

Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers in Zuid-Holland

R-2018-2



Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers in Zuid-Holland

Handreiking voor een stappenplan in het kader van de aanpak 'Maak een punt van nul verkeersslachtoffers in Zuid-Holland'

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2018-2
Titel:	Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers in Zuid-Holland
Ondertitel:	Handreiking voor een stappenplan in het kader van de aanpak 'Maak een punt van nul verkeersslachtoffers in Zuid-Holland'
Auteur(s):	Dr. L.T. Aarts & M.J. Boele, MSc
Projectleider:	Dr. L.T. Aarts
Projectnummer SWOV:	E16.57
Oprachtgever:	Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland
Trefwoord(en):	Accident prevention; measurement; evaluation (assessment); traffic; safety; continuous; surveillance; education; accident; accident rate; road user; region; policy; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Voor de uitwerking van het <i>Meerjarenprogramma verkeersveiligheid 2017-2020</i> heeft SWOV in opdracht van het ROV-ZH de verkeersveiligheid in Zuid-Holland geanalyseerd en mogelijke maatregelen in kaart gebracht (SWOV-rapport R-2017-5). Het rapport dat hier voorligt biedt een handreiking voor vervolgstappen in de ambitie 'Maak van de nul een punt in Zuid-Holland'. Het ROV-ZH heeft hiervoor drie sporen geformuleerd: voortzetten, vernieuwen en verspreiden. Voor elk van deze sporen heeft SWOV verschillende scenario's geschetst die als uitgangspunt voor deze vervolgstappen kunnen dienen.
Aantal pagina's:	34
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2018

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Gezamenlijk streven naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers – dat is de belangrijkste ambitie geformuleerd in het *Meerjarenprogramma verkeersveiligheid 2017-2020* van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH). Onder het motto ‘Maak van de nul een punt’ roept het ROV-ZH iedereen in Zuid-Holland op om hiervoor gezamenlijk de verantwoordelijkheid te nemen.

Het ROV-ZH heeft ervoor gekozen om hierbij specifiek in te zetten op drie focusgroepen: *jonge bestuurders*, *senioren* en *fietsers*. Het ROV-ZH wil zelf activiteiten opzetten of continueren, en ook andere partijen stimuleren om bij te dragen aan de reductie van ernstige (en vermijdbare) verkeersslachtoffers in deze groepen.

Stappenplan voor Zuid-Holland

Om het meerjarenprogramma verder uit te werken, heeft SWOV in opdracht van het ROV-ZH een analyse gemaakt van de verkeersveiligheid in Zuid-Holland. Daarbij zijn ook mogelijke maatregelen in kaart gebracht. In het verlengde daarvan heeft SWOV een stappenplan gemaakt voor de ambitie ‘Maak van de nul een punt in Zuid-Holland’. Hiervoor heeft het ROV-ZH zelf drie sporen geformuleerd: voortzetten, vernieuwen en verspreiden. Voor elk van deze sporen heeft SWOV verschillende scenario’s geschetst die als uitgangspunt kunnen worden gebruikt voor vervolgstappen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen meer en minder ambitieuze scenario’s.

SWOV beveelt aan om te kiezen voor de bredere en integrale scenario’s waarbij het ROV-ZH een regierol kan nemen. Hierbij is het ook belangrijk om te monitoren welke en hoeveel maatregelen zijn getroffen en of de gekozen insteek leidt tot de gewenste effecten. Dit biedt ook aanknopingspunten om andere partijen maximaal bij de verschillende scenario’s te betrekken. Monitoring is dan ook een van de aanvullende aandachtspunten van het ROV-ZH. Idealiter is monitoring gericht op zowel maatregel- als resultaatniveau (en bij dat laatste vooral op relevante risicogedragingen).

Om de nul-ambitie een zo groot mogelijke kans van slagen te geven, stellen we de volgende stappen voor:

1. Verken hoe educatieve en andere activiteiten kunnen bijdragen aan een reductie van de verkeersveiligheidsproblemen van de focusgroepen.
2. Beschouw de geformuleerde doelen kritisch op realisme, haalbaarheid en wenselijkheid.
3. Stel een lijst op van partijen die kunnen helpen om de ambities te verwezenlijken.
4. Verken hoe de aanpak kan worden geïntegreerd met dagelijkse activiteiten en het sociale netwerk van de drie focusgroepen. Maak daarbij ook gebruik van informatie over risicofactoren, omdat deze ook op andere beleidsterreinen betekenisvol kunnen zijn.

5. Verbreed de aanpak door educatieve activiteiten niet alleen in te zetten op weggebruikers, maar bijvoorbeeld ook op afspraken met wegbeheerders, bedrijven, sportclubs, scholen en andere partijen die kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid.
6. Stel samen met andere partijen een monitoringsprogramma op.
7. Bespreek met regelmaat de voortgang van de resultaten, evalueer deze periodiek met bestuurders en informeer Provinciale Staten en betrokken gemeenteraden.
8. Stel subdoelen zo nodig bij.

Inhoud

1.	Inleiding	7
2.	Maatregelen en de daarbij relevante partijen	9
2.1.	Samenvattend	10
3.	Scenario's voor drie sporen	11
3.1.	Spoor 1: voortzetten van bestaande programma's	13
3.1.1.	Doorgaan op de ingeslagen weg, zonder wijzigingen	14
3.1.2.	Meer massa maken	14
3.1.3.	Evalueren en het goede behouden en voortzetten	15
3.1.4.	Aanbeveling	16
3.2.	Spoor 2: nieuwe maatregelen en vernieuwing van programma's	18
3.2.1.	Bestaande programma's van elders uitrollen in Zuid-Holland	20
3.2.2.	Verdiepen en ontwikkelen van effectieve educatieve activiteiten	20
3.2.3.	Integrale aanpak ontwikkelen	21
3.2.4.	Aanbeveling	21
3.3.	Verspreiden van het motto 'Maak van de nul een punt'	22
3.3.1.	Bekendheid van de nul-ambitie vergroten.	23
3.3.2.	Het ROV-ZH als regisseur van verwezenlijking van de nul-ambitie.	23
3.4.	Samenvattend	24
4.	Monitoring van effecten	26
4.1.	Monitoring van de inzet (output): welke maatregelen zijn getroffen?	26
4.2.	Monitoren van resultaten (outcome): wat is de bereikte verkeersveiligheidswinst?	27
4.2.1.	Tussenresultaten: risicofactoren of SPI's	27
4.2.2.	Eindresultaten: ongevallen en slachtoffers	29
4.3.	Samenvattend	30
5.	Slotbeschouwing: het stappenplan	31
5.1.	Aanbevolen stappen	31
5.1.1.	Algemene aanbevelingen	31
5.1.2.	Educatieve activiteiten	32
5.1.3.	Campagne-activiteiten	32
5.2.	Monitoring van effecten	33
	Literatuur	34

1. Inleiding

In dit rapport doen we een voorstel voor een stappenplan in het kader van het motto 'Maak van de nul een punt' van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH). Het ROV-ZH is een team van onafhankelijke verkeersveiligheidsexperts dat werkt aan verkeersveiligheid in Zuid-Holland. Daarmee ondersteunt het ROV-ZH de regievoerders van Zuid-Holland: de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Voor de komende jaren heeft het ROV-ZH de ambitie geformuleerd om samen met inwoners, maatschappelijke organisaties en andere partijen te streven naar nul *vermijdbare* ernstige verkeersslachtoffers. Deze ambitie wordt uitgewerkt in het *Meerjarenprogramma verkeersveiligheid 2017-2020* (ROV-ZH, 2016a).

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

Vanuit het motto 'Maak van de nul een punt' roept het ROV-ZH iedereen op om zijn *verantwoordelijkheid te nemen om ervoor te zorgen dat iedereen in Zuid-Holland elke dag veilig thuiskomt* (ROV-ZH, 2016b). Daarbij heeft het ROV-ZH ervoor gekozen om in te zetten op drie focusgroepen: *jonge bestuurders, senioren en fietsers*. Hiervoor wil het ROV-ZH zelf activiteiten opzetten of continueren, en ook andere partijen stimuleren om bij te dragen aan de reductie van ernstige (en vermijdbare) verkeersslachtoffers in – om te beginnen – deze groepen.

Voor de uitwerking van het meerjarenprogramma heeft het ROV-ZH aan SWOV gevraagd om een analyse te maken van de verkeersveiligheid in Zuid-Holland, met specifieke aandacht voor de drie focusgroepen. De genoemde analyse en aanknopingspunten zijn uitgewerkt in het rapport *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland* (Aarts, Boele & Bos, 2017). Vanuit die analyse heeft SWOV een aantal maatregelen en aanknopingspunten voor beleid geformuleerd. Deze kunnen we als volgt samenvatten:

- duurzaam veilige en senioren-bestendige infrastructuur;
- verbetering van de veiligheid van de fietsinfrastructuur;
- veiligheidsbevorderende kenmerken van fietsen en fietsers;
- veiligheidsbevorderende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer;
- maatregelen aan gemotoriseerd verkeer ter bescherming van de tegenpartij;
- insteek en aandachtspunten voor voorlichting;
- aandachtspunten voor het aanleren en bestendigen van vaardigheden;
- aandachtspunten voor regelgeving en handhaving.

Stappenplan voor Zuid-Holland

In het verlengde van het eerder genoemde analyserapport (Aarts, Boele & Bos, 2017) heeft het ROV-ZH aan SWOV gevraagd om een voorstel te doen voor een stappenplan voor Zuid-Holland. Dat stappenplan staat in dit rapport centraal. De concrete onderzoeksvraag luidt:

Hoe kan een stappenplan eruitzien op basis van de inzichten uit de verkeersveiligheidsanalyse en met de ambities van het ROV-ZH als uitgangspunt?

In de volgende hoofdstukken van dit rapport doen we een voorstel voor het stappenplan. In *Hoofdstuk 2* schetsen we eerst verschillende keuzemogelijkheden en benoemen we partijen die het ROV-ZH kunnen helpen om de nulambitie te verwezenlijken. Daarna maken we expliciet wat het ROV-ZH binnen de drie geformuleerde sporen zou kunnen ondernemen (*Hoofdstuk 3*). In *Hoofdstuk 4* kijken we naar de vraag hoe de voortgang op verschillende proces- en outputniveaus gemonitord kan worden. We sluiten het rapport af met een slotbeschouwing in *Hoofdstuk 5*.

In kaders of infographics is steeds de essentie van de hoofdstukken of paragrafen samengevat. Voor de definities van de gehanteerde begrippen verwijzen we naar het rapport *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland* (Aarts, Boele & Bos, 2017).

