

# ROV

# MAGAZINE



- **Essentiële eisen en herkenbaarheidskenmerken**
- **Verkeerseducatie in het Voortgezet Onderwijs**
- **Wegbeelden als nieuwe basis voor verkeersveiligheid**

september 2008  
nr. 3

**ROV** MAGAZINE

Het ROV Magazine is een kwartaaluitgave van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland

**Redactie:**

Anneke van Gool  
Coby Nypels

**Eindredactie:**

ROV-ZH

**Redactieadres:**

ROV Magazine  
t.a.v. Anneke van Gool  
Engelandlaan 172  
2711 DW Zoetermeer  
tel. 079 - 330 06 00  
ah.gool@pzh.nl

**Website:**

www.rovzuidholland.nl

**Vormgeving:**

vM-design

**Druk:**

Thieme Media Services

**3****Voorwoord**

De gang zit er al weer stevig in...

**4****Impressies van de themadag**

Verkeerseducatie in het Voortgezet Onderwijs

**5**

RVV boekjes en verkeersbordenposters

**6****Interview met verkeersgedeputeerde Asje van Dijk**

De burgers moeten zelf het goede voorbeeld geven

**8**

Andere werkwijze Programmagroep Duurzaam Veilig

**9**

De site **www.schoolopseef** blijft zich vernieuwen

**10****Waarom worden wegen op een bepaalde manier ingericht?**

Essentiële eisen en herkenbaarheidskenmerken

**11**

Erratum: Ongevallencijfers

**12****Wegbeelden als nieuwe basis voor verkeersveiligheid**

Van ongevalcijfers naar risicocijfers

**13**

Wat doet het ROV Zuid-Holland met grijze wegen?

**14****Interview met Willem Waterreus**

VVN op de bres voor zwakste verkeersdeelnemers

**16**

Najaarscampagnes

**Bij de voorpagina**

Foto: Ada Aalbrecht

Tijdens de Themadag over verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs betoonden de leerlingen van de Accent school voor Praktijkonderwijs in Hoogvliet zich perfecte gastheren en gastvrouwen. Lees ook het artikel op pagina 4.

## De gang zit er al weer stevig in...

door Hans Vergeer

De vakantieperiode is achter de rug en de gang zit er al weer stevig in. Bij terugkomst stond ons kantoor vol met pallets en dozen om alle scholen, verkeersleerkrachten en werkers in het veld te voorzien van de nodige materialen voor het najaar.

Duizenden verkeerskalenders met bijbehorende cd's stonden klaar voor verzending naar de scholen, honderden veiligheidshesjes voor de verkeersleerkrachten, om veilig met de kinderen de praktijklessen te kunnen geven, pakken met posters en dozen met brochures om in te zetten bij de verschillende publiekscampagnes waarover u elders in dit magazine meer kunt lezen. Maar dat is niet het enige waar de medewerkers van het ROV-ZH zich de komende tijd mee bezig gaan houden.

De minister heeft in juli het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* aan de Tweede Kamer aangeboden. De eerste discussierondes zijn gehouden en het is nu aan de regio's om op basis van dit plan te komen tot uitvoeringsactiviteiten die de doelen van het plan in de komende jaren kunnen realiseren. In oktober wordt daarvoor een werkconferentie gehouden waaraan velen – ook het ROV-ZH – hun bijdrage zullen leveren. In het voortraject zal het plan bestudeerd worden om de voor ieder van belang zijnde componenten te selecteren en op basis daarvan voorstellen voor passende en haalbare activiteiten te formuleren. Uiteraard moeten daarbij de plannen de van regievoerders en de RPV's zeer nauw betrokken worden. Ook vindt er afstemming plaats met andere – landelijke – partners op verschillende studiedagen en overleggen. Dit zijn intensieve trajecten die voor ons allen van groot belang zijn voor de te leveren inspanningen op verkeersveiligheidsgebied in de toekomst.

