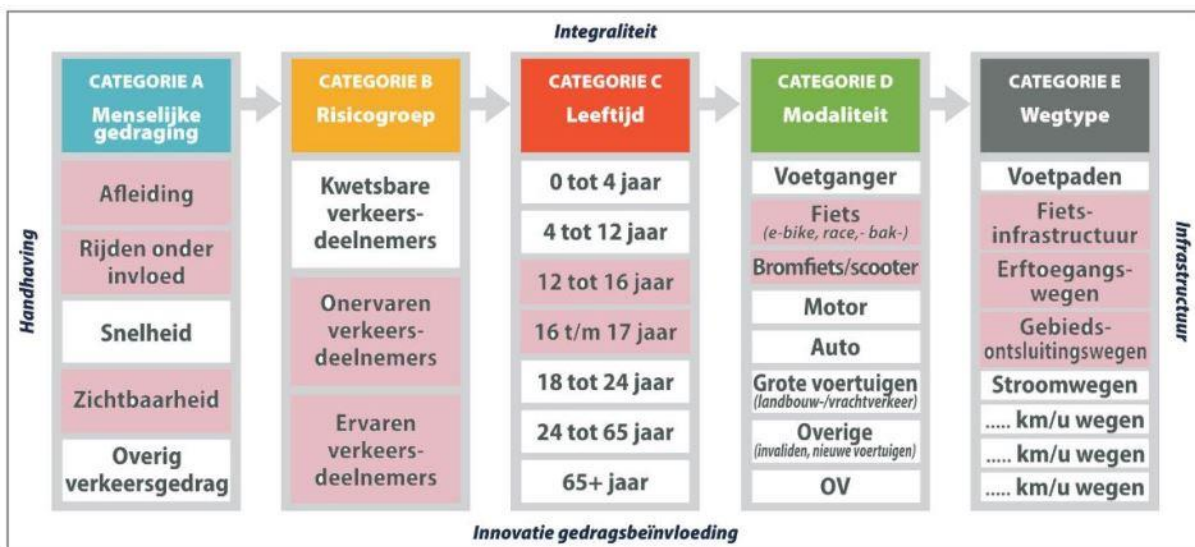
1. Leeftijd;
2. Risicogroepen;
3. Menselijke gedragingen.

Schematisch ziet deze afbakening er als volgt uit:



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

Hier onder een voorbeeld van een categorisering voor scholieren binnen het voortgezet onderwijs binnen TotallyTraffic programma.



Voor de activiteiten in dit regionale uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding 2025-2027 is de leeftijd categorie het startpunt conform de afgelopen 15 jaar. Vanuit deze categorie worden verbindingen gelegd met de overige categorieën.

4.2 SCHOOL op SEEF (activiteit b: 4-12 jarigen)

Achtergrond

Vanaf 2008 is voor de basisscholen de structurele aanpak van verkeerseducatie en een verkeersveilige schoolomgeving vormgegeven door het succesvolle provinciale programma *SCHOOL op SEEF* (www.schoolopseef.nl). Het herkenbare beeldmerk van dit programma is de zebra Seef (zie afbeelding).

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 en het provinciale meerjarenprogramma fietsveiligheid.

Het programma streeft naar een duurzame en kwalitatief hoogwaardige aanpak van verkeerseducatie op basisscholen door:

- actuele theoretische en praktische verkeerseducatie;
- een veilige schoolomgeving en school-thuisroutes;
- communicatie met ouders;
- een planmatige organisatie.



Afbeelding: beeldmerk Seef

Sinds de initiatie van *SCHOOL op SEEF* in 2008 is de term een begrip in de regio geworden. Met 47 deelnemende schoollocaties en 28 verkeersveiligheid labels heeft het programma een duidelijke plek in de regio gekregen.

Echter niet alle doelstellingen zijn gehaald en ook kan er worden gewerkt aan de kwaliteit van het verkeersonderwijs en de zelfstandig uitvoering hiervan door teams en ouders. Dus er zijn nog doelstellingen te halen voor de periode 2025-2027. Voor de nieuwe driejarige periode zal met name verder worden ingezet op het zelfstandig en structureel kunnen werken met een schoolactieplan en het verbeteren van programmaonderdelen als ouderbetrokkenheid en schoolomgevingen.

Ook blijft het belangrijk om scholen na drie jaar van deelname te stimuleren om daadwerkelijk zelfstandig en structureel met het programma aan de slag te gaan.

Per school wordt gezocht naar maatwerk in verkeerseducatie en wordt nog meer vraaggericht gewerkt. Gewerkt wordt met een richtbudget van circa € 1.200 per school per jaar. Overleg vindt

plaats met verkeersleerkrachten, maatschappelijke partners (politie, VVN, fietsersbond, ANWB enz.) en scholen hierover.

Doelstelling

Voor 2025-2027 is de doelstelling succesvolle *SCHOOL op SEEF* projecten worden voortgezet, een aantal projecten worden vernieuwd en er verbinding wordt gezocht met partners op het raakvlak van actieve mobiliteit / beweging / welzijn. Het accent zal vanaf 2025 meer gericht worden op risico gedragingen van 10-12 jarigen in het verkeer zoals afleiding en dode hoek in het verkeer op de route van en naar school omdat in deze groep een toenemend aantal fietsongevallen plaatsvindt. Hierbij wordt o.a. samenwerking gezocht met de Risk Factory Zuid-Holland-Zuid en andere verkeersveiligheidspartners. Ook wordt samen met het ROV Zuid-Holland gestreefd naar meer effectmetingen van activiteiten vanuit het regionale *SCHOOL op SEEF* programma.