2. Maatregelen en de daarbij relevante partijen

Maatregelen en relevante actoren om de nul-ambitie te verwezenlijken

Het verwezenlijken van een forse reductie in vermijdbare verkeersongevallen, waardoor de trend richting nul ombuigt, kan het ROV-ZH niet alleen; daar zijn ook andere partijen bij nodig, zoals wegebeheerders, regievoerders, politie, justitie, bedrijven, belangen- en kennisorganisaties.

Het ROV-ZH zou zijn ambities het beste waar kunnen maken door vooral in te zetten op educatieve activiteiten die al hebben bewezen dat ze een positieve bijdrage leveren aan verkeersveilig gedrag. Daarnaast is de aanbeveling van SWOV om de informatieve en educatieve activiteiten van het ROV-ZH niet alleen te richten op weggebruikers en hun omgeving, maar deze vooral ook in te zetten om professionele partijen in de gewenste richting mee te krijgen.

De maatregelen uit het rapport *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland* (Aarts, Boele & Bos, 2017) liggen deels op het werkkterrein van het ROV-ZH, dat zich hoofdzakelijk heeft toegerust op educatie en informatie, deels op het werkkterrein van andere partijen. Dat neemt niet weg dat het ROV-ZH ook vanuit zijn eigen invalshoek een bijdrage kan leveren aan een breder pallet van maatregelen door andere partijen bij de aanpak te betrekken. Dit past ook bij de insteek van het ROV-ZH om vanuit een *gezamenlijke* verantwoordelijkheid te streven naar nul vermijdbare slachtoffers in Zuid-Holland.

In *Tabel 2.1* hebben we een overzicht gemaakt van de belangrijkste partijen die het ROV-ZH kunnen helpen om de nul-ambitie een stapje dichterbij te brengen. Om echt werk te kunnen maken van die ambitie, zal flink extra geïnvesteerd moeten worden in maatregelen waarvan we al weten dat ze effectief zijn. Dit zijn over het algemeen maatregelen die grote investeringen vergen of die nu nog een beperkt draagvlak hebben (zie Aarts, Eenink & Weijermars, 2014). Het gaat hierbij niet direct om educatieve maatregelen, maar informatie en communicatie kunnen wel bijdragen om deze maatregelen ingezet te krijgen. Het ROV-ZH zou kunnen nadenken over een verbreding van zijn rol en zijn traditionele educatieve activiteiten kunnen aanscherpen tot die focusgroepen en programma's waarvan goede effecten zijn aangetoond. Voorbeelden daarvan zijn het EVEO-project (Twisk et al., 2007) en het project WEVER (Weg naar Effectieve VERkeerseducatie).

De door het ROV-ZH zelf uitgestippelde sporen belichten we in het volgende hoofdstuk, ook met de bredere blik die hierboven is geschetst en de inzichten uit het rapport *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland* (Aarts, Boele & Bos, 2017) als uitgangspunt.

	Duurzaam veilig en senioren- bestendige infrastructuur	Fietsinfrastructuur	Voertuig: fiets	Voertuig: voor de inzittende van gemotoriseerd verkeer	Voertuig: gemotoriseerd verkeer als tegenpartij	Voorlichting	Aanleren en bestendigen van vaardigheden	Regelgeving en handhaving
ROV	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	✓	✓	(✓)
Provincie	✓	✓				(✓)		(✓)
Gemeenten	✓	✓				(✓)		(✓)
Stadsregio	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	✓	✓	(✓)
Wijkraden	(✓)	(✓)				✓		(✓)
Politie						(✓)		✓
Openbaar Ministerie						(✓)		✓
Belangenorganisaties (ANWB, VVN, TeamAlert, ANBO,...)						✓	✓	
Scholen						✓	✓	
Clubs (bijvoorbeeld sportclubs)						✓	(✓)	(✓)
Ondernemers (zoals rijwielhandelaren) en hun belangenverenigingen (zoals BOVAG, RAI...)						✓		
Kennis- en onderzoeksinstituten (CROW/KpVV/Fietsberaad, SWOV, TU-Delft)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	✓ Gericht op professionals	(✓)	(✓)

Tabel 2.1. *Overzicht van diverse relevante partijen (niet uitputtend) bij de verschillende maatregelcategorieën die zijn onderscheiden in het rapport Maak van de nul een punt in Zuid-Holland (Aarts, Boele & Bos, 2017). Vinkjes tussen haakjes geven aan dat de betreffende partij indirect kan bijdragen aan het betreffende maatregeltype.*

2.1. Samenvattend

Het ROV-ZH heeft de ambitie om het aantal vermijdbare verkeersongevallen fors te reduceren, waardoor de trend richting nul omhoog gaat. Dat kan het ROV-ZH niet alleen; daar zijn ook andere partijen bij nodig, zoals wegebeheerders, regievoerders, politie, justitie, bedrijven, belangen- en kennisorganisaties.




Het ROV-ZH zou zijn ambities het beste kunnen waarmaken door vooral in te zetten op educatieve activiteiten die al hebben bewezen dat ze een positieve bijdrage leveren aan verkeersveilig gedrag. Daarnaast beveelt SWOV aan om de informatieve en educatieve activiteiten van het ROV-ZH niet alleen te richten op weggebruikers en hun omgeving, maar deze vooral ook in te zetten om professionele partijen in de gewenste richting mee te krijgen.

3. Scenario's voor drie sporen

Voor de uitwerking van 'Maak van de nul een punt' heeft het ROV-ZH drie sporen geformuleerd:

- *voortzetten* van bestaande programma's (Paragraaf 3.2);
- *vernieuwen*: nieuwe maatregelen ontwikkelen gericht op de gekozen focusgroepen jonge bestuurders, senioren en fietsers en daarnaast vernieuwen van een aantal bestaande lopende activiteiten (Paragraaf 3.3);
- *verspreiden* van het motto 'Maak van de nul een punt' (Paragraaf 3.4).

Voor elk van deze sporen heeft SWOV verschillende scenario's geschetst, die we in de volgende paragrafen bespreken. We geven bij elk scenario steeds expliciet aan in hoeverre de aanpak aanknopingspunten biedt voor één of meer van de gekozen focusgroepen (jonge bestuurders, senioren en fietsers). De relevante focusgroepen hebben we ter verduidelijking aangeduid met symbooltjes:

- jonge bestuurders: 
- senioren: 
- fietsers: 

We gaan daarbij ook in op de subdoelen die het ROV-ZH heeft geformuleerd om de nul-ambitie concreet te maken. Die subdoelen luiden als volgt:

Subdoel zoals geformuleerd door het ROV-ZH	Jonge bestuurders	Senioren	Fietsers
1. 100% bekendheid van het motto "Maak van de nul een punt" binnen Zuid-Holland	✓	✓	✓
2. 100% van de basisscholen doet mee aan School op Seef (SoS; tussendoel 2020: 80%)			✓
3. 100% van de voortgezet onderwijs scholen doet mee aan Totally Traffic (TT; tussendoel 2020: 55%)	✓		✓
4. 100% beeld van de belangrijkste doelen en activiteiten	(✓)	(✓)	(✓)
5. 100% van de portefeuillehouders verkeer in Zuid-Holland is ambassadeur voor verkeersveiligheid	✓	✓	✓
6. 100% van de jonge bestuurders wordt bereikt met een activiteit (tussendoel 2020: 30%)	✓		✓
7. 100% van de senioren is bekend met actuele regels in verkeer en gebruikt nieuwe typen vervoermiddelen (tussendoel 2020: 55%)		✓	✓
8. 100% van de fietsers is bewust van het eigen verkeersgedrag (tussendoel 2020: 55%).	✓	✓	✓

Tabel 3.1. Overzicht van door het ROV-ZH geformuleerde subdoelen om te streven naar nul vermijdbare slachtoffers en van de mate waarin deze subdoelen relevant zijn voor de gekozen focusgroepen.

Daarnaast noemen we hier de doelen uit het *Fietsplan* van de provincie Zuid-Holland met betrekking tot verkeersveiligheid: 20% minder doden en zwaargewonden per 100.000 gefietste kilometers in 2025 (Provincie Zuid-Holland, 2016). In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (MRDH, 2016) wordt ten aanzien van verkeersveiligheid als doel gesteld om de kwaliteit van de ongevallenregistratie te verbeteren en een risicogestuurde aanpak centraal te stellen, naast facilitering en doorvertaling van educatieve activiteiten in gemeenten. In het zogenoemde 'opschakelrapport' (Aarts, Eenink & Weijermars, 2014) is een aantal maatregelen aangegeven waarmee een substantiële reductie in fietsslachtoffers kan worden bereikt. Het is aan te bevelen om na te gaan welke maatregelen de provincie zou moeten nemen om het gestelde doel binnen bereik te krijgen. In het huidige plan is dat nog niet onderbouwd.

We gaan in de volgende paragrafen verder in op de onderdelen uit het *Meerjarenprogramma verkeersveiligheid 2017-2020* van het ROV-ZH. Daarbij kijken we onder andere in hoeverre de activiteiten uit dat programma een bijdrage kunnen leveren aan de nul-ambitie voor de focusgroepen jonge bestuurders, senioren en fietsers. De inschatting in hoeverre de activiteiten hierin kunnen bijdragen, zijn gebaseerd op de stand van zaken in doden en ernstig verkeersgewonden, de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen en effectieve maatregelen uit het rapport *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland* (Aarts, Boele & Bos, 2017). Deze worden in dit hoofdstuk niet nog een keer in detail herhaald maar voor de inhoud wordt verwezen naar dat rapport. Bovendien zijn de beschreven stappen vooral generiek van aard en hangt het af van de inhoud (bijvoorbeeld 'op welke doelgroep richt zich de maatregel inhoudelijk') welke doelgroep(en) hiervan kunnen profiteren.

De genoemde stappen zijn soms al op korte termijn te nemen, andere meer op langere termijn. Deze zouden op de agenda voor de komende jaren kunnen worden gezet. Als blijkt dat ontwikkelingen vervolgens toch anders uitpakken, dan is het zinvol om één of meer alternatieve mogelijkheden achter de hand te hebben.

3.1. Spoor 1: voortzetten van bestaande programma's

Verschillende scenario's voor invulling van het 'voortzetten-spoor'

1. Doorgaan op de ingeslagen weg, zonder wijzigingen.
2. Meer massa maken.
3. Evalueren en het goede behouden en voortzetten.

Een combinatie van bovenstaande scenario's is het meest aan te bevelen: nu doorgaan op de ingeslagen weg (scenario 1), ondertussen inzetten op evaluatie (scenario 3) en daarna meer massa maken met die onderdelen die effectief blijken te zijn (scenario 2). SWOV beveelt daarnaast aan om in de door het ROV-ZH geformuleerde subdoelen (nr. 2 ten aanzien van School op Seef en nr. 3 ten aanzien van Totally Traffic) uiteindelijk op die activiteiten door te gaan die aantoonbaar effectief zijn gebleken.