Ook zal er veel energie gestoken worden in de realisatie en uitvoering in *pilots* van het programma en communicatieplan voor de structurele aanpak van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Er is veel vraag vanuit de scholen en dus moeten er kwalitatief goede en voor ieder beschikbare producten ontwikkeld worden. De eerste stappen zijn gezet en het ziet er veelbelovend uit. De nieuwe aanpak van de BROEM-cursussen, vorig jaar in gang gezet, wordt dit najaar geëvalueerd. Dat gebeurt samen met SWOV, Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), VVN en RUG. We hopen voldoende gegevens te krijgen om deze cursus voor het hele land op een uitstekend niveau neer te kunnen zetten. Ook wordt samen met een bedrijf in Waddinxveen een eerste proef gedaan met een nieuwe opzet van de scootmobielcursus en de mogelijkheid om deze geheel 'in huis' te verzorgen. De ontwikkeling van de cursus is verzorgd door VVN in Alblasterwaard en VVN district ZH. Ook hierover zult u in de toekomst zeker meer geïnformeerd gaan worden.

Mijn voorwoord teruglezend vraag ik mij af: kan dit wel allemaal gerealiseerd worden. Toch heb ik er alle vertrouwen in omdat er zeer veel enthousiaste en gedreven mensen zijn die hieraan willen en kunnen werken. ➔

Hans Vergeer  
hoofd ROV-Zuid-Holland



# Verkeerseducatie in het Voortgezet Onderwijs

door Ada Aalbrecht

Op woensdag 11 juni 2008 waren ruim 40 mensen uit het ondersteuningsnetwerk voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs in Zuid-Holland te gast bij de Accent school voor Praktijkonderwijs in Hoogvliet om zich met elkaar te buigen over de vraag hoe de structurele aanpak van deze verkeerseducatie vorm en inhoud moet krijgen in de komende jaren. Allerlei bouwstenen zijn aangereikt en ideeën zijn uitgewisseld. Het was kortom een vruchtbare dag!



Na ontvangst met koffie en 'huisgemaakte' versnaperingen (de leerlingen van de school presenteerden zich de gehele dag als volleerde horeca-medewerkers!) vond het plenaire ochtendprogramma plaats in het tuinlokaal van de school. Onder de spitse leiding van Christel

Mourik (verkeerswethouder van Spijkenisse en RPV-voorzitter in Rotterdam-Rijnmond) was allereerst het woord aan het ROV-ZH om te schetsen hoe in opdracht van het ROV-ZH door veel partners wordt gewerkt aan de opbouw van een structurele aanpak van verkeerseducatie aan de middelbare scholieren. Inzet is om in 2010 een volledig programma gereed te hebben, waarbij de organisatie in de RPV en in en rond de school 'staat' en waarbij een productenlijn volgens een doorgaande leerlijn gereed is. Het laatste betekent: deels gebruik maken van geschikte al ontwikkelde producten en deels een serie nieuwe modules ontwikkelen.

### Leren van de burens

Volgens goed gebruik in ROV-kring leggen we graag ons oor te luisteren bij collega-ROV's, die goede voorbeelden laten zien. Op het vlak van structurele verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs kun je dan niet heen om de opzet en ervaringen in Limburg. Daarom waren we blij dat ROV-medewerker Carla Kuppens tijdens de themadag uitvoerig wilde presenteren hoe de opzet en uitvoering er in Limburg uit ziet. Vrijwel elke school heeft hier een meerjarig convenant met gemeente en ROVL op grond waarvan ze een verkeerscoördinator of schoolcontactpersoon verkeer aanstellen, in netwerken samenwerken en jaarlijks projecten uitvoeren. (Naar voorbeeld van deze structuur zijn er in Zuid-Holland ook convenanten



afgesloten in Holland Rijnland en op Goeree Overflakkee, en hebben meerdere andere RPV's het voornemen dit voorbeeld te volgen).