Activiteiten

- Accountmanagement *SCHOOL op SEEF*;
- Samenwerking met Risk Factory Zuid-Holland Zuid gericht op groep 10-12 jarigen;
- Samenwerking met Kinderkrant 078 (maandelijks vaste pagina met thema);
- Stimuleren van scholen, ouders en gemeenten deelname aan actieve mobiliteit programma's zoals de Schoolbrengweek en High Five (gamificatie) om tot minder autoverkeer in de schoolomgeving te komen om de verkeersveiligheid te vergroten;
- Meer inzicht in effecten van stimulering van verkeerseducatie, actieve mobiliteit en / of verkeersmaatregelen op de verkeersveiligheid in de schoolomgeving;
- Meer zichtbaar zijn in de schoolomgeving om gedrag in de schoolomgeving door ouders / verzorgers bespreekbaar te maken.
- Stimuleren van scholen tot meer zelfstandige deelname aan projecten binnen *SCHOOL op SEEF*;
- Stimuleren van gemeenten tot het nemen van initiatief tot het verkeersveilig inrichten van schoolomgevingen;
- Stimuleren helmgebruik kinderen (SPV maatregel 11);
- Samen met ROV Zuid-Holland bewaken kwaliteit en actualiteit (praktische) verkeerslessen (o.a. Verkeerskalender en leesboekje groep 1 en 2) en inzet / aanschaf van bijbehorende materialen voor *SCHOOL op SEEF*;
- Werving en opleiding minimaal 50 (VVN) verkeersouders;
- Tweejaarlijkse verkeerseducatie groep 7/8 op het gebied smartphonegebruik in het verkeer, dode hoek vrachtwagen en schoolroutes;
- Continuering en inhoudelijke ondersteuning van jaarlijkse activiteiten voor scholen met themamaand verkeersveiligheid, praktische verkeersexamens (april-juni) en fietsverlichtingsacties (november-januari).

Budget 2025-2027

€ 445.440

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), artikel 2.16 (subsidiehoogte), lid 1b bedragen maximaal 75% van de projectkosten.

4.3 TotallyTraffic (activiteit c: 12-16 jarigen)

Achtergrond

Voor verkeerseducatie binnen het voortgezet onderwijs en MBO 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 12-16 jarigen wordt invulling gegeven aan de 2 thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (thema's 4 en 5) uit het SPV 2030 en het provinciale meerjarenprogramma fietsveiligheid.

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

- Fiets
- Openbaar Vervoer (veiligheid bij spoorwegovergangen)
- Sociale media
- Verkeersgedrag
- Schoolroutes
- Alcohol en drugs
- Dode Hoek



Afbeelding: beeldmerk *TotallyTraffic*

De doelstelling van het programma is dat scholen binnen het voortgezet onderwijs en MBO structureel en zoveel mogelijk zelfstandig 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. In de Drechtsteden zijn er 17 actieve schoollocaties met *TotallyTraffic*. In 2021 waren dit 13 locaties.

Doelstelling

Voor 2025-2027 worden succesvolle projecten 12-16 jarigen in de Drechtsteden voortgezet, wordt er vernieuwend gekeken naar een integrale aanpak van verkeersveiligheid in schoolomgeving en wordt

meer verbinding gezocht met mogelijke verkeersveiligheidspartners. Ook wordt samen met het ROV Zuid-Holland gestreefd naar meer effectmetingen van activiteiten vanuit het regionale *TotallyTraffic* programma.

Daarnaast is de doelstelling om jaarlijks gedragsvoorlichting bij scholen in de schoolomgeving te initiëren en specifieke aandacht aan het gedrag van jonge bromfietzers / fatbikers / e-fietzers te schenken.

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

Activiteiten

- Accountmanagement *TotallyTraffic*;
- Uitvoering, organisatie en structurele planning van modules *TotallyTraffic* in alle leerjaren;
- Opstellen overeenkomsten structurele verkeerseducatie *TotallyTraffic*;
- Uitvoering campagnes (bijvoorbeeld fietsverlichting en MONO) in schoolomgeving;
- Meer inzicht in effecten van stimulering van verkeerseducatie, actieve mobiliteit en / of verkeersmaatregelen op de verkeersveiligheid in de schoolomgeving;
- Meer zichtbaar zijn in de schoolomgeving om gedrag in de schoolomgeving door ouders / verzorgers bespreekbaar te maken;
- Stimuleren van gemeenten tot het nemen van initiatief tot het verkeersveilig inrichten van schoolomgevingen;
- Stimuleren helmgebruik kinderen (SPV maatregel 11);
- Samen met ROV Zuid-Holland bewaken kwaliteit en actualiteit aanbod *TotallyTraffic*;
- Ontwikkelen en aanpak risicovol gedrag fatbikers / bromfietser / e-fietzers.

Budget 2025-2027

€ 270.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), artikel 2.16 (subsidiehoogte), lid 1c bedragen maximaal 75% van de projectkosten.

4.4 #impact (activiteit d: 16-24 jarigen)

Achtergrond

Bij de risicogroep jongeren wordt invulling gegeven aan de SPV thema's kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid en afleiding in het verkeer. Binnen het landelijke actieplan SPV zijn veel maatregelen primair op deze doelgroep gericht:

- gerichte voorlichting door maatschappelijke partners zoals VVN en TeamAlert (maatregel 22);
- aanpak beginnende bestuurder (maatregel 24);
- vernieuwingen praktijkexamen (maatregel 25);
- verbetering van de educatieve maatregel gedrag (EMG) (maatregel 26);
- invoering geschiktheidseisen alcohol en drugs voor AM rijbewijs (maatregel 30);
- opnieuw aantonen rijvaardigheid en/of -geschiktheid na rijontzegging (maatregel 33);
- uitvoeren convenant Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer (maatregel 41);
- verbod op (handheld) mobiel elektronisch apparaat (maatregel 43).