De educatiepartners, gemeenten, politie en ouders en samenwerking met het project WEVER zijn hierbij relevant. Voor een optimaal verkeersveiligheidsresultaat is het belangrijk om de verantwoordelijkheid bij de juiste partijen te leggen. Dat is veelal niet de burger, ook als die zich niet gedraagt.

Deze activiteiten zijn relevant voor zowel jonge bestuurders, senioren en fietsers, afhankelijk van de focusgroep waarop de programma's zijn gericht.

Als het gaat om het voortzetten van bestaand beleid, wil het ROV-ZH doorgaan met de programma's School op Seef (SoS), Totally Traffic (TT) en verschillende campagnes.

School op Seef (SoS)

Het SoS-programma is gericht op de groep basisschoolkinderen (die overlapt met de focusgroep fietsers) en streeft naar een zo veilig en zelfstandig mogelijke verkeersdeelname van kinderen. Het programma biedt aanknopingspunten om ook de schoolomgeving daarbij veilig in te richten en te gebruiken. Scholen die meewerken aan SoS, krijgen een verkeersveiligheidslabel.

Volgens het ROV-ZH (2016a) heeft momenteel 10% van de scholen in Zuid-Holland een dergelijk label en is ongeveer de helft van de scholen actief met onderdelen uit het SoS programma. Het subdoel (2) dat het ROV-ZH voor het SoS-programma heeft gedefinieerd, is dat uiteindelijk 100% van de basisscholen meedoet aan SoS, in 2020 is dat ten minste 80%. Het ROV-ZH ziet het als een uitdaging voor de nul-ambitie om meer verantwoordelijkheid bij de gebruikers (scholen, kinderen en ouders) e leggen.

Totally Traffic (TT)

Het TT-programma is gericht op middelbare scholen en daarmee op een deel van de focusgroep jonge bestuurders en fietsers.

Volgens het ROV-ZH (2016a) heeft 37% van de scholen één of meer modules van TT uitgevoerd en heeft 9% van de scholen een meerjarige samenwerkingsovereenkomst voor dit programma. Het subdoel (3) voor het TT-programma is dat uiteindelijk 100% van de middelbare scholen meedoet aan TT, in 2020 is dat ten minste 55%.

Campagnes

Het ROV-ZH haakt met zijn campagne-activiteiten aan bij de landelijke campagnes en zet daarnaast in op regionale thema's. Een van de regionale speerpunten die het ROV daarbij heeft benoemd, is om meer bekendheid te geven aan de ambitie om naar nul slachtoffers te streven. Als subdoel (1) heeft het ROV-ZH voor deze activiteit gedefinieerd dat uiteindelijk binnen Zuid-Holland 100% bekendheid moet worden bereikt van het motto 'Maak van de nul een punt'. Concreet kan dit vertaald worden naar: 100% van de Zuid-Hollandse inwoners die zelfstandig aan het verkeer deelnemen, kent de slogan 'Maak van de nul een punt' en weet wat deze slogan inhoudt.

Scenario's

We stellen ons binnen het 'voortzetten-spoor' de volgende scenario's voor.

3.1.1. *Doorgaan op de ingeslagen weg, zonder wijzigingen*

Het ROV-ZH blijft zijn campagne-activiteiten ongewijzigd voortzetten, inclusief 'Maak van de nul een punt' als een van de regionale thema's. Dit scenario kent de volgende onderdelen en stappen:

1. De scholen die geïnteresseerd zijn, zetten hun SoS- en TT-activiteiten voort (focusgroepen: (jonge) fietsers en jonge bestuurders 🚲, 🚲🚗).
2. Het ROV-ZH blijft scholen interesseren en informeren over het bestaan en de mogelijkheden van de SoS- en TT-programma's via de lopende contacten (focusgroepen: (jonge) fietsers en jonge bestuurders 🚲, 🚲🚗).
3. Het ROV-ZH zet de gebruikelijke middelen en methoden in om het motto 'Maak van de nul een punt' bij het grotere publiek bekender te maken (alle focusgroepen 🚲, 🚲🚗, 🚲🚗).







Op dit moment doet maar een deel van de scholen geheel of gedeeltelijk mee aan de reguliere SoS- of TT-activiteiten. Daarom is het de vraag in hoeverre dit scenario de gestelde (sub)doelstellingen dichterbij zal brengen. De reguliere campagneactiviteiten zullen naar verwachting niet de doelstelling van 100% halen, onder meer omdat er altijd mensen zullen zijn die niet in aanraking zijn geweest met de campagne.

3.1.2. *Meer massa maken*

Informerende en educatieve activiteiten kunnen regionaal alleen een merkbaar effect sorteren als ze op grote schaal, langdurig en op de juiste focusgroep worden uitgevoerd (Aarts, Boele & Bos, 2017). Met de scholen die momenteel geheel of gedeeltelijk meedoen aan het SoS- of TT-programma, is er nog ruimte voor verbetering.



Massa maken kan op meerdere manieren uitgewerkt worden:

1. Om te beginnen door de doelstelling van het ROV-ZH een stap dichterbij te brengen en te zorgen dat meer scholen het hele SoS- of TT-programma omarmen (relevant voor de focusgroepen jonge fietsers en jonge bestuurders 🚲, 🚲🚗).
 - a. Het ROV-ZH zou als voorbereidende stap met scholen in gesprek kunnen gaan over de redenen om wel of niet voor het SoS- of TT-programma of delen daaruit te kiezen.

- b. Deze informatie kan benut worden om een effectief actieplan op te zetten om meer scholen te laten meedoen met het SoS- of TT-programma.
2. Daarnaast zou bekeken kunnen worden in welke mate het SoS- en TT-programma verbreed kan worden (relevant voor de focusgroepen (jonge) fietsers en jonge bestuurders  .
- a. Het ROV-ZH zou ten eerste na kunnen gaan waar gezien de aard van de programma's verbreding mogelijk is in de hoeveelheid tijd en leeftijdsgroepen.
 - b. Vervolgens zou met scholen overlegd kunnen worden in hoeverre een dergelijke verbreding tot de mogelijkheden behoort.
 - c. Omdat meer tijdsbesteding zeer waarschijnlijk strijdt met alle andere activiteiten die op scholen van belang zijn, zou hierbij ook naar meer integratie van verschillende onderwerpen kunnen worden gekeken (verkeersveiligheidsonderwerpen integreren in vakken als taal (bijvoorbeeld dictee), rekenen (verhaalsommen) en maatschappijleer).
3. Voor de campagneactiviteiten kan ook nagedacht worden over de vraag hoe het bereik vergroot kan worden (relevant voor alle focusgroepen , , , .
- a. Om het voor alle groepen een relevante boodschap te maken, is het als eerste stap belangrijk om goed na te denken welk aspect van de ambitie voor de betreffende doelgroep relevant is en wat het voor hen betekent of kan betekenen (zie ook Pol et al., 2007 voor tips voor effectieve overheidscommunicatie). De vormgeving van de campagne sluit hier liefst zo veel mogelijk op aan.
 - b. Voor verkeersdeelnemers die in Zuid-Holland wonen, ligt een huis-aan-huisaanpak voor de hand. Het ROV-ZH zou hiervoor opvallende folders of gadgets kunnen ontwikkelen die huis-aan-huis verspreid worden.
 - c. Daarnaast kan het ROV-ZH ook nagaan in hoeverre bedrijven en instellingen, waaronder scholen, betrokken kunnen worden bij de communicatieve activiteiten.

3.1.3. *Evalueren en het goede behouden en voortzetten*

Zowel het SoS- als het TT-programma is op dit moment niet goed geëvalueerd. Het is dus mogelijk dat het ROV-ZH inzet op programma's die uiteindelijk de kennis, houding en gedrag van kinderen in het verkeer niet noemenswaardig veranderen.

1. Een scenario is dan ook dat het ROV-ZH inzet op het evalueren¹ van SoS en TT (focusgroepen: (jonge) fietsers en jonge bestuurders (, .
- a. Het ROV-ZH verkent op welke manier of met welke lopende initiatieven de educatieprogramma's geëvalueerd kunnen worden. De eerste stappen hiervoor zijn al gezet met de aanmelding voor evaluatie van SoS-activiteiten binnen het project WEVER (Weg naar Effectieve VERkeerseducatie).
 - b. Het ROV-ZH gaat vervolgens alleen door met die onderdelen die effectief blijken te zijn.

¹ Programma's hebben in principe een of meer doelen (bijvoorbeeld een verbetering in houding, kennis en/of gedrag). In een evaluatiestudie kan worden nagegaan in hoeverre deze doelen daadwerkelijk bereikt worden. Afhankelijk van de inhoud van die doelen zal dat moeilijker of makkelijker zijn om een evaluatie uit te voeren.

2. Voor de campagne-activiteiten zou een zelfde strategie gevolgd kunnen worden (relevant voor alle focusgroepen (🚲, ♿, 🚼)):
 - a. Met de uitrol van de campagneactiviteiten rond 'Maak van de nul een punt' kan het ROV-ZH nagaan welke vormen het beste bereik kennen (zie ook Hoofdstuk 4): welke methoden zorgen ervoor dat de slogan het beste bekend raakt bij de Zuid-Hollanders?
 - b. Deze resultaten kunnen vervolgens benut worden in herhalingen van de campagne om uiteindelijk dichter in de buurt van het gewenste bereik te komen.
 - c. Om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk inwoners van Zuid-Holland met de slogan bekend blijven, is het ook aan te bevelen de communicatie over het onderwerp geregeld te herhalen en zo mogelijk in nieuwe effectieve vormen te gieten (regelmatige investeringen zijn hiervoor noodzakelijk).

3.1.4. Aanbeveling

Om daadwerkelijk een bijdrage te leveren aan de nul-ambitie van Zuid-Holland, zou een combinatie van bovenstaande scenario's het meest zijn aan te bevelen:

1. nu doorgaan op de ingeslagen weg (scenario 1),
2. ondertussen inzetten op evaluatie (scenario 3) en
3. daarna inzetten op meer massa maken met die onderdelen die effectief blijken te zijn (scenario 2).

Deze activiteiten kunnen – mits effectief – mede bijdragen aan reductie van problemen die zijn geconstateerd in het rapport *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland* (Aarts, Boele & Bos, 2017) voor alle door het ROV gedefinieerde focusgroepen (🚲, ♿, 🚼). Om daarbij echt effectief te kunnen zijn in het reduceren van ongevallen en risico's en een stap te kunnen maken richting nul vermijdbare verkeersslachtoffers zijn daarnaast maatregelen op andere terreinen nodig (zie overige sporen). Niettemin zal het lastig blijven om met name de invloed van leeftijdsgebonden kenmerken van jonge bestuurders en senioren op de verkeersveiligheid tot een minimum te beperken.