Een voorbeeld van de in Limburg uitgevoerde projecten is [www.opwegnaarschool.nl](http://www.opwegnaarschool.nl), een digitaal programma aan de hand waarvan leerlingen de knelpunten op de school-thuisroute in kaart brengen en een educatie-module doorlopen. Carla Kuppens heeft exact beschreven wat de recente ervaringen met dit programma zijn in Limburg, zodat we daarmee in Zuid-Holland rekening kunnen houden. Ook hier zijn immers *pilots* met dit project mogelijk.

### Wat vinden de scholen?

Misschien is dit wel de allerbelangrijkste vraag voor het welslagen van de opbouw van een daadwerkelijk structurele samenwerking tussen scholen en RPV's op het punt van verkeersveiligheid.

Het was dan ook heel prettig dat de schoolcontactpersoon verkeer van een Leidse vestiging van Visser 't Hooft, Ellie van de Bosch, de aanwezigen wilde vertellen wat haar ervaringen en wensen zijn na een aantal jaren contractuele samenwerking met de RPV Holland Rijnland.

Uit haar verhaal wordt duidelijk dat het faciliteren van de schoolcontactpersoon (ook met financiële middelen) een succesfactor is. Maar ook het aanbieden van leuke, eigentijdse, min of meer hapklare projecten is cruciaal. De opbouw van een netwerk met collega-coördinatoren en het vinden van een goed project voor de hogere leerjaren staan hoog op Ellies wensenlijstje.

Een andere praktijkervaring kwam van de gastvrouw van vandaag, locatieleider Yvonne Laging van de praktijkschool. Zij benadrukte het enorme belang van de lessen van verkeersleerkracht Peter van der Laarse voor de ontwikkeling van de veilige en zelfstandige mobiliteit van haar leerlingen. Peter onderstreepte dit met voorbeelden uit zijn praktijk op deze school.





**De kracht van theater**  
De ochtendsessie werd afgesloten met een scène uit de voorstelling *Zeven Sloten* van Johan Cahuzak en diens toelichting op de voorstelling. De zaal was muistil tijdens zijn optreden en dit maakte duidelijk hoe sterk theater kan werken om toeschouwers te raken

met en te betrekken bij een onderwerp, in dit geval veilig verkeersgedrag. Johan heeft deze voorstelling ontwikkeld in opdracht van het ROV in Limburg en is door het ROV-ZH gecontracteerd om dit najaar ook in Zuid-Holland 10 voorstellingen te spelen bij wijze van proef. Na de lunch (wederom van de hand van leerlingen) konden deelnemers kennis maken met drie bestaande projecten, te weten *StreetExpress* (ontwikkeld door HCO in opdracht van het Stadsgebied Haaglanden), [www.opwegnaarschool.nl](http://www.opwegnaarschool.nl) en *TeamAlert's Kruispunt*.

**Waar gaan en staan we voor in Zuid-Holland?**

Aan het begin van het middagprogramma was aan Johan Cahuzak de schone taak om samen met de deelnemers te komen tot een gezamenlijke missie voor het werken aan het onderwerp van deze themadag. Hoewel er (nog) geen kernachtige kreet uit de interactie is gedestilleerd zijn wel veel kreten genoemd die een ieder kon onderschrijven: *samenwerken met jongeren, een ervaringsgerichte aanpak, positiviteit, uitdaging en structurele samenwerking* zijn misschien wel de belangrijkste daarvan.