Verkeer is doodsoorzaak nummer 2 onder jongeren. In Zuid-Holland komen er elk jaar tweeduizend jongeren niet ongeschonden aan op hun bestemming door een verkeersongeval. Daarom heeft het ROV Zuid-Holland in 2023 het nieuwe jongeren verkeerseducatie programma #impact, veilig verkeer begint bij jou, gestart met allerlei verschillende interventies gericht op jongeren van 16 tot en met 24 jaar om aan een verkeersveilige generatie te werken: www.maakeenpuntvannul.nl/impact.

Bij de interventies binnen #impact komen de volgende leerdoelen aan de orde:

- I Leren en automatiseren van **voertuig vaardigheden**;
- II Leren **verkeerssituaties** te beheersen;
- III Leren **afwegen en beslissen** in de verkeerscontext;
- IV Ontwikkelen verkeersveilige **persoonlijke ambities en competenties**.

Doelstelling

Het verzorgen van meer voorlichting en uitdagende activiteiten onder andere via onderwijs, politie werkgevers, rij(scholen), (sport- en studenten-)verenigingen, evenementen / festivals, online en in overleggen voor jonge bestuurders in de Drechtsteden over de genoemde 4 leerdoelen om tot veilig verkeersgedrag te komen.

Activiteiten

- Aansprekende interventies gericht om te komen tot verkeersveilig gedrag van jongeren vanuit de Toolkit verkeersveiligheid binnen #impact.;
- 1x per 3 jaar organiseren van aanvullende praktijkdagen jonge automobilisten per gemeente in de regio;
- Samen met ROV Zuid-Holland meer zicht krijgen op toedracht en oorzaak ongevallen met jongeren;
- Samen met ROV Zuid-Holland sturen op effectiviteit van interventies voor jongeren;
- Een flexibel netwerk met partnerorganisatie op zetten om in contact te komen met jongeren in de Drechtsteden om samen interventies gericht op veilig verkeersgedrag te organiseren.

Budget 2025-2027

€ 90.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), artikel 2.16 (subsidiehoogte), lid 1d bedragen maximaal 75% van de projectkosten.

4.5 Werk gerelateerd verkeersgedrag (activiteit e: 25-60 jaar)

Achtergrond

Technologische ontwikkelingen zijn thema 3 binnen het SPV 2030 en sterk gekoppeld aan werk gerelateerd verkeer. Hier vallen maatregelen onder zoals:

- Stimuleren, onder voorwaarden, van het gebruik van rijtaak ondersteunende systemen en diensten (maatregel 8);
- Europese samenwerking ten behoeve van het toekennen van veiligheidswaarderingen (maatregel 9);
- Verkennen en opstarten van verder Smart Mobility maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, samen met de mede overheden en private partijen (maatregel 10);

Daarnaast zijn maatregelen als het convenant Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer (maatregel 41) en safetydeals en versleten banden (maatregel 42) werk gerelateerde maatregelen uit het SPV 2030.

Voor de doelgroep werk gerelateerd wordt gekozen voor een provinciale aanpak om bedrijven te laten bijdragen aan verkeersveiligheid. Als regio sluiten we ons aan bij deze aanpak, omdat minimaal 40% van de ongevallen werk gerelateerd is gelet op de vele ongevallen tijdens de reguliere werktijden en in de spitsuren. Dit leidt tot veel menselijk leed, inzet van hulpdiensten en maatschappelijke kosten.

De benefits voor bedrijven zijn:

- Goed werkgeverschap;
- Preventie van schade aan voertuigen;
- Preventie van letsel / ziekteverzuim bij werknemers;
- Minder boetes;
- Invulling van maatschappelijke verantwoordelijkheid en betrokkenheid.

Bedrijven kunnen veilig rijgedrag bespreken door het organiseren van opriscurussen, verkeersquizen, inzet van rijsimulators, aandacht voor voertuigveiligheid, remwegproef, fietskeuringen en aandacht voor zichtbaarheid op de weg. Vanuit ROV Zuid-Holland en de regio worden bedrijven ondersteunt met materialen van de campagnes: Maak een punt van nul verkeersslachtoffers, BOB, Verantwoord rijden met medicijnen, afleiding in het verkeer, snelheid en fietsverlichting.

Doelstelling

Het voortzetten, vernieuwen en verbinden samen met het ROV Zuid-Holland op verkeersveiligheid communicatie en verkeerscampagnes voor de periode 2025 tot en met 2027.

Activiteiten

- Effectiever communiceren over benefits van verkeerscampagnes voor bedrijven in relatie tot Risico-Inventarisatie & Evaluatie (RI&E);
- Inzet van campagnes op de belangrijkste regionale invalsroutes (wegen en fietspaden);

- Regionale bedrijven social media aanpak verkeersveiligheid samen met ROV Zuid-Holland via www.maakeenpuntvannul.nl;
- Ontwikkelen en inzet campagneteams nieuwe stijl in samenwerking met ROV Zuid-Holland;
- Nauwere samenwerking met politie en andere (maatschappelijke) verkeersveiligheidspartners;
- Het opzetten van een goed beeldbank voor communicatie;
- Voorlichting verkeersveiligheid bij bedrijven en organisaties in de Drechtsteden;

Budget 2025-2027

€ 60.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), artikel 2.16 (subsidiehoogte), lid 1e bedragen maximaal 75% van de projectkosten.