Andere partijen

Andere partijen die een rol kunnen spelen bij (een combinatie van) de genoemde scenario's, zijn: andere ROV's die werken met SoS-, TT- of vergelijkbare projecten, basis- en middelbare scholen in Zuid-Holland, regionale projectgroepen verkeersveiligheid, ouders en kennis- en onderzoeksinstellingen die zijn betrokken bij het project WEVER. Bij een integrale uitrol van het SoS-project kunnen ook wegbeheerders (gemeenten) en eventueel de politie worden betrokken.

Verantwoordelijkheden

Het is aan te bevelen om goed na te gaan wat 'eigen verantwoordelijkheid' voor ieder van deze partijen inhoudt en wat de gevolgen daarvan kunnen zijn. Het verantwoordelijkheidsvraagstuk is in zijn algemeenheid te plaatsen in een breder en al langer lopende discussie over de rol van de overheid en de rol van de burgers in de verdeling van taken op allerlei onderwerpen: van 'verzorgingsstaat' naar een meer actief betrokken burger in een 'participatiemaatschappij' (zie o.a. Twisk, in voorbereiding). De terugtrekkende overheid is weliswaar binnen allerlei beleidsterreinen zichtbaar, echter niet op het

gebied van maatschappelijke veiligheid, waar de overheid zich de laatste decennia juist steeds actiever is gaan opstellen samen met een actievere burger.

Voor zover verantwoordelijkheid van burgers aan de orde is, betekende die tot nu toe vooral dat een individuele burger verantwoordelijk is om zijn taak als weggebruiker naar behoren uit te voeren: zich aan de regels houden en de veiligheid van zichzelf en anderen bewaken. Of meer verantwoordelijkheden aan de burger overlaten tot meer veiligheid zal leiden, trekken deskundigen in twijfel (zie o.a. Twisk in voorbereiding). Het veilig aanleggen en op orde houden van allerlei verkeersvoorzieningen, zal een taak van de overheid blijven. Ook in andere veiligheidssectoren is men er zich daarbij van bewust dat juist door een goede inrichting gebruikers (burgers) tot veiligere handelingen en minder fouten kunnen worden 'verleid'. In feite komt dit neer op het eerder aangehaalde 'nudging'-denken en ook op de essentie van 'Duurzaam Veilig'. En het tegenovergestelde geldt daarbij ook: een verkeerssysteem dat onveilig is ingericht of – onbedoeld – tot onveiligere gedragingen en gedragskeuzen aanzet is effectiever door de beheerder van dat systeem te herstellen dan de burger te vragen zich ondanks de geldende omstandigheden zich beter te gedragen. Zoals eerder aangegeven, zijn mensen zich lang niet altijd bewust van de invloed van de inrichting van een systeem en ook niet van de consequenties van hun handelen. Bovendien is hun eigen veiligheid niet alleen in het geding, maar ook de veiligheid van anderen.

En zelfs als het gaat over de verantwoordelijkheid van de burger, blijft een belangrijke taak voor de overheid weggelegd in de informatieverstrekking aan burgers om de juiste beslissingen te nemen op momenten dat die burger daarvoor open staat (zoals de eerder genoemde verandermomenten). Overigens zitten hier ook beperkingen aan in de mate waarin daarvan verwacht mag worden dat burgers vervolgens altijd 'het goede' zullen doen. Ontwikkelingen op het terrein van de gezondheidszorg hebben bijvoorbeeld laten zien dat ook dan met bijvoorbeeld prijsprikkels of wetgeving ondersteuning nodig is om tot grootschalige maatschappelijke effecten te komen. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld te zien bij roken, waar voorlichting in combinatie met prijsprikkels en wetgeving ertoe hebben bijgedragen dat het aandeel rokers is afgenomen. Bij een onderwerp als overgewicht zien we wat er gebeurt als alleen met voorlichting wordt getracht om de burger zijn verantwoordelijkheid te laten nemen: het aandeel mensen met overgewicht stijgt al jaren. Burgers blijken niet altijd in staat of bereid de minder zichtbare en/of zich pas later manifesterende nadelen van bepaalde keuzes af te wegen tegen meer direct merkbare en individuele voordelen. Keuzes in het verkeer zullen daardoor lang niet altijd optimaal zijn voor de verkeersveiligheid.

Wel kan nagedacht worden over hoe de burger meer te betrekken bij zijn maatschappelijke rol, bijvoorbeeld als weggebruiker, naast een actieve overheid. Daarbij is het zinvol om uit te gaan van zijn inherente eigenschappen (mensen maken nu eenmaal fouten) en competenties (leeftijdsgebonden competenties bijvoorbeeld). Het onderwerp van 'verantwoordelijkheid' krijgt ook aandacht in de Duurzaam Veilig-visie, die momenteel geactualiseerd wordt en naar verwachting medio 2018 zal verschijnen.

3.2. Spoor 2: nieuwe maatregelen en vernieuwing van programma's

Verschillende scenario's voor invulling van het 'vernieuwen-spoor'

1. Bestaande programma's van elders uitrollen in Zuid-Holland.
2. Verdiepen en ontwikkelen van effectieve educatieve activiteiten.
3. Integrale aanpak ontwikkelen.

Ook voor het 'vernieuwen-spoor' is het aan te bevelen een combinatie van scenario's te volgen:

- In eerste instantie kan worden nagegaan wat elders al wordt gedaan waarvan Zuid-Holland zou kunnen leren (scenario 1). Daarbij is het zinvol om alleen de programma's in het Zuid-Hollandse beleid op te nemen waarvan de effectiviteit al is bewezen.
- Vervolgens kan de verdieping zich ten eerste richten op de vraag hoe voorlichting en training voor de verschillende focusgroepen kan bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Ten tweede kan worden nagegaan hoe een integrale aanpak voor de focusgroepen voor een maximaal effect kan zorgen. Daarbij komt ook de rol van de infrastructurele inrichting en stimulering van veilige voertuigen in beeld. Het ROV-ZH zou zich in hierbij ook kunnen richten op communicatieve en lobbyactiviteiten voor verkeersprofessionals en andere relevante partijen.

Een andere aanbeveling is om nog eens kritisch naar de geformuleerde subdoelen binnen dit spoor te kijken: 100% jonge autobestuurders bereiken met een informerende activiteit zou op termijn haalbaar moeten zijn. Daarbij moet dan wel worden samengewerkt met instanties zoals het CBR. Maar 100% bekendheid van senioren met de regels lijkt onrealistisch en bovendien weinig relevant voor verbetering van de verkeersveiligheid. Hetzelfde geldt voor het doel van 100% fietsers die zich bewust zijn van het eigen verkeersgedrag: mensen zijn zich van een groot deel van hun handelen niet bewust en kunnen daarom juist handelingen vlot en efficiënt uitvoeren.

De uitwerkingen binnen dit spoor kunnen – afhankelijk van de gekozen insteek – zich richten op alle drie de door het ROV gekozen focusgroepen.

Bij het spoor 'vernieuwen' zet het ROV-ZH specifiek in op alle drie de focusgroepen: jonge bestuurders, senioren en fietsers.

Jonge bestuurders

Bij de focusgroep jonge bestuurders richt het ROV-ZH met name op de groep jonge brom-/snorfietsers en automobilisten. Het ROV-ZH wil voor deze groep vooral inzetten op bewustwording van de gevaren die het eigen gedrag met zich meebrengt, onder meer via inzet van leeftijdsgenoten (de zogenaamde peer-to-peer-inzet) en via werkgevers die de jongeren op pad sturen.

Het ROV-ZH geeft zelf aan dat in 2015 15 bijeenkomsten en 31 voorlichtingsactiviteiten (deels) gericht op jonge bestuurders zijn georganiseerd. Activiteiten voor deze focusgroep blijken volgens het ROV-ZH duur en de focusgroep is lastig te bereiken. Als subdoel (6) heeft het ROV-ZH voor deze groep gedefinieerd dat uiteindelijk 100% van de jonge bestuurders wordt

bereikt met een activiteit en dat dit in 2020 ten minste 30% van de bestuurders betreft. Voor zover de activiteiten informerend van aard zijn, is het denkbaar dat deze doelstelling (vrijwel) haalbaar is. Daarbij moet dan wel worden samengewerkt met instanties als het CBR en bijvoorbeeld informatie wordt verstrekt bij het verstrekken van het rijbewijs. Op termijn kunnen zo alle jonge bestuurders in principe bereikt worden. Voor activiteiten die vragen om een actieve inbreng van jonge bestuurders, lijkt deze doelstelling echter onrealistisch zolang het hier om een niet-verplichte activiteit gaat. Niet iedereen heeft immers altijd tijd en zin om aan dergelijke activiteiten deel te nemen, ook niet als deze zo goed mogelijk aansluiten bij de focusgroep.

Senioren

Voor de oudere verkeersdeelnemers (60-plussers, ongeacht vervoerwijze) wil het ROV-ZH inzetten op de volgende activiteiten:

- senioren bewust maken van de eigen beperkingen;
- senioren helpen mobiliteitskeuzes te maken (gericht op voertuigkeuze, voertuiggebruik en bescherming);
- senioren (nieuwe) vaardigheden aanleren gericht op aanpassingen van de rijstijl en balanstraining.

Daarnaast wil het ROV-ZH andere weggebruikers bewust maken van het belang van een meer 'vergevingsgezinde houding' richting met name oudere weggebruikers, die nu eenmaal meer tijd en ruimte nodig hebben voor een veilige verkeersdeelname.

In de praktijk is het ROV-ZH nog zoekende naar de vraag hoe senioren effectief kunnen worden bereikt. Daarbij staat momenteel vooral de fietsende oudere centraal (pilot: 'Zolang ik fiets') en wordt vooral gewerkt aan voorlichting over verkeersregels en effecten van medicijngebruik. In 2015 zijn in opdracht van het ROV-ZH 55 opfriscursussen en 15 scootmobielcursussen gegeven. Het ROV-ZH heeft als subdoelstelling (7) geformuleerd dat uiteindelijk 100% van de senioren bekend is met de verkeersregels en het gebruik van nieuwe typen vervoermiddelen, in 2020 is dit minimaal 55%. Het is ons onbekend wat de regelkennis van senioren in Zuid-Holland momenteel is. In het algemeen is regelkennis overigens niet de belangrijkste oorzaak van de problemen met deze groep (Aarts, Boele & Bos, 2017). Nadruk hierop zal dus naar verwachting weinig bij gaan dragen aan reductie van ongevallen met ouderen.

Fietsers

Bij de focusgroep fietsers richt het ROV-ZH zich in principe op alle leeftijdsgroepen. Daarbij is er in het bijzonder aandacht voor de elektrische fiets. Naast aandacht voor veilig fietsen vanuit de programma's School op Seef (SoS), Totally Traffic (TT) en verschillende campagnes is er op dit moment (nog) geen specifieke aanpak voor de focusgroep fietsers ontwikkeld.