**Parallelsessies**

Gedurende een deel van de middag heeft een deel van de groep aanwezigen zich gebogen over de vraag of een verkeersleerkracht in het Voortgezet Onderwijs wenselijk is. Het antwoord op die vraag was - globaal gezegd - 'ja'. De verkeersleerkracht kan de functie hebben van 'professionele motor' die samenwerkt met een contactpersoon in de school zelf. Nader zal moeten worden uitgewerkt welke activiteiten deze verkeers-

leerkracht/gastdocent moet doen, en voor welke thema's al 'natuurlijke' gastdocenten aanwezig zijn. De pilots met de ROV-modules voor verkeerseducatie zullen nog uitwijzen hoe de organisatie van verkeerseducatie vorm kan krijgen en wat de rol van de verkeersleerkracht/gastdocent daarbij is. In een tweede parallelsessie is stilgestaan bij het onderwerp alcohol, drugs en verkeer. Aan de hand van een onderdeel uit de conceptmodule die de GGD Zuid-Hollandse Eilanden in opdracht van het ROV-ZH ontwikkelde rond dit thema, is gepresenteerd op welke manier het onderwerp aan de orde kan komen bij jongeren. Deelnemers aan de parallelsessie hebben hun mening hierover gegeven.

**Afsluiting**

Bij de afsluiting van de themadag kon Hans Vergeer concluderen dat er veel goede nieuwe en bestaande ideeën en projecten de revue waren gepasseerd op deze dag, en dat de themadag hierdoor en door de actieve inzet van alle aanwezigen een succes was.

**Vervolgstappen**

Dat de themadag heeft bijgedragen aan concrete acties is bijvoorbeeld gebleken in Vlaardingingen, waar de verkeersveiligheidscoördinator alle directeurs van de scholen heeft bezocht (of afspraken daarvoor heeft gemaakt) om hun interesse in de gepresenteerde projecten te polsen. Ook zijn op tal van scholen inmiddels afspraken met Johan Cahuzak gemaakt voor het spelen van *Zeven Sloten*. Inmiddels heeft het ROV-ZH opdracht gegeven tot het ontwikkelen van een communicatiestrategie naar jongeren, scholen en intermediairs. In komende edities van dit Magazine zult u daar zeker over worden geïnformeerd.

**Verslag van de themadag**

Van de dag is een verslag gemaakt, dat naar alle deelnemers is gestuurd. Als u een exemplaar hiervan wilt ontvangen, neem dan contact op met het ROV-ZH via [rovinfo@pzh.nl](mailto:rovinfo@pzh.nl) of telefoon 079-3300600. Meer informatie over de ontwikkelingen binnen het programma structurele aanpak verkeerseducatie voortgezet onderwijs is te verkrijgen bij Ada Aalbrecht.



## RVV boekjes en verkeersbordenposters

Binnenkort is de herziene uitgave 2008 van de welbekende RVV boekjes weer bij het ROV Z-H te bestellen. Tevens zijn er nog speciale verkeersbordenposters voor kinderen en de poster *Reis wijzer door het verkeer* verkrijgbaar. U kunt de boekjes en/of posters gratis (binnen Zuid-Holland) aanvragen via: [rovinfo@pzh.nl](mailto:rovinfo@pzh.nl) of telefonisch: 079 3300600



# De burgers moeten zelf het goede voorbeeld geven

Gedeputeerde dr. J.W.A. (Asje) van Dijk (CDA) trad in 2003 aan als gedeputeerde in Zuid-Holland. Zijn huidige portefeuille Verkeer & Vervoer en Economie omvat ook verkeersveiligheid. Daarom leggen we in dit nummer Asje van Dijk een aantal vragen voor over verkeersveiligheid en de plannen en de mogelijkheden van de provincie.



### Hoe ziet u het belang van verkeersveiligheid in relatie tot het gehele verkeers- en vervoersbeleid?

"Ik merk dat het onderwerp verkeersveiligheid weer belangrijker wordt, juist als het gaat om de integrale aanpak samen met bereikbaarheid en leefbaarheid! In de tijd van het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland

(POV-ZH) was het al een belangrijk item dat, met name waar het de gedragsbeïnvloeding betrof, provinciebreed opgepakt werd. De aanpassingen in de infrastructuur werden gedaan door de wegbeheerders met als basis de principes en richtlijnen rond Duurzaam Veilig. Het aantal verkeersslachtoffers was – ook landelijk – nog hoog, en alle activiteiten van het POV-ZH en ook van de provincie zelf waren dan ook gericht op het terugdringen van het aantal slachtoffers. Door wijzigingen op rijksniveau, namelijk het van kracht worden van de Wet op de Brede Doel Uitkering (BDU) en verdergaande decentralisatie van verkeers- en vervoerstaken op 1 januari 2005, moest het POV-ZH in zijn toenmalige vorm worden opgeheven. De minister heeft voor Zuid-Holland in 2004 drie aparte regievoerders aangewezen die elk in hun gebied invulling gingen geven aan het verkeers- en vervoersbeleid: het stadsgewest Haaglanden, de stadsregio Rotterdam en de rest van de provincie Zuid-Holland. Dat betekende dus: opheffing van het POV-ZH en het instellen van een Platform Verkeersveiligheid Regiegebied Zuid-Holland. De drie regievoerders kregen ieder een eigen deel uit de BDU-gelden. Voor Zuid-Holland moesten wij dus alles opnieuw vorm geven. Uiteraard houden wij goed contact met Haaglanden en stadsregio Rotterdam."

### Opvolging geregeld

"Door het afsluiten van een bestuursovereenkomst met Haaglanden en Rotterdam hebben wij gezamenlijk de inzet van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid ZH, als opvolger van het POV-ZH, geregeld. Daarnaast is er een Provinciaal Verkeers- en Vervoersberaad en een Platform Verkeersveiligheid om binnen ons regiegebied de coördinatie en stimulering van het verkeersveiligheidsbeleid richting de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's), de wegbe-

heerders, politie en Openbaar Ministerie te waarborgen. Er zijn door de provincie en de RPV's nieuwe meerjarenplannen opgesteld die leidraad zijn voor de verdeling van de subsidies uit de Brede Doel Uitkering. Daarnaast is het beheer van de provinciale infrastructuur in handen gegeven van de Dienst Beheer Infrastructuur. Die volgt een nieuwe trajectwijze aanpak. Dat betekent dat als een wegtracé aan grootschalig onderhoud toe is, naar alle aspecten (doorstroming, veiligheid, belijning) wordt gekeken, en alles in één keer en integraal wordt uitgevoerd. Deze aanpak levert naast een kwaliteitsverbetering vaak ook een kostenbesparing op. Vroeger zouden wij bijvoorbeeld na een ongeval werkzaamheden uitvoeren om die specifieke locatie veiliger te maken, een uitrit te verplaatsen, een vangrail plaatsen. En een jaar later, na nog een ongeval, zouden we weer een stukje gaan verbeteren. Nu kunnen wij een heel traject tegelijk aanbesteden en ook alle verbeteringen op elkaar afstemmen volgens de principes van Duurzaam Veilig. Nu, in 2008, constateer ik dat verschillende deelaspecten van verkeersveiligheid hoger op de agenda staan, ook interprovinciaal, met als nationaal hoogtepunt het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 van minister Eurlings, als uitwerking van de Nota Mobiliteit. Hierdoor zullen de komende jaren alle decentrale overheden proberen nog meer aandacht aan verkeersveiligheid te geven."

### Altijd terugkerend aspect

"Verkeersveiligheid is een aspect van het verkeers- en vervoersbeleid dat altijd terugkomt. Als je bijvoorbeeld als overheid wilt stimuleren dat mensen op de fiets naar bus of trein gaan, dan moeten zij daar wel veilig kunnen komen. Gedragsbeïnvloeding door communicatie en educatie is daarbij belangrijk: alle weggebruikers moeten in een vroeg stadium leren hoe je je veilig in het verkeer gedraagt. Maar ook de bus moet een veilige plek op weg hebben; het stoppen bij een halte moet niet tot gevaarlijke situaties leiden voor andere verkeersdeelnemers."

### Waar ligt naar uw mening voor de provincie Zuid-Holland het accent als regievoerder en als wegbeheerder als het gaat om verkeersveiligheid?