4.6 Ouderen (activiteit f: 60 jaar en ouder)

Achtergrond

Voor ouderen zet de landelijke overheid zich binnen het thema 4, kwetsbare verkeersdeelnemers, in voor:

- een betere kwaliteitsnorm voor fietshelmen en stimulering van helmgebruik ouderen (maatregel 11);
- verbeteren van het huidige (her)keuringsbeleid;
- het programma *Doortrappen* om oudere fietsers langer en veilig te laten doortrappen (maatregel 17);
- productinnovatie en voorlichting met rijwiel producenten en rijwiel handelaren van de elektrische fiets (maatregel 19);
- online zelfevaluatiescan oudere automobilisten (maatregel 21);
- gerichte voorlichting door maatschappelijke partners zoals VVN (maatregel 22);
- beheren en door ontwikkelen Platform Veilig Fietsen (maatregel 23);
- zorgen voor veilig gebruik scootmobielen (maatregel 28).

Ouderen zijn naast fietsers en jongeren een focusgroep binnen dit programma. Het aantal verkeersongevallen en slachtofferregistraties bij ouderen maken dit wenselijk. Daarnaast maakt de groep ouderen een steeds groter deel uit van de regionale samenleving.

Vanuit de regio en haar partners wordt er naar gestreefd dat senioren zolang mogelijk zelfstandig kunnen functioneren en verkeersveilig aan het verkeer kunnen deelnemen. De afgelopen jaren zijn hiervoor trainingen en voorlichtingsbijeenkomsten zoals maatregel 22 uit het SPV 2030 met VVN ontwikkeld op het gebied van:

- praktische autorijvaardigheid (zogenoemde opfrisdagen);
- scootrijvaardigheid;
- (elektrische) fietsvaardigheid en
- verkeersregels.

De VVN trainingen zullen tweejaarlijks in een gemeente georganiseerd worden in samenwerking met de regio en andere uitvoerende organisaties zoals rijsschoolinstructeurs, fietsmakers, scootmobiel leveranciers, opticiens en audiciens. Voor de scootmobieltraining wordt indien mogelijk samengewerkt

met de WMO binnen de gemeente. De gemeente zorgt voor de uitnodigingen van de cursussen en locatie. Deelnemers aan de cursus autorijvaardigheid betalen een eigen bijdrage voor een training. Aanvullend kunnen waar mogelijk op lokaal niveau extra trainingen voor organisaties worden georganiseerd.

Daarnaast worden het landelijke fietsprogramma *Doortrappen* verder gecontinueerd. In de afgelopen 3 jaar is daarmee al ervaring mee opgedaan. Hierbij wordt 2 tot 3x per jaar een fietsfit en fietsveiligheid training in een gemeente met partners georganiseerd.

Doelstelling

In de periode 2025-2027 wordt gestreefd naar een meer programmatisch aanpak van verkeersveiligheid samen met het ROV Zuid-Holland onder de vlag van Door in het verkeer waarbij succesvolle activiteiten worden gecontinueerd of vernieuwd en nog meer verbinding wordt gezocht met maatschappelijke partners die gericht zijn op het welzijn van ouderen.

Activiteiten

- minimaal 1 opfrisdag autorijvaardigheid per gemeente per 2 jaar (met eigen financiële bijdrage van deelnemers);
- minimaal 1 (elektrische) fietscursus per gemeente per jaar;
- minimaal 1 keer per jaar per gemeente een voorlichtingsavond en opfriscursus verkeersregels;
- minimaal 2x per jaar een activiteit vanuit het landelijke fietsprogramma *Doortrappen* per gemeente.

Budget 2025-2027

€ 120.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), artikel 2.16 (subsidiehoogte), lid 1f bedragen maximaal 75% van de projectkosten.

Voor de opfrisdagen auto rijvaardigheid en bijbehorende opfriscursussen verkeersregels dienen deelnemers een eigen bijdrage te betalen.

4.7 Communicatie en publiciteit

Achtergrond

In 2003 is gestart met het landelijk afstemmen van de op het algemene publiek gerichte verkeersveiligheidscampagnes. Hiervoor is een landelijke “pay-off” ontwikkeld: *Kom veilig thuis..* Elk jaar wordt een campagnekalender hiervoor vastgesteld en worden de effecten gemeten op het gebied van kennis, houding en gedrag. De regio ontvangt deze effecten ook.

Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en ROV Zuid-Holland dragen samen zorg voor de landelijke en provinciale 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 campagne (SPV maatregel 12).

Doelstelling

De doelstelling is dat regionaal werk 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

De volgende activiteiten vallen onder campagnes, communicatie en publiciteit verkeersveiligheid:

- Regionale regie verkeerscampagnes, communicatie en publiciteit in samenwerking met regio, projectleider en ROV Zuid-Holland;
- Uitvoeren regionale communicatiestrategie;
- Beheer social media accounts;
- Contact media en schrijven persuitnodigingen en persberichten;
- Storytelling bedrijfsleven en bestuur, beschikbare communicatiemiddelen;
- Communicatie verkeerscampagnes;
- Organisatie themamaand verkeersveiligheid;
- Profileren regionale en lokale bestuurders, ambassadeurs en bedrijfsleven;
- Communiceren succesvolle regionale en lokale activiteiten verkeersveiligheid.

Budget 2025-2027

€ 45.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), artikel 2.18 (subsidiabele kosten), lid 1a bedragen maximaal 50% van de projectkosten.