Het ROV-ZH heeft als subdoel (8) voor deze focusgroep gesteld dat 100% van de (in Zuid-Holland wonende) fietsers zich bewust is van het eigen verkeersgedrag en dat dit in 2020 minimaal 55% van de fietsers betreft. We willen hier opmerken dat dit doel uiterst onrealistisch is. Het is bovendien ook de vraag of dit überhaupt wenselijk is. Mensen zijn zich nu eenmaal niet altijd bewust van wat ze doen en wat de effecten van hun handelingen zijn. Ervaren weggebruikers voeren een groot deel van hun handelingen juist op routine uit en zijn zich niet van elke keuze bewust. Als veilige gewoonten zijn

ingesleten, is bewustzijn over veilige keuzen meestal niet nodig en kan het vlot en efficiënt handelen zelfs in de weg staan.

Scenario's




Het lijkt erop dat dit 'vernieuwen-spoor' lastiger is uit te werken dan het 'voortzetten-spoor' uit het vorige hoofdstuk. De activiteiten staan nog in de kinderschoenen terwijl de ambities behoorlijk groot of zelfs onrealistisch zijn.

De volgende scenario's kunnen helpen bij het maken van verdere keuzen binnen het 'vernieuwen'-spoor.




3.2.1. Bestaande programma's van elders uitrollen in Zuid-Holland

Het ROV-ZH heeft via het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid (LOVG) goede contacten met andere ROV's, verkeer- en vervoerberaden (VVB's) en verkeersveiligheidsafdelingen van andere provincies.

1. In een eerste vernieuwingsscenario zou het ROV-ZH kunnen nagaan wat andere ROV's voor de gekozen focusgroepen hebben ontwikkeld.
2. Het ROV-ZH zou vervolgens die programma's, ervaringen en inzichten ook in de eigen regio kunnen benutten. Op het gebied van senioren gebeurt dit al een beetje door deel te nemen aan de pilot 'Zolang ik fiets'.
3. Het is wel de vraag in hoeverre een dergelijk scenario zonder verdere informatie over effectiviteit zal bijdragen aan de nul-ambitie en subdoelen van het ROV-ZH. door het ROV gestelde nul-ambitie en subdoelen. Daarom is het zinvol om alleen de programma's in het Zuid-Hollandse beleid op te nemen waarvan de effectiviteit al is bewezen.

Dit soort educatieve activiteiten zijn naar verwachting vooral effectief voor jonge fietsers en jonge bestuurders (, ) die immers nog minder ervaren zijn. Voor senioren () kunnen dergelijke activiteiten vooral zinvol zijn als ze bijdragen aan meer inzicht in de toenemende eigen kwetsbaarheid en functionele beperkingen en in verstandige keuzemogelijkheden voor een veilige verkeersdeelname (Aarts, Boele & Bos, 2017).

3.2.2. Verdiepen en ontwikkelen van effectieve educatieve activiteiten

Het is met betrekking tot de drie focusgroepen niet altijd even gemakkelijk en ook niet even voor de hand liggend om effect te kunnen sorteren met campagnes, voorlichting en training. Een tweede scenario kan dan ook zijn om vanuit de specifieke kenmerken van de drie focusgroepen (, , ) te kijken naar de volgende punten:

1. Onderzoek hoe campagnes, voorlichting en training op relevante onderdelen kunnen bijdragen aan de nul-ambitie en de subdoelen zoals geformuleerd door het ROV-ZH.
2. Daarbij is het aan te bevelen om te kijken hoe de aanpak kan worden geïntegreerd met dagelijkse activiteiten en het sociale netwerk van de genoemde groepen, inclusief middenstand, clubs, werkgevers e.d.
3. Om de nul-ambitie daadwerkelijk dichterbij te brengen, is daarnaast een aanpak vanuit andere terreinen ook aan te bevelen, zoals: (zie ook volgend scenario).
 - a. Wat kan de wegbeheerder nog extra doen voor de focusgroepen?
 - b. Hoe kunnen ondernemers het veiligheidsbewustzijn bij doelgroepen vergroten en de aankoop van veilige vervoermiddelen en accessoires stimuleren?

- c. Hoe kunnen sportclubs, scholen, ouders en buurtbewoners meer doordrongen raken van de voorbeeldfunctie die zij kunnen vervullen voor jongeren?
- d. Hoe kan verkeersveiligheid een meer integraal onderdeel worden binnen de veiligheidsplannen van gemeenten?

3.2.3. *Integrale aanpak ontwikkelen*

Het ROV-ZH kan een meer integrale visie (laten) ontwikkelen om vanuit alle elementen van het verkeerssysteem – dus niet alleen vanuit educatie, voorlichting en training – meer verkeersveiligheid te bereiken voor de drie focusgroepen (🚲, ♿, 🚗). Daarbij noemen we de volgende aandachtspunten:

1. Benut de analyse uit het rapport *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland* (Aarts, Boele & Bos, 2017) als eerste aanknopingspunten om te bekijken welke partijen nodig zijn om de nul-ambitie(s) dichterbij te brengen. Hiervoor kan ook de Duurzaam Veilig-visie als inspiratie dienen.
2. Het is van belang dat het ROV-ZH kijkt hoe aan alle relevante elementen van het verkeerssysteem aandacht kan worden besteed en hoe maatregelen voor zo veel mogelijk focusgroepen tot meer veiligheid kunnen leiden.
3. Vervolgens kan het ROV-ZH verkennen in hoeverre de huidige activiteiten van andere partijen meer afgestemd kunnen worden op de veiligheidsambitie van Zuid-Holland. De op communicatie en training gerichte insteek van het ROV-ZH zou zich daarbij niet alleen tot weggebruikers moeten beperken, maar kan ook worden verbreed naar verkeersprofessionals (zoals wegbeheerders en politie) en andere partijen die invloed hebben op de verkeersveiligheid (zoals werkgevers, scholen en clubs).
4. Voor partijen die een relevante bijdragen kunnen leveren aan de verkeersveiligheid (maar hier niet primair mee bezig zijn), zou het ROV-ZH kunnen kijken hoe de betreffende activiteiten beter ingezet kunnen worden ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hierbij zijn niet alleen ongevalgegevens van belang, maar ook informatie over risicofactoren (bijvoorbeeld risicogedrag). Deze kunnen ook effecten hebben op andere terreinen dan verkeersveiligheid en daarom interessant zijn voor andere partijen (milieu, volksgezondheid, overlast, criminaliteit et cetera.).

3.2.4. *Aanbeveling*

Ook voor het 'vernieuwen-spoor' is het aan te bevelen om een combinatie van scenario's te volgen.

1. In eerste instantie is het nooit verkeerd om na te gaan wat elders al wordt gedaan waarvan Zuid-Holland zou kunnen leren (scenario 1).
2. Goede voorbeelden verdienen het om opgevolgd te worden. Daarbij is het zinvol om alleen de programma's in het Zuid-Hollandse beleid op te nemen waarvan de effectiviteit al is bewezen.
3. Vervolgens kan de verdieping zich ten eerst richten op de vraag hoe voorlichting en training voor de verschillende focusgroepen kan bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Ten tweede kan worden nagegaan hoe een integrale aanpak voor de focusgroepen tot een maximaal effect kan gaan zorgen. Daarbij komt ook de rol van de infrastructurele inrichting en stimulering van veilige voertuigen in beeld. Het

ROV-ZH zou zich in hierbij ook kunnen richten op communicatieve en lobbyactiviteiten voor verkeersprofessionals en andere relevante partijen.

Andere partijen

Andere partijen die een rol kunnen spelen bij (een combinatie van) de genoemde scenario's, zijn: TeamAlert, ANBO, politie, (sport)clubs, horeca, middenstand (verkopers van voertuigen en beveiligingsmiddelen) en werkgevers. Voor de brede aanpak komen daarnaast ook wegbeheerders (met name gemeenten met het oog op fiets maar ook de verstrekking van scootmobielen), voertuigfabrikanten en kennis- en onderzoeksinstellingen in zicht.

3.3. Verspreiden van het motto 'Maak van de nul een punt'

Verschillende scenario's voor invulling van het 'verspreiden-spoor'

- 1. Bekendheid van de nul-ambitie vergroten.*
- 2. ROV-ZH als regisseur van verwezenlijking van de nul-ambitie.*

Voor een effectieve invulling van de nul-ambitie is het van groot belang dit spoor in de volle breedte van de geschetste maatregelen invulling te geven: dus op het gebied van infrastructuur, voertuigen, handhaving, communicatieve activiteiten en training. De communicatieve activiteiten van het ROV-ZH kunnen zich daarbij (vooral) ook richten op verkeersprofessionals.

Aanbevelingen zijn onder andere om:

- subdoelen breder te formuleren, met als basis risicofactoren vanuit alle relevante elementen van het verkeerssysteem (dit kan ook met het oog op focusgroepen);*
- vervolgens te bekijken welke partijen een relevante bijdrage kunnen leveren aan het reduceren van die risicofactoren;*
- afspraken maken met deze partijen;*
- een monitoringstraject opzetten;*
- de voortgang met partijen bespreken en subdoelen zo nodig bijstellen.*

Activiteiten binnen dit spoor kunnen indirect een bijdrage leveren aan de reductie van risico's en ongevallen voor alle drie de focusgroepen: jonge bestuurders, senioren en fietsers.

Binnen dit derde spoor wil het ROV-ZH optimale bekendheid geven aan het motto 'Maak van de nul een punt'. In het *Meerjarenprogramma verkeersveiligheid 2017-2020* zijn hiervoor een aantal specifieke activiteiten beschreven.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid en ambassadeurschap

Vanuit de nul-ambitie wil het ROV-ZH regionale verkeersveiligheidspartners bewust maken van de gezamenlijke verantwoordelijkheid om de ambitie tot een succes te maken. Daarin ziet het ROV-ZH een speciale rol weggelegd voor het verkeersveiligheidsambassadeurschap van regionale en lokale portefeuillehouders verkeer. Voor zover zij nog geen ambassadeur voor verkeersveiligheid zijn, is de intentie om hen allemaal zo ver te krijgen deze rol op zich te gaan nemen. Het hieraan gekoppelde subdoel (5) is dat uiteindelijk 100% van de portefeuillehouders ambassadeur verkeersveiligheid is.

Kennis verspreiden

De tweede activiteit is het spoor om kennis ten bate van de uitwerking van de nul-ambitie onder het netwerk te verspreiden. Die kennisuitwisseling werkt twee kanten op en uiteindelijk wil het ROV-ZH volledig in beeld hebben welke activiteiten bijdragen aan de nul-ambitie en hoe ver de (sub)doelen vorderen. Hierbij speelt monitoring (zie *Hoofdstuk 4*) ook een belangrijke rol. Ook dit subdoel is behoorlijk ambitieus, omdat niet alle activiteiten het specifieke label van 'verkeersveiligheidsactiviteit' hebben en dus kunnen worden beïnvloed door andere partijen en ontwikkelingen.