"In ons meerjarenplan verkeersveiligheid Zuid-Holland 2008 - 2010 zijn de accenten aangegeven die wij samen met de regionale partners hebben geformuleerd. Want wij zijn regievoerder, maar het werk gebeurt in de regio's en RPV's, die ook een eigen verantwoordelijkheid hebben, bijvoorbeeld als wegbeheerder. Wij zetten in op een aanzienlijke vermindering van het

aantal verkeersslachtoffers. Volgens de uitwerking van het Coalitieakkoord van ons college streven we naar *minder dan 39 verkeersdoden in 2011* in ons regiegebied. Maar het noemen van aantallen valt mij toch zwaar, want het lijkt net of je 'tevreden' bent als er een paar jaar geleden nog 27 verkeersdoden waren op de provinciale wegen, en in 2007 'slechts' 15. Of dat we van 215 ziekenhuisgewonden in 2002 toch moeten streven naar 145 in 2011. Zo kun je dat natuurlijk niet stellen. Het is immers vreselijk wat er in een gezin gebeurt als een van de gezinsleden bij een ernstig ongeval is betrokken. Dat is niet in statistieken uit te drukken. Ieder slachtoffer is er altijd één te veel. Mensen moeten zich veilig over straat kunnen bewegen, kunnen reizen van A naar B, en erop kunnen vertrouwen dat ook andere weggebruikers zich aan de verkeersregels en aan normaal menselijk fatsoen zullen houden."

#### **Inzetten op permanente verkeerseducatie**

"Er is al veel gebeurd aan de verbetering van de infrastructuur en aan het opheffen van verkeersonveilige plekken. Bij iedere nieuwe weg die de provincie aanlegt of bij renovatie van bestaande wegen volgen wij de principes van Duurzaam Veilig. Maar nu gaat het vooral ook om de gedragsaspecten, de mensgerichte maatregelen. In ons meerjarenplan is aangegeven dat wij inzetten op Permanente Verkeers Educatie (*Een leven lang leren*) want ons hele leven lang, van 0 jaar tot boven de 100, zullen wij op een of andere manier deelnemen aan het verkeer. We gaan daarom, naast het uitvoeren van de programma's in het basis- en voortgezet onderwijs, samen met alle partners ook extra aandacht geven aan de leeftijdscategorie van 25 t/m 59 jaar en de groep van 60 jaar en ouder, aan snelheidsovertreders op 50- en 80 km-wegen en aan alcoholgebruik in het verkeer. Dit doen wij door goede afspraken te maken met en in de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid, met politie en het Openbaar Ministerie, maatschappelijke organisaties als VVN, Fietsersbond, Team Alert en waar mogelijk ook met het bedrijfsleven en rijsscholen. Verkeersveiligheid is een samenspel van de betrokken overheden, de publieke en maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Daarbij vormen de vele vrijwilligers, die activiteiten in de regio organiseren een heel belangrijke pijler onder het verkeersveiligheidswerk."

#### **De infrastructuurle mogelijkheden zijn beperkt, of slechts tegen zeer hoge kosten te realiseren. Ziet de provincie Zuid-Holland zich hierdoor genoodzaakt accenten te gaan verleggen. Zo ja, op welke wijze?**

"Zoals ik al aangaf heeft het denken over infrastructuurle mogelijkheden alléén zijn langste tijd gehad. Er is al zoveel gedaan en nieuwe wegen worden Duurzaam Veilig ingericht. Toch is er nog wel winst te behalen. Daarbij denk ik vooral aan de wegen die in beheer zijn bij gemeenten en waterschappen. Ook ligt er nog een probleem bij wegen waar bijvoorbeeld uitritten van woningen of bedrijven en woonerven op uitkomen, de zogenaamde

erftoegangswegen. Als wij die echt verkeersveilig willen inrichten, zouden wij idealiter buiten de bebouwde kom parallelwegen moeten aanleggen om snel en langzaam verkeer te scheiden. Maar bij sommige wegen of in kleine kernen is dat erg moeilijk of zelf onmogelijk, er is gewoon te weinig ruimte. En dan staan wij soms voor moeilijke keuzes: moeten we woningen slopen en voor veel geld die parallelwegen, rondwegen of tunnels aanleggen? Is dat in het belang van de mensen die daar wonen? Hebben wij daarvoor voldoende geld? Dat is een politieke keuze die per tracé anders kan uitvallen."