4.8 Onderzoek en evaluatie

Achtergrond

In het SPV 2030 is veel aandacht voor onderzoek en evaluatie. Relevant voor het onderliggende wegennet in de regio zijn:

- Ondersteuning voor wegbeheerders vanuit het rijk (maatregel 2);
- Inventarisatie risico's rotondes en kruispunten (maatregel 4);
- Verkeersveiligheid moet onderdeel worden van de omgevingsvisie (maatregel 5);
- Onderzoek rijden onder invloed (maatregel 29);
- Onderzoek alcoholmeetnet (maatregel 37);
- Landelijke beschikbaarheid van snelheidsgegevens (maatregel 39);
- Inventarisatie snelheidsindicator (maatregel 40);
- Leidraad handavingsplan verkeer (maatregel 48);
- Voortzetten pilot verkeersveelplegers (maatregel 49);
- Pilot intensivering aanpak verkeersveiligheid en stimuleren in opname integrale veiligheidsplannen (maatregel 50);
- Innovatie op het gebied van verkeershandhaving (maatregel 54);

Vanuit de regio maken wij de komende 3 jaar graag gebruik van de aangeboden ondersteuning vanuit het Rijk en ROV Zuid-Holland voor innovatie, monitoring en effectiviteit van gedragsinterventies verkeersveiligheid.

Vanuit de regio worden de lokale wegbeheerders gestimuleerd om integrale verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen op hun wegennet waarbij aandacht is voor gedragsactiviteiten en handhaving. Samenwerking met belanghebbenden (o.a. hulpdiensten) en een Duurzaam Veilige weginrichting staan centraal met name voor de kwetsbare voetgangers en fietsers (o.a. toepassing van fietsvriendelijke en vergevingsgezinde maatregelen). Gedegen onderzoek hierbij naar ongevallencijfers, rijnsnelheden, meldingen en gedragsobservaties is noodzakelijk om een eventueel verkeersveiligheidsknelpunt goed in kaart te brengen en geschikte maatregelen te formuleren. Deze maatregelen kunnen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, educatie / training, infrastructuur of handhaving liggen. Het waterschap Rivierenland werkt bij de weginrichting ook met een beeldencatalogus waar rekening mee wordt gehouden.

Om de wegbeheerders te stimuleren tot verkeersveiligheidsmaatregelen op hun wegennet hebben alle wegbeheerders en politie een web based abonnement op VIA Signaal Ongevallen en Snelheden. Hier mee kunnen zij van de afgelopen jaren de ontwikkeling van de verkeersongevallen en rijnsnelheden online via internet raadplegen. Een onmisbaar instrument voor hun eigen lokale verkeersveiligheidsbeleid voor hun wegen. Per kwartaal ontvangt de regio vanuit VIA de BLIQ rapportage met daarin de risico wegen in de regio. Ambtelijk en bestuurlijk is in het voorjaar van 2019 afgesproken de BLIQ rapportage als instrument te hanteren voor risico gestuurd werken.

Naast de genoemde onderzoeken stimuleert de regio ook wegbeheerders tot een goede verkeersveilige tijdelijke weginrichting bij werkzaamheden. Hiervoor organiseert de regio twee jaarlijks een training.

Doelstelling

Het stimuleren van de lokale wegbeheerders tot een structurele en integrale aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten (met name fietsknelpunten) op basis van kennis en onderzoek.

Verantwoordelijkheid van de aanpak van een verkeersveiligheidsknelpunt op het lokale wegennet ligt primair bij de desbetreffende wegbeheerder. De regio wil hierin een faciliterende en stimulerende rol spelen en door middel van onderzoek en evaluatie van infra-, gedrags-, educatie- en handhavingsmaatregelen.

Activiteiten

- Gebruik maken van ondersteuning vanuit het Rijk en ROV Zuid-Holland voor wegbeheerders voor onderzoek, evaluatie en effectmetingen;
- Volgen en deelnemen aan landelijke en provinciale onderzoeken verkeersveiligheid;
- Stimuleren van lokale wegbeheerders tot gedegen integraal onderzoek naar verkeerssituaties, waarbij samenwerking en Duurzaam Veilig voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers centraal staan;
- Stimuleren gebruik en organiseren training web-based abonnement VIA Signaal Ongevallen en Snelheden;
- Training wegbeheerders ten aanzien van verkeersveiligheid bij tijdelijke werkzaamheden aan de weg of in de omgeving eens per 2 jaar.

Budget 2025-2027

€ 90.000

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor uitvoering van deze activiteiten conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), artikel 2.16 (subsidie kosten), lid 1b bedragen maximaal 50% van de projectkosten.

4.9 Planvorming

Achtergrond

Vanuit de regio worden de lokale wegbeheerders gestimuleerd om plannen te maken voor integrale verkeersveiligheidsmaatregelen, maar de regio maakt ook plannen om bij nieuwe maatschappelijke trends in te kunnen spelen met activiteiten vanuit nieuw verkeersveiligheidsbeleid.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Invoering van trainingen voor senioren met de elektrische fiets toen duidelijk werd dat door deze tweewielers er meer ongevallen met senioren plaatsvonden.
- Bob sport campagnes toen bleek dat er sprake was van meer beschonken automobilisten na een bezoek aan de sportkantine in de regio;
- Meer aandacht voor toenemend smartphone gebruik op de fiets en in de auto;
- Enz.

De RPV ondersteunt daarnaast de lokale wegbeheerders met verkeersveiligheidskennis in de regio door te adviseren en ondersteunen bij de planvorming, waarbij aandacht is voor gedragsbeïnvloeding, educatie / training en handhaving. Denk hierbij aan planvorming bij nieuwe schoolomgevingen, fietsoversteken, kruispuntinrichtingen of voorzieningen.