Scenario's

In combinatie met de in de vorige sporen geschetste scenario's kunnen we voor dit 'verspreiden-spoor' de volgende twee scenario's noemen.

3.3.1. *Bekendheid van de nul-ambitie vergroten.*

Met communicatieve activiteiten (zie scenario 1 binnen het 'voortzetten-spoor' en de daar beschreven stappen) kan het ROV-ZH bereiken dat alle Zuid-Hollanders die zelfstandig aan het verkeer deelnemen bekend zijn met de nul-ambitie in de regio en wat die voor hen betekent. Dit zal op zichzelf weinig kunnen betekenen voor de directe reductie van risico's van de drie focusgroepen (🚲, 🚶, 🚗), maar is meer een van de ondersteunende activiteiten om de nul-ambitie te verwezenlijken. Een combinatie met andere scenario's is dan ook zeer aan te bevelen.

3.3.2. *Het ROV-ZH als regisseur van verwezenlijking van de nul-ambitie.*

In combinatie met voorgaande scenario's zou het ROV-ZH de regisseurstaak op zich kunnen nemen om de nul-ambitie te verwezenlijken. Daarbij is een brede en integrale aanpak van alle elementen van het verkeerssysteem aan te bevelen om zo groot mogelijk effectiviteit te bewerkstelligen, ook met het oog op de reductie van risico's en slachtoffers onder de gekozen focusgroepen (🚲, 🚶, 🚗). Het ROV-ZH kan dan:

1. Zelf activiteiten initiëren en ook andere partijen stimuleren om bij te dragen aan de nul-ambitie. Hierbij kunnen de in dit hoofdstuk genoemde subdoelen zeker behulpzaam zijn. Niet alleen zoals het ROV die nu gedefinieerd heeft en die zijn gericht op weggebruikers, bekendheid en gedrag van educatieve partijen maar ook gericht op reductie van belangrijke risico's van de gekozen focusgroepen en effectieve maatregelen die kunnen bijdragen aan de reductie van deze risico's (Aarts, Boele & Bos, 2017).
2. Het is dan wel aan te bevelen om deze subdoelen zodanig breder te definiëren dat ze zijn gericht op de bijdragen van alle betrokken partijen. Het zogenoemde 'Zweedse model' kan daarbij als inspiratiebron dienen (zie bijvoorbeeld Berg, 2013; Aarts, 2016). Daarbij worden specifieke indicatoren geformuleerd voor de belangrijkste onveiligheidskenmerken (risicofactoren) van het verkeerssysteem (de zogenoemde Safety Performance Indicators of SPI's).
3. Van ieder van die indicatoren wordt nagegaan hoe elke partij daaraan een bijdrage kan leveren.
4. Hierop worden ambities geformuleerd.
5. De voortgang wordt regelmatig gemonitord en gezamenlijk besproken.
6. Doelen en aanpak worden zo nodig bijgesteld.

3.4. Samenvattend

De aanbevelingen voor de drie sporen kunnen als volgt worden samengevat:

Het 'voortzetten-spoor'

1. Doorgaan op de ingeslagen weg, zonder wijzigingen.
2. Meer massa maken.
3. Evalueren en het goede behouden en voortzetten.

Een combinatie van bovenstaande scenario's is het meest aan te bevelen: nu doorgaan op de ingeslagen weg (scenario 1), ondertussen inzetten op evaluatie (scenario 3) en daarna meer massa maken met die onderdelen die effectief blijken te zijn (scenario 2). SWOV beveelt daarnaast aan om in de door het ROV-ZH geformuleerde subdoelen (nr. 2 ten aanzien van School op Seef en nr. 3 ten aanzien van Totally Traffic) uiteindelijk op die activiteiten door te gaan die aantoonbaar effectief zijn gebleken.

De educatiepartners, gemeenten, politie en ouders en samenwerking met het project WEVER zijn hierbij relevant. Voor een optimaal verkeersveiligheidsresultaat is het belangrijk om de verantwoordelijkheid bij de juiste partijen te leggen. Dat is veelal niet de burger, ook als die zich niet gedraagt.

Deze activiteiten zijn relevant voor zowel jonge bestuurders, senioren en fietsers, afhankelijk van de focusgroep waarop de programma's zijn gericht.

Het 'vernieuwen-spoor'

1. Bestaande programma's van elders uitrollen in Zuid-Holland.
2. Verdiepen en ontwikkelen van effectieve educatieve activiteiten.
3. Integrale aanpak ontwikkelen.

Ook voor het 'vernieuwen-spoor' is het aan te bevelen een combinatie van scenario's te volgen:

- In eerste instantie kan worden nagegaan wat elders al wordt gedaan waarvan Zuid-Holland zou kunnen leren (scenario 1). Daarbij is het zinvol om alleen de programma's in het Zuid-Hollandse beleid op te nemen waarvan de effectiviteit al is bewezen.
- Vervolgens kan de verdieping zich ten eerste richten op de vraag hoe voorlichting en training voor de verschillende focusgroepen kan bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Ten tweede kan worden nagegaan hoe een integrale aanpak voor de focusgroepen voor een maximaal effect kan zorgen. Daarbij komt ook de rol van de infrastructurele inrichting en stimulering van veilige voertuigen in beeld. Het ROV-ZH zou zich in hierbij ook kunnen richten op communicatieve en lobbyactiviteiten voor verkeersprofessionals en andere relevante partijen.

Een andere aanbeveling is om nog eens kritisch naar de geformuleerde subdoelen binnen dit spoor te kijken: 100% jonge autobestuurders bereiken met een informerende activiteit zou op termijn haalbaar moeten zijn. Daarbij moet dan wel worden samengewerkt met instanties zoals het CBR. Maar 100% bekendheid van senioren met de regels lijkt onrealistisch en bovendien weinig relevant voor verbetering van de verkeersveiligheid. Hetzelfde geldt voor het doel van 100% fietsers die zich bewust zijn van het eigen

verkeersgedrag: mensen zijn zich van een groot deel van hun handelen niet bewust en kunnen daarom juist handelingen vlot en efficiënt uitvoeren.

Het 'verspreiden-spoor'

1. Bekendheid van de nul-ambitie vergroten.
2. ROV-ZH als regisseur van verwezenlijking van de nul-ambitie.

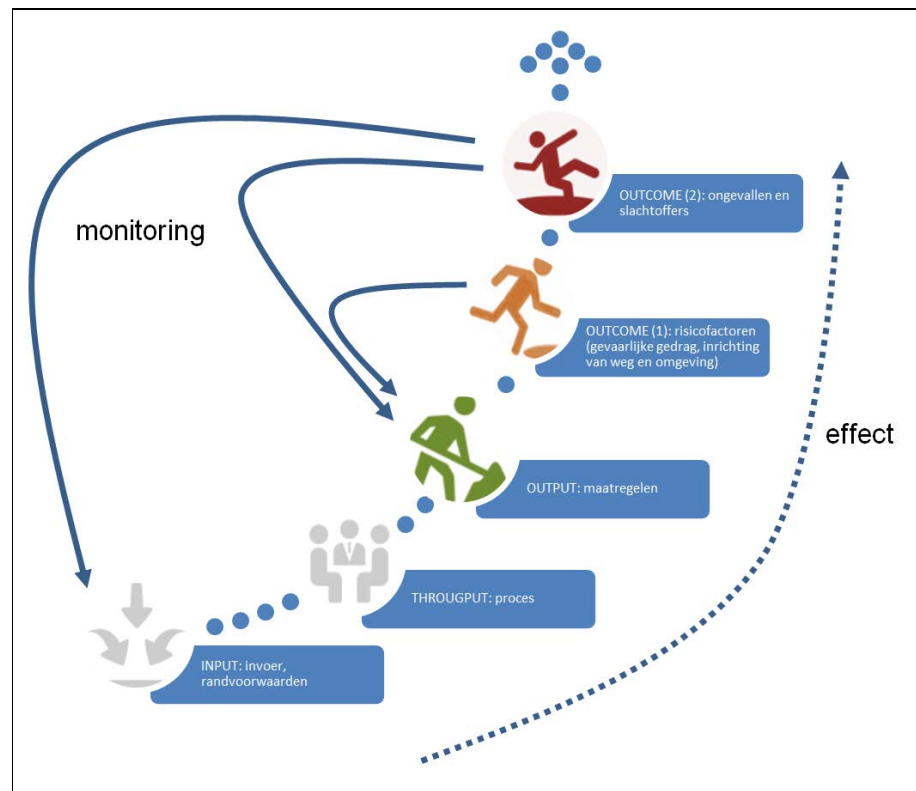
Voor een effectieve invulling van de nul-ambitie is het van groot belang dit spoor in de volle breedte van de geschetste maatregelen invulling te geven: dus op het gebied van infrastructuur, voertuigen, handhaving, communicatieve activiteiten en training. De communicatieve activiteiten van het ROV-ZH kunnen zich daarbij (vooral) ook richten op verkeersprofessionals.

Aanbevelingen zijn onder andere om:

- subdoelen breder te formuleren, met als basis risicofactoren vanuit alle relevante elementen van het verkeerssysteem (dit kan ook met het oog op focusgroepen);
- vervolgens te bekijken welke partijen een relevante bijdrage kunnen leveren aan het reduceren van die risicofactoren;
- afspraken maken met deze partijen;
- een monitoringstraject opzetten;
- de voortgang met partijen bespreken en subdoelen zo nodig bijstellen.

Activiteiten binnen dit spoor kunnen indirect een bijdrage leveren aan de reductie van risico's en ongevallen voor alle drie de focusgroepen: jonge bestuurders, senioren en fietsers.

4. Monitoring van effecten



Afbeelding 4.1. Schematische weergave van de onderdelen van het beleidsproces waarbij het effect van maatregelen op eerste en tweede orde uitkomsten en verschillende terugkoppelingen vanuit monitoring zijn aangegeven.

Hiervóór hebben we gezien dat er maatregelen nodig zijn om de nul-ambitie van het ROV-ZH dichterbij te brengen. Daarnaast is het ook belangrijk om te monitoren of de gekozen insteek de gewenste effecten heeft. Monitoring is dan ook een van de aanvullende aandachtspunten van het ROV-ZH. In dit hoofdstuk zetten we uiteen op welke wijze deze monitoring kan worden uitgewerkt. We doen dit aan de hand van het model dat de beleidsonderdelen opdeelt in invoer (input), proces (throughput), maatregelen (output) en resultaten (outcome). We richten ons daarbij voor nu op de maatregelen en uitkomsten. De uitkomsten zijn weer onder te verdelen in tussenuitkomsten (resultaten in termen van risicofactoren of SPI's) en einduitkomsten (resultaten in termen van slachtoffers en ongevallen). De relatie tussen deze drie onderdelen is in *Afbeelding 4.1* weergegeven.