#### **Thema van de toekomst**

"Het thema van de toekomst is dus niet primair de verbetering van de infrastructuur, maar het inzetten op *gedrag* en op *innovatie* van alles wat met de met de verschillende soorten voertuigen (dus ook fiets of bromfiets) te maken heeft. Wij zoeken nieuwe concepten, nieuwe invalshoeken. Ik kom weer terug op het gedrag. Wij kennen allemaal situaties waarbij weggebruikers absoluut onverantwoord rijden. De minister is ook aan het nadenken over een strengere aanpak van die overtreders, betere handhaving van de verkeersregels dus. Dit najaar zal de minister daar met de decentrale overheden over spreken. Wij zullen natuurlijk met de regio's overleggen of politie en Openbaar Ministerie daar ook meer op kunnen inzetten. Binnen de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid is dit een hot item."

#### **De burgers zijn zelf verantwoordelijk**

"Maar het gaat niet alleen om handhaving! Ik zou graag bevorderen dat de burgers inzien dat zij zélf verantwoordelijk zijn en zélf het goede voorbeeld aan hun kinderen geven. Daar is nog zoveel te winnen! In die zin wordt er op het gebied van de gedragsbeïnvloeding enorm goed werk gedaan door Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, de RPV's en niet te vergeten het ROV-ZH. Er is ook veel contact met rijsschoolhouders, met grote (transport) bedrijven; iedereen die iets met verkeer en vervoer te maken heeft, maakt deel uit van een van onze doelgroepen. Zij kunnen hun vragen aan ons stellen en wij gaan naar hen toe als er nieuwe ontwikkelingen zijn. Maar Zuid-Holland hoeft dat niet allemaal zelf uit te vinden. Er speelt zeer veel om ons heen. Veel bij verkeersveiligheid betrokken organisaties zijn aan het nadenken hoe wij die moeilijke doelstelling van *nog minder verkeersslachtoffers* waar kunnen maken. En dan kom je op een heel ander terrein: de grote nieuwe concepten."

#### **Nieuwe concepten**

"Buiten de groep specialisten zijn deze concepten nog niet zo bekend. Zo gauw er meer overeenstemming is over mogelijke positieve effecten, zal er zeker meer over gecommuniceerd worden. Het zijn nu *pilots*. Ik noem er enkele: *Shared Space*, een toepassing waarbij in met name stedelijke gebieden geen expliciete scheiding van verkeerssoorten wordt toegepast. Daardoor worden alle

weggebruikers juist meer gestimuleerd om alert te zijn en moeten ze voortdurend verkeersveilige keuzes maken. Automobilisten zullen langzamer gaan rijden. Juist door het weghalen van zekerheden moet je beter gaan opletten en wordt het 'sociale gedrag' belangrijk. Dat is dus iets anders dan op de 80 km-wegen, waar wij wel het langzaam en snel verkeer uit elkaar willen halen omdat de snelheden te veel van elkaar verschillen. We kennen allemaal wel voorbeelden van groepjes fietsers die aangereden zijn door een auto.

*Natuurlijk Sturen* is een ander nieuw concept, waarbij landschappelijke elementen worden gebruikt om de weggebruiker voorzichtiger en veiliger te laten rijden. Er wordt gebruik gemaakt van de coulissewerking van bomenrijen, accentuering met markeringen van smalle bruggen, heggen etc. om snelheid en gedrag aan te passen en zo meer veiligheid te creëren.