Doelstelling

Het stimuleren van regionale en lokale planvorming ten aanzien van verkeersveiligheidsknelpunten in de regio op basis van kennis en onderzoek.

Activiteiten

- Stimuleren van lokale wegbeheerders tot gedegen integrale planvorming voor verkeerssituaties, waarbij samenwerking en Duurzaam Veilig centraal staan;
- Verder onderzoek naar maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid in de regio;
- Planvorming naar aanleiding van het verkeersveiligheidsonderzoeken, maatschappelijke onderzoeken en vertaling van deze resultaten naar regionale activiteiten verkeersveiligheid.

Budget 2025-2027

Binnen activiteit van projectleider. Projectleider verzorgt de regionale planvorming gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid en stimulering van lokale planvorming verkeersveiligheid.

Subsidie

n.v.t.

4.10 Instandhouding en projectleiding

Achtergrond

Binnen de regio vindt structureel verkeersveiligheidsoverleg plaats binnen de RPV. Deze structuur bevat de verkeersveiligheidspartners in de regio goed. De regio vindt plaats onder de bestuurlijke leiding van de regionaal ambassadeur verkeersveiligheid, welke wordt ondersteund door de inhoudelijk regionaal projectleider verkeersveiligheid en secretaris.

De regionale instandhouding bestaat voor de secretaris uit:

- organisatie plus bestuurlijke en ambtelijke verslaglegging tafels;
- subsidie aanvragen, meldingen en verantwoording;
- budgetbewaking (o.a. opstellen jaarrekening, controle facturen);
- bestuurlijke ondersteuning t.b.v. regionale ambassadeur;
- advisering regionaal en provinciaal platform verkeersveiligheid;
- bijwonen provinciaal secretarissenoverleg;
- bewaken voortgang regionaal uitvoeringsprogramma.

De regionale regie bestaat voor de inhoudelijk projectleider uit:

- aanjager en coördinatie projecten / activiteiten uitvoeringsprogramma;
- opstellen en afstemmen voorstellen;
- opstellen en afstemmen offertes en opdrachtverleningen;
- bijwonen themabijeenkomsten ROV Zuid-Holland;
- bijwonen provinciaal overleg regionale projectleiders, actieprogramma ROV Zuid-Holland, TotallyTraffic, Impact, Campagnes en Doortrappen;
- advisering ambtelijke RWV, bestuurlijke RPV, ambtelijke plus bestuurlijke PVVB (Provinciaal Verkeers- en Vervoerberaad) en provinciaal platform verkeersveiligheid;
- volgen landelijke, provinciale, regionale en lokale ontwikkelingen verkeersveiligheid;
- accountmanager *TotallyTraffic* en *Impact*.

De ambassadeur verkeersveiligheid, projectleider en secretaris dragen dit bijbehorende uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2022-2024 uit in de regio.

Doelstelling

Continuering en facilitering van regionaal verkeersveiligheidsoverleg en netwerkactiviteiten met maatschappelijke partners om te komen tot een meer verkeersveiligere regio. Het samen met het ROV Zuid-Holland uitnodigen van ondernemers, scholen, organisaties en hogere overheden voor inspiratie en denken voor verkeersveiligheidsactiviteiten.

Activiteiten

- Instandhouding van de regionale overleggen en samenwerking gericht op gedragsbeïnvloeding 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.

Budget 2025-2027

€ 120.000 voor regionale instandhouding en € 150.000 voor regionale projectleiding.

Subsidie

De subsidiemogelijkheden voor regionale instandhouding conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), artikel 2.18 (subsidiehoogte), lid 2 bedraagt maximaal € 10.000 per jaar en voor regionale projectleiding conform provinciale SRM paragraaf 2.2.2, artikel 2.18 (subsidiabele kosten), lid 1d en 2a maximaal € 50.000 per jaar.

5. Verantwoordelijkheden

Algemeen

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) Drechtsteden is een initiatief waarin een groot aantal regionale partners op het gebied van verkeersveiligheid zijn vertegenwoordigd die zich bezighouden met het stimuleren van de verkeersveiligheid in de regio.

De RPV is op dit terrein sinds 1998 actief. Vanaf 1 januari 2022 worden de taken en werkzaamheden van de RPV Drechtsteden in opdracht van de 7 Drechtsteden gemeenten en andere regionale partners onder regie van de gemeente Dordrecht worden verricht.

Voor het continueren van het huidige en verder uit te bouwen regionale verkeersveiligheidsbeleid is het noodzakelijk te blijven streven naar een duurzaam verkeersveiligheidssysteem. Dit betekent:

- adequaat opleiden van verkeersdeelnemers uit alle lagen van de samenleving en van alle leeftijden;
- voeren van flankerend beleid om verkeersdeelnemers bewust te maken van hun gedrag en vervoersmiddel;
- meedenken en stimuleren van fysieke infrastructurele maatregelen die qua vormgeving is aangepast aan de situatie ter plekke en vermogens van de verkeersdeelnemers.

De regionale wegbeheerders, gemeenten en waterschappen, dragen specifieke verantwoordelijkheid voor de deelnemers aan het verkeer op de door hen beheerde wegen. Onderlinge afstemming van het beleid op het terrein van wegbeheer en inrichting is uit het oogpunt van verkeersveiligheid een vereiste. Deze afstemmingsvereiste geldt ook ten opzichte van politie en openbaar ministerie op het gebied van handhaving.

Gemeenten, waterschappen, politie en openbaar ministerie hebben zich dan ook verbonden aan de RPV Drechtsteden met als doel gezamenlijk te blijven streven naar geïntegreerde en breed gedragen aanpak om het aantal verkeersslachtoffers verder te reduceren.