4.1. Monitoring van de inzet (output): welke maatregelen zijn getroffen?

Om te weten in hoeverre beleidsinspanningen hebben kunnen bijdragen aan effecten op straat en aan de reductie van ongevallen, is het in de eerste plaats van belang om te weten welke maatregelen worden getroffen, hoe en hoeveel. Door bij te houden wat er daadwerkelijk aan activiteiten wordt

uitgevoerd, kan later gezien worden of bepaalde activiteiten meer effect kunnen sorteren door ze uit te breiden.

Voor educatieve activiteiten is het bijvoorbeeld belangrijk om te weten:

- Welke activiteiten zijn er precies uitgevoerd en door wie (type en inhoud van de activiteit, inclusief de middelen die daarbij zijn gebruikt)?
- Wat is het bereik van de activiteiten geweest (hoeveel of welk deel van de scholen, hoeveel en welke kanalen zijn benut, welke deel van doelgroep is in aanraking geweest met de activiteit)?
- Wat is de duur van de activiteiten geweest? (hoeveel uren, dagen, of contactmomenten zijn er geweest met welk deel van de doelgroep)?

Dergelijke monitoringsvragen zijn ook relevant voor handhaving. Het gaat hierbij om maatregelen die continue inspanning vergen om mensen met de maatregel in aanraking te laten komen.

Als het gaat om infrastructurele maatregelen als onderdeel van een bredere, integrale aanpak, dan is van belang om na te gaan:

- Wat is er precies aangelegd (type maatregel, welk deel van de weg, voor welke typen verkeersdeelnemers)?
- Hoeveel is er aangelegd (aantal kilometers weglengte, een- of tweezijdig aangelegd)?

Overigens is het hierbij ook van belang om te weten wat de uitgangssituatie is geweest. Immers: een gemeente die weinig maatregelen blijkt te hebben getroffen maar er al perfect bijligt, heeft nu eenmaal minder te verbeteren dan een gemeente waar nog veel verbeterpunten zijn.

Uit onder meer benchmarkingsonderzoek onder gemeenten is bekend dat dit soort informatie veelal niet wordt bijgehouden (Aarts & Bax, 2015). Er is daarmee geen terugkoppeling tussen beleidsplannen (input) en wat daarvan uiteindelijk gerealiseerd wordt (output). Hier wordt in het algemeen niet op gestuurd.

4.2. **Monitoren van resultaten (outcome): wat is de bereikte verkeersveiligheidswinst?**

De uitkomsten van (verkeersveiligheids)beleid kunnen op meerdere niveaus worden vastgesteld. Zo kan worden vastgesteld of bepaalde educatieve maatregelen effect hebben op kennis, houding en uiteindelijk gedrag om zo ook een koppeling te kunnen leggen met de door het ROV-ZH opgestelde subdoelen. Dit kan in kaart worden gebracht door regelmatig representatieve steekproeven te houden onder weggebruikers of specifieke doelgroepen daarbinnen.

Daarnaast zijn er nog andere niveaus waarop gemonitord kan worden. We maken daarbij onderscheid tussen tussenresultaten en eindresultaten. De volgende subparagrafen gaan daarop verder in,

4.2.1. *Tussenresultaten: risicofactoren of SPI's*

Verkeersveiligheidsmaatregelen (zoals voorlichting, betere infrastructuur of veiligere voertuigen) zijn in eerste instantie gericht op het reduceren van risico's in het verkeer. Die risico's zijn waar te nemen als (zie bijvoorbeeld Aarts, 2016):

- gevaarlijk gedrag op straat (denk aan: rijsnelheid, rijden onder invloed, maar ook gebruik van beveiligingsmiddelen en het voeren van verlichting;

- de veiligheid van de weginrichting (bijvoorbeeld te meten met behulp van instrumenten als EuroRAP, ProMeV en CycleRAP);
- de veiligheidskwaliteit van de voertuigen op de weg (bijvoorbeeld te meten aan de hand van EuroNCAP-scores; voor de veiligheidskwaliteit van tweewielers is nog geen score ontwikkeld);
- kwaliteit van de traumazorg (in Nederland over het algemeen prima in orde, zeker in druk bevolkte gebieden zoals Zuid-Holland).

Objectieve metingen verdienen de voorkeur boven zelfgerapporteerd gedrag vanwege sociaal wenselijke antwoorden.

Voor een aantal van de belangrijkste risicofactoren zijn specifieke indicatoren beschikbaar: Safety Performance Indicators of SPI's. Deze staan centraal in de 'risicogestuurde aanpak', een aanpak die het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met de decentrale overheden momenteel verkent (zie bijvoorbeeld Minister van Infrastructuur, 2015). De essentie van zo'n risicogestuurde aanpak is dat overheden niet meer wachten met maatregelen treffen totdat er ongevallen zijn gebeurd, maar maatregelen treffen op basis van algemene inzichten over waar zich gevaar bevindt. Daarnaast kan – mits ook de getroffen maatregelen worden gemonitord – ook een link gelegd worden met de effecten van het getroffen beleid.

Het interessante aan deze SPI's of tussenindicatoren is dat ze duidelijker te koppelen zijn aan het beheersgebied en de inzet van specifieke actoren die kunnen bijdragen aan het verwezenlijken van de nul-ambitie, zoals wegbeheerders, politie, verzekeraars en de voertuigindustrie. De Zweden hebben dit bij de uitwerking van hun nul-ambitie – Vision Zero – dan ook gebruikt om actoren aan verkeersveiligheidsdoelen te binden en zo uitwerking te geven aan een 'gezamenlijke verantwoordelijkheid'. De stappen die de Zweden daarbij grofweg hebben genomen kunnen ook kan inspiratie bieden voor een verdere uitwerking in Zuid-Holland.

De belangrijkste stappen uit het Zweedse voorbeeld zijn:

1. 'Vision zero' (de ambitie om op termijn tot nul ernstige slachtoffers te komen) is eerst vertaald naar een aantal belangrijke SPI's, zoals: iedereen houdt zich aan snelheidslimiet, iedereen draagt een helm, wegen hebben maximaal aantal sterren; dit lijkt sterk op de wijze waarop het ROV-ZH zijn nul-doelstelling heeft vertaald, zij het dat de Zweden hun subdoelstellingen hebben gedefinieerd op het niveau van bekende risicofactoren. Wordt hierin voortgang geboekt, dan mag je op basis van de bestaande inzichten aannemen dat dit de verkeersveiligheid ten goede komt.
2. Vervolgens zijn per SPI belangrijke partijen benaderd en is bekeken hoe zij aan de nul-ambitie kunnen bijdragen. Voor snelheid is bijvoorbeeld gekeken naar inzet van wegbeheerders, politie en verzekeraars; de genoemde partijen kunnen ook in Zuid-Holland worden benaderd om met hen concrete af te spreken wat zij bij gaan dragen aan nul-ambitie en verbetering van de verkeersveiligheid van de gekozen focusgroepen.
3. Op basis van de gemaakte afspraken zijn de ambities vertaald in concrete doelstellingen. Hiertoe is eerst de actuele stand van zaken in kaart gebracht (een nulmeting dus: hoe staat het nu met bijvoorbeeld snelheidsovertreders, helmdracht en de kwaliteit van wegen?). Vervolgens is de inzet van de actoren vertaald naar een realistische reductie die deze per SPI kan opleveren en dit is gekoppeld aan een concreet jaar (bijvoorbeeld: 'In 2010 hield 45% zich aan de snelheids-

limiet, in 2020 (doeljaar) is dat 80%); een nulmeting van één of meer van de belangrijkste risicofactoren in Zuid-Holland zou een goede eerste stap zijn om een basis te bieden voor monitoring van de effecten van beleid.

4. Omdat SPI's een oorzakelijke relatie hebben met ongevallen en letsel, hebben de Zweden deze doelstellingen vervolgens vertaald naar doelstellingen in termen van te verwachte reductie in aantallen verkeersdoden; ook dit is een mogelijke stap om in Zuid-Holland te maken. Dit kan echter alleen voor die risicofactoren waarvan een gekwantificeerde relatie met ongevallen of slachtoffers bekend is. SWOV heeft hier uitgebreide kennis over.
5. Alle betrokken partijen komen regelmatig bijeen om de voortgang te bespreken. Tevens is een expertcommissie aangesteld die het proces monitort. Voor Zuid-Holland zou dit een interessante invulling kunnen zijn voor haar regiefunctie om de nul-ambitie verder uit te rollen. Een expertcommissie van deskundige organisaties kan een vinger aan de pols houden en objectief monitoren hoe goed het daadwerkelijk gaat en waar bestelling van beleid is aan te bevelen.

De stappen hierboven zouden kunnen worden vertaald naar de situatie in Zuid-Holland. In Noord-Nederland (Fryslân, Groningen en Drenthe) worden momenteel ook de eerste stappen voor een soortgelijke aanpak verkend (zie Visser & Aarts, 2018). Voor het ROV-ZH kan het interessant zijn om van de ervaringen die daar worden opgedaan te leren en op termijn met elkaar ervaringen uit te wisselen.

4.2.2. *Eindresultaten: ongevallen en slachtoffers*

Uiteindelijk is het doel van verkeersveiligheidsbeleid om de aantallen slachtoffers te reduceren of zelfs richting nul slachtoffers te gaan. Het ultieme resultaat van alle inspanningen zou dus merkbaar moeten zijn in een daling van het aantal slachtoffers of in ieder geval die groep slachtoffers waarop het beleid specifiek heeft ingezet. Overigens wordt het aantal slachtoffers niet alleen beïnvloed door (verkeersveiligheids)beleid maar – nog sterker – door de hoeveelheid mobiliteit. Dat betekent bijvoorbeeld voor de focusgroep senioren dat daar gezien de verwachte demografische ontwikkeling in de toekomst alleen maar meer slachtoffers zijn te verwachten, ongeacht de beleidsinspanningen. Dit zal zeker zo zijn voor die vervoerwijzen die – ook vanuit andere beleidsdoelen zoals gezondheid – verder worden gepromoot: denk daarbij bijvoorbeeld aan de fiets. Het is dus zeer lastig om op ongevalsniveau effecten van beleid vast te stellen omdat ook andere invloedsfactoren een rol spelen. Bovendien is het door de tamelijk kleine aantallen (doden op regionaal en lokaal niveau) en de problemen met de registratie (zie vooral de consequenties voor de ernstig verkeersgewonden, Aarts, Boele & Bos, 2017) niet gemakkelijk om hier eenduidige effecten uit vast te stellen. Het is in ieder geval aan te bevelen bij het monitoren van slachtoffers ook goed de ontwikkeling van de registratiekwaliteit te betrekken. Nadere informatie uit ziekenhuizen maar ook ambulancedata kan daarbij behulpzaam zijn.

4.3. Samenvattend

Monitoring is belangrijk om te weten wat de beleidsmaatregelen teweeg hebben gebracht en of er wellicht bijsturing nodig is. In dit hoofdstuk zijn we ingegaan op het belang van de monitoring van verschillende onderdelen in de keten. Daarbij bevelen we aan om zowel te monitoren op:

- getroffen maatregelen (output);
- tussenresultaten: risicofactoren of SPI's (zoals veranderingen in gevaarlijk gedrag; outcome 1);
- eindresultaten: ongevallen en slachtoffers (outcome 2).

Omdat ongevallen en slachtoffers door een groot aantal factoren worden beïnvloed, is met name de monitoring van getroffen maatregelen, de omvang en het bereik ervan en relevante risicofactoren van belang. Hierbij zouden de ervaringen van de Zweden met hun uitwerking van 'Vision Zero' behulpzaam kunnen zijn. Hierbij worden relevante risicofactoren zo veel mogelijk naar nul teruggebracht door te bekijken welke actoren deze risicofactoren kunnen beïnvloeden. De voortgang hiervan wordt regelmatig gemonitord en besproken om partijen betrokken en gecommitteerd te houden aan hun bijdrage aan verkeersveiligheid.

5. Slotbeschouwing: het stappenplan

Voor de uitwerking van 'Maak van de nul een punt' heeft het ROV-ZH drie sporen geformuleerd: voortzetten, vernieuwen en verspreiden. In de vorige hoofdstukken hebben we voor elk van deze sporen verschillende scenario's geschetst. Er is onderscheid gemaakt tussen scenario's die dicht bij de huidige activiteiten en ambities van het ROV-ZH blijven, daarnaast zijn suggesties gedaan voor verdieping en verbreding. Voor een maximaal resultaat verdient het aanbeveling om zo veel mogelijk in te zetten op een combinatie van scenario's. Het ROV-ZH zou zijn educatieve activiteiten daarbij niet alleen moeten richten op weggebruikers, maar ook op andere relevante partijen zoals scholen, werkgevers, horeca en (sport)clubs en vervoersgerichte middenstand.

5.1. Aanbevolen stappen

Om de nul-ambitie een zo groot mogelijke kans van slagen te geven, zijn de beschreven stappen als volgt samen te vatten:

5.1.1. Algemene aanbevelingen

1. Verken in meer detail hoe educatieve en andere activiteiten kunnen bijdragen aan een reductie van de verkeersveiligheidsproblemen van de focusgroepen. Maak daarbij gebruik van de in dit rapport geschetste kenmerken (risicofactoren) en aangrijppunten voor maatregelen.
2. Beschouw de geformuleerde doelen kritisch op realisme, haalbaarheid en wenselijkheid. Maak daarbij gebruik van de analyses in dit rapport.
3. Stel een lijst op van partijen die kunnen helpen om de ambities te verwezenlijken. Kijk ook eens vanuit de verschillende risicofactoren wie aan de reductie daarvan een bijdrage kunnen leveren.
4. Verken hoe de aanpak kan worden geïntegreerd met dagelijkse activiteiten en het sociale netwerk van de drie focusgroepen.
 - a. Voor partijen die niet primair met verkeersveiligheid bezig zijn, is het aan te bevelen om te verkennen waar aanknopingspunten zitten voor samenwerking ten aanzien van verkeersveiligheid.
 - b. Benut hiervoor niet alleen ongevalgegevens maar ook informatie over risicofactoren (bijvoorbeeld risicogedrag). Deze kunnen ook effecten hebben op andere terreinen dan verkeersveiligheid en daarom interessant zijn voor andere partijen (milieu, volksgezondheid, overlast, criminaliteit et cetera).
5. Verbreed de aanpak door educatieve activiteiten niet alleen op weggebruikers in te zetten op weggebruikers, maar bijvoorbeeld ook op afspraken met wegbeheerders, bedrijven, sportclubs, scholen en andere partijen die kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld:
 - a. Wat kan de wegbeheerder nog extra doen voor de focusgroepen (zoals duurzaam veilige, ouderenbestendige en fietsveilige infrastructuur)?
 - b. Hoe kunnen ondernemers het veiligheidsbewustzijn bij focusgroepen vergroten en de aankoop van veilige vervoermiddelen en accessoires stimuleren (zoals beveiligingsmiddelen, actieve veiligheidssystemen, bestuurdersondersteunende systemen en elektrische fietsen met lager zwaartepunt en acceleratievermogen)?

- c. Hoe kunnen sportclubs, scholen, ouders en buurtbewoners meer doordrongen raken van de voorbeeldfunctie die zij kunnen vervullen voor jongeren (denk ook aan voorlichting van nieuwe regels, feedback over consequenties van eigen handelen en bieden van oefenmomenten)?
 - d. Hoe kan verkeersveiligheid een meer integraal onderdeel worden binnen veiligheidsplannen van gemeenten?
6. Stel met andere partijen een monitoringsprogramma op.
 7. Bespreek met regelmaat de voortgang van de resultaten, evalueer deze periodiek met bestuurders en informeer Provinciale Staten en betrokken gemeenteraden.
 8. Stel subdoelen zo nodig bij.

5.1.2. *Educatieve activiteiten*

Meer specifiek voor educatieve activiteiten zijn de volgende stappen als volgt samen te vatten:

1. Ga vooralsnog door met de huidige activiteiten.
2. Ga na wat in andere regio's al wordt gedaan voor de gekozen focusgroepen.
3. Benut de ervaringen, activiteiten en programma's in de eigen regio.
4. Start een evaluatieplan op om de effectiviteit van activiteiten na te gaan.
 - a. Meld programma's aan bij lopende initiatieven zoals het project WEVER (deels al gebeurd).
 - b. Ga alternatieven na voor evaluatie, mocht het om de een of andere reden niet mogelijk zijn met bestaande evaluatie-initiatieven mee te liften of als het te lang duurt.
5. Ga door en maak massa met die activiteiten die effectief blijken te zijn.
 - a. Achterhaal waarom potentiële afnemers (scholen) nu niet meedoen.
 - b. Stel een actieplan op om deze potentiële afnemers alsnog te interesseren.
 - c. Onderzoek mogelijkheden voor verbreding van programma's (langere blootstelling, meer leeftijdsgroepen).
 - d. Overleg met scholen en andere betrokkenen over praktische mogelijkheden voor verbreding.
 - e. Bekijk waar verbreding mogelijk is door verkeersveiligheid onderdeel te maken van bestaande schoolvakken.

5.1.3. *Campagne-activiteiten*

Ten aanzien van campagneactiviteiten is het volgende aan te bevelen:

1. Verken wat voor de verschillende focusgroepen precies interessant is of kan zijn aan 'Maak van de nul een punt' (benut de kennis uit het rapport *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland* (Aarts, Boele & Bos, 2017)).
2. Stel een effectieve huis-aan-huiscampagne op voor Zuid-Hollanders.
3. Verken hoe bedrijven, scholen en andere instellingen betrokken kunnen worden.
4. Evalueer de effectiviteit (waaronder bereik en bekendheid met de boodschap) van de verschillende campagnemethoden en -middelen.
5. Herhaal de effectieve campagnemethoden met enige regelmaat.
6. Vernieuw waar mogelijk en nodig.

5.2. Monitoring van effecten

Naast het monitoren van kennis, houding en gedrag als gevolg van educatieve activiteiten, verdient het ook aanbeveling om in kaart te brengen welke activiteiten en maatregelen worden uitgerold.

De effecten van maatregelen – of beter: de resterende verkeersonveiligheid in het verkeer – kunnen in kaart gebracht worden aan de hand van risicofactoren of Safety Performance Indicators (SPI's). Door in kaart te brengen welke onderdelen van het verkeerssysteem nog afwijken van wat voor de verkeersveiligheid wenselijk zou zijn, kunnen SPI's worden gebruikt voor de ontwikkeling van proactieve, 'risicogestuurde' beleidsinstrumenten.

Om de uiteindelijke effecten van beleid op ongevallen en slachtoffers te monitoren, kunnen ongevallen- en slachtoffercijfers worden benut. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met andere ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op zowel de ontwikkeling van ongevallen en slachtoffers als op de ontwikkeling van de datakwaliteit.

Conclusies moeten met de nodige voorzichtigheid worden getrokken. Bovendien kunnen we alleen goed verbanden leggen tussen beleidsinspanningen en effecten als van de verschillende onderdelen goede objectieve metingen beschikbaar zijn. SWOV heeft hierover veel kennis en relevante contacten die het ROV-ZH kan benutten om tot een zinvol monitoringsprogramma te komen.

Literatuur

Aarts, L. (2016). *Risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Wat is het en wat kun je ermee?* Paper gepresenteerd op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres, 21 april 2016, Den Bosch.

Aarts, L. & Bax, C. (2015). *Eerste gemeentelijke benchmarks verkeersveiligheid. Uitwerking en verkenning met een aantal gemeenten.* R-2015-19. SWOV, Den Haag.

Aarts, L., Eenink, R. & Weijermars, W. (2014). *Opschakelen naar meer verkeersveiligheid. Naar maximale veiligheid voor en door iedereen.* R-2014-37. SWOV, Den Haag.

Aarts, L., Boele, M. & Bos, N. (2017). *Maak van de nul een punt in Zuid-Holland.* R-2017-5. SWOV, Den Haag.

Berg, Y. (2013). *Analysis of road safety trends 2012. Management by objectives road safety work towards the 2020 interim targets.* Publication 2013:178. The Swedish Transport Administration, Borlänge.

Minister van Infrastructuur en Milieu (2015). *Maatregelen verkeersveiligheid.* Brief aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 18 november 2015. Dossiernr. 29 398. Nr. 478. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.

MRDH (2016). *Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025.* Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Rotterdam.

Pol, B., Swankhuisen, C. & Vendeloo, P. van (2007). *Nieuwe aanpak in overheidscommunicatie: mythen, misverstanden en mogelijkheden.* Coutinho, Bussum.

Provincie Zuid-Holland (2016). *Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025. "Samen verder fietsen".* Provincie Zuid-Holland, Den Haag.

ROV-ZH (2016a). *Meerjarenprogramma Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2017-2020.* ROV-ZH, Den Haag.

ROV-ZH (2016b). *Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland. Visie ROV-ZH 2017-2020.* ROV-ZH, Den Haag.

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P.; Commandeur, J.J.F. (2007). *Wanneer is educatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten.* R-2006-28. SWOV, Leidschendam.

Twisk, D. (te verschijnen). *Verkeersveiligheid, wiens verantwoordelijkheid is het eigenlijk? Over patriarchale overheden en eigenzinnige burgers.* SWOV, Den Haag. [In voorbereiding]

Visser, L. & Aarts, L. (2018). *Noordelijke proeftuin verkeersveiligheid. Verslag van de eerste fase.* R-2018-3. SWOV, Den Haag.