De RPV Drechtsteden geeft op regionaal niveau invulling aan de provinciale en landelijke doelstellingen vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030, en de Europese missie, om te streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050.

Verantwoordelijkheden

Van alle partijen die zich verbinden aan de RPV Drechtsteden is in 1997 afgesproken dat:

- zij zich inzetten voor een regionale duurzame veiligheidsaanpak;
- zij zich verplichten tot het leveren van de vereiste menskracht;
- provincie, gemeenten en waterschappen zich verplichten tot het leveren van een jaarlijkse financiële bijdrage;
- vertegenwoordigers van provincie, ROV Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, politie, Openbaar Ministerie zich actief inzetten voor de RPV Drechtsteden;
- maatschappelijke partners als politie, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond en ANWB een actieve bijdrage leveren aan de RPV Drechtsteden;
- particuliere partners een actieve bijdrage leveren aan de RPV Drechtsteden.

De wegbeheerders blijven verantwoordelijk voor het uitvoeren van de SPV maatregelen op hun wegennet voor:

1. Verkeersveilige woonwijken;
2. Veilige fietsinfrastructuur;
3. Veilige fietsinfrastructuur;
4. Veilig ingerichte 60 en 80 km/h wegen: veiliger verkeer buiten de bebouwde kom.

De RPV Drechtsteden ondersteunt hierbij de wegbeheerders gevraagd en ongevraagd op het gebied van gedragsbeïnvloeding, educatie, monitoring en onderzoek.

Voor SPV maatregel 5, effectieve verkeershandhaving, zijn politie en OM aanzet. Ook hierin ondersteunen RPV Drechtsteden en ROV Zuid-Holland op het gebied van gedragsbeïnvloeding, educatie, monitoring en onderzoek.

Voor uitvoering van maatregel 6, gedragsbeïnvloeding, is de RPV Drechtsteden in de basis aan zet. Zij verzorgt de uitvoering van het regionale uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding voor alle RPV partners.

Structuur van de RPV Drechtsteden

De RPV bestaat uit een bestuurlijke projectgroep met bestuurlijke vertegenwoordigers van de deelnemende organisaties en vergadert circa drie keer per jaar. De RPV stelt het beleid en de ambities jaarlijks vast door een uitvoeringsprogramma (inclusief begroting) vast te stellen. Het onderhavige programma 2025-2027 is door de RPV Drechtsteden vastgesteld.

Samenstelling RPV:

- Gemeente Alblasterdam;
- Gemeente Dordrecht;
- Gemeente Hardinxveld-Giessendam;
- Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht;
- Gemeente Papendrecht;
- Gemeente Sliedrecht;
- Gemeente Zwijndrecht;
- Waterschap Hollandse Delta;
- Waterschap Rivierenland;
- Politie;
- VVN;
- ANWB;
- Fietsersbond;
- Openbaar Ministerie (OM);
- Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV Zuid-Holland).

De ambtelijke werkgroep (RWV) vergadert circa 3 tot 4 keer per jaar en wordt gevormd uit ambtelijke vertegenwoordigers van de deelnemende organisaties en maatschappelijke organisaties. Zij zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid dat door de RPV is vastgesteld.

Samenstelling RWV:

- Gemeente Alblasterdam;
- Gemeente Dordrecht;
- Gemeente Hardinxveld-Giessendam;
- Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht;
- Gemeente Papendrecht;
- Gemeente Sliedrecht;
- Gemeente Zwijndrecht;
- Waterschap Hollandse Delta;
- Waterschap Rivierenland;
- Politie / Openbaar Ministerie;
- Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV Zuid-Holland);
- Veilig Verkeer Nederland;
- Fietsersbond;
- ANWB.

Voorzitterschap

Het voorzitterschap is in handen van één van de bestuurders die zitting heeft in de RPV. Per termijn of bij (voortijdig) vertrek van de voorzitter wordt gezamenlijk bepaald wie de rol van voorzitter op zich neemt. De voorzitter van de RPV Drechtsteden zit de bestuurlijke vergadering voor en is het gezicht van de RPV. Tevens is hij regionaal ambassadeur verkeersveiligheid Drechtsteden. In Zuid-Holland zijn er gezamenlijk acht regionaal ambassadeurs. De acht ambassadeurs hebben het manifest *leder verkeersslachtoffer is er 1 teveel. Maak een punt van nul* ondertekend.

Ondersteuning

De voorzitter wordt ondersteund door een ambtelijk secretaris en een inhoudelijk projectleider. De secretaris verzorgt de planning en de administratie behorende bij de organisatie van de RPV Drechtsteden. En draagt zorg voor de financiële stromen binnen de RPV. Hierbij wordt de secretaris ondersteund door de afdeling financiën van de gemeente Dordrecht. De inhoudelijk projectleider ondersteunt de RPV voorzitter, secretaris en werkgroepen daar waar nodig.

Personele en tijdsaspecten

Het budget van de RPV is bestemd voor het organiseren van haar activiteiten en projecten. Uitgezonderd indien van toepassing uren besteed aan de invulling van het secretariaat van de RPV. Voor werkzaamheden ten behoeve van de RPV verricht door (ambtelijke) vertegenwoordigers van de deelnemende organisaties worden geen kosten in rekening gebracht.

De tijd die deelname aan de RPV vergt, varieert naar gelang de functie die men erin vervult. Bestuurlijk moet jaarlijks gerekend worden op ongeveer 20 à 30 uur per jaar aan RPV-werkzaamheden welke bestaan uit het bijwonen van de RPV-vergaderingen en representatieactiviteiten namens de RPV in de eigen gemeente. De tijdsbesteding van de voorzitter is ruimer doordat ook de vergaderingen van de RPV worden voorgezeten en representatieactiviteiten voor de hele regio worden verwacht. Totaal komt dit neer op ongeveer 50 à 60 uur per jaar.

Ambtelijke vertegenwoordigers moeten jaarlijks rekenen op een tijdsbesteding van circa 30 à 40 uur. Werkzaamheden (kunnen) bestaan uit het voorbereiden en bijwonen van RWV-vergaderingen en (voorbereidende) werkzaamheden voor uitvoering van activiteiten.

De RPV en RWV worden ondersteund door de ambtelijk secretaris en de inhoudelijk projectleider. De secretaris heeft voornamelijk een beleidsondersteunende rol ten aanzien van de RPV en zijn voorzitter, organiseert de vergaderingen en draagt zorg voor de financiële stromen binnen de RPV. De ambtelijk secretaris besteedt hieraan circa 300 uur per jaar. De ambtelijk secretaris wordt ondersteund door een projectleider die een actieve coördinerende en initiërende rol heeft ten aanzien van het RPV programma gedragsbeïnvloeding. De projectleider besteedt circa 500 uur per jaar aan deze rol.

6. Begroting 2025-2027

Voor verkeersveiligheidsactiviteiten in de regio is een begroting gemaakt voor 2025-2027.

Voor de begroting gelden de volgende uitgangspunten:

- Vanuit de provinciale subsidieregeling mobiliteit (SRM) Zuid-Holland voor gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (paragraaf 2.2.2) worden de RPV activiteiten als volgt gesubsidieerd:
 - regionale regie maximaal 100% subsidie verkregen met een maximum van € 10.000 per jaar voor RPV secretaris en van € 50.000 voor RPV projectleiding;
 - maximaal 75% subsidie voor educatieve activiteiten 0-100 jaar;
 - maximaal 50% subsidie voor activiteiten communicatie & publiciteit, onderzoek & evaluatie en planvorming;
 - voor opfrisdagen personenauto rijvaardigheid senioren geldt een verplichte eigen bijdrage voor deelnemers.
- Per 1 januari 2025 worden de kleine lokale gedrag gerelateerde infrastructurele maatregelen niet meer gesubsidieerd vanuit provinciale SRM Zuid-Holland paragraaf 2.2.2 (gedragsbeïnvloeding), maar vanuit paragraaf 2.2.1 (infrastructuur).
- De gemeentelijke wegbeheerders binnen de regio zijn bereid om in de periode 2025 tot en met 2027 een bedrag van € 0,51 per inwoner op jaarbasis aan de regio te betalen.
- Het waterschap Rivierenland en Hollandse Delta dragen naar rato bij: € 1.500 per jaar.

In onderstaande tabel is de begroting 2025-2027 opgenomen.

Het SPV 2030 maakt onderscheid in de volgende thema's op het gebied van risico gestuurd werken:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, senioren, jonge bestuurders)
5. Onervaren verkeersdeelnemers (0-25 jarigen)
6. Rijden onder invloed (16 jaar en ouder)
7. Snelheid in het verkeer (12 jaar en ouder)
8. Afleiding in het verkeer (12 jaar en ouder)
9. Verkeersovertreders (12 jaar en ouder)

<i>Activiteiten 2025-2027</i>	<i>SPV thema's</i>	<i>SRM, paragraaf 2.2.2. gedragsbeïnvloeding artikel</i>	<i>Projectkosten 2025-2027</i>	<i>Maximaal subsidie % SRM</i>	<i>Maximale bijdrage 2025-2027 SRM</i>	<i>Eigen bijdrage regio</i>
SCHOOL op SEEF (4-12 jaar)	4, 5	2.14, 1b	€ 445.440	75%	€ 334.080	€ 100.110
TotallyTraffic (12-16 jaar)	4, 5, 6, 7, 8	2.14, 1c	€ 270.000	75%	€ 202.500	€ 67.500
Impact (16-24 jaar)	4, 5, 6, 7, 8, 9	2.14, 1d	€ 90.000	75%	€ 67.500	€ 22.500
Campagnes (25-60 jaar)	4, 6, 7, 8, 9	2.14, 1e	€ 60.000	75%	€ 45.000	€ 15.000
Ouderen* (60 jaar en ouder)	4, 6, 7, 8, 9	2.14, 1f	€ 120.000	75%	€ 90.000	€ 30.000*
Communicatie en publiciteit	Alle	2.18, 1a	€ 45.000	50%	€ 22.500	€ 22.500
Onderzoek en evaluatie	Alle	2.18, 1b	€ 90.000	50%	€ 45.000	€ 22.500
Planvorming	Alle	2.18, 1c	-	50%	-	-
Instandhouding	Alle	2.16, 4	€ 120.000	100%	€ 30.000	€ 90.000
Projectleiding	Alle	2.18, 1d	€ 150.000	100%	€ 150.000	-
TOTAAL			€ 1.390.440		€ 986.580	€ 403.860

** inclusief gevraagde eigen bijdrage voor deelnemers personenauto rijvaardigheidstrainingen.*

De totale projectkosten voor het programma 2025-2027 worden geraamd op € 1.390.440. Van de begroting 2025-2027 komt € 986.580 in aanmerking voor een financiële bijdrage vanuit de provinciale subsidieregeling mobiliteit (SRM) paragraaf 2.2.2 gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid binnen Zuid-Holland. Hiermee wordt de financiële verdeelsleutel vanuit de SRM voor de regio Drechtsteden van het provinciale SRM budget van € 986.580 voor gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid voor 2025-2027 niet overschreden.