En ik verwacht veel van *vergaande innovatie*: verschillende autofabrikanten hebben prototypes van een absoluut veilige auto gemaakt met bijvoorbeeld airbags buiten op de motorkap of voorruit, waardoor voetgangers of fietsers 'veilig landen'. Maar over niet al te lange tijd zullen auto's ook uitgerust kunnen worden met apparatuur die waarschuwt als er verkeer uit een zijstraat komt en die de auto – indien nodig – doet afremmen. Ik denk dat er dan veel zal veranderen in het verkeersbeeld."

***Bij het werken aan verkeersveiligheid zijn zeer veel partners betrokken, ieder met eigen mogelijkheden en verantwoordelijkheden. Op welke wijze kan en wil de provincie Zuid-Holland al deze partijen betrekken bij de verkeersveiligheid.***

"Ik ben van plan om de verkeersveiligheidsfunctie beter te integreren in het provinciebrede overleg met de portefeuillehouders Verkeer en Vervoer. Zoals ik net aangaf, hebben we permanent contact met de RPV's, waar in feite 'alles gebeurt' en waar men ook dicht bij de burger staat: bij die weggebruiker, die bewoner van een gevaarlijke straat met een school. En er zijn warme banden met politie en Openbaar Ministerie, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland en tal van anderen. Het ROV-ZH organiseert en ondersteunt op vele manieren deze partners als het om verkeersveiligheid gaat. Maar de kern is juist dat iedereen dit doet vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid."

***Wanneer vindt u dat gesproken kan worden van een veilig verkeersbeeld in Zuid-Holland, economisch gezien en in de woon- en leefomgeving?***

"Het is een utopie te denken dat wij veilig zijn in het verkeer als iedereen met het openbaar vervoer reist, als niemand meer hoeft te forensen en op fiets- of loopafstand van zijn woning mag werken. De samenleving zoals wij die nu hebben opgebouwd, heeft nu eenmaal in zich dat er veel wordt gereisd en veel wordt vervoerd. Ik denk dat de *in car* systemen over enkele jaren veel kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dat is weer een heel ander thema. Maar ik zou vooral willen zien dat mensen meer op elkaar letten in het verkeer, de fatsoensnormen respecteren, en zich houden aan de verkeersregels."



## Andere werkwijze Programmagroep Duurzaam Veilig

door Rien Visser

In het jaarprogramma van het ROV Zuid-Holland is onder andere het ondersteunen van programmagroepen opgenomen. De programmagroepen zijn er op hun beurt weer om het ROV Zuid-Holland te adviseren en te ondersteunen. Eén van de programmagroepen is de programmagroep Duurzaam Veilig. Om een aantal redenen is gekozen voor een andere werkwijze van deze programmagroep.

Tot nu toe bestond deze programmagroep uit één overleggroep met een aantal experts op hun vakgebied. De verscheidenheid van onderwerpen is echter zo groot dat binnen één overleggroep de afzonderlijke onderwerpen onvoldoende aan bod komen. De motivatie om deel te nemen aan dit overleg kan per deelnemer afhankelijk van het onderwerp sterk verschillen. Er is daarom een kerngroep gevormd van drie personen die de ontwikkelingen in het vakgebied volgt en het initiatief neemt om werkgroepen te vormen voor een bepaald onderwerp. De kerngroep formuleert ook de

opdracht voor een werkgroep. Dit heeft als voordeel dat per onderwerp de deskundigen bij elkaar komen te zitten. Voor de deelnemers aan de werkgroepen heeft het ook als voordeel dat deelname eindig is. Zodra aan een opdracht is voldaan kan de werkgroep worden opgeheven. Als eerste zal gestart worden met een werkgroep grijze wegen. Andere onderwerpen die voor werkgroepen in aanmerking komen zijn: landbouwverkeer, oversteekvoorzieningen en inpassen van de weg in de omgeving.





# Website [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) blijft zich vernieuwen

door Ada Aalbrecht

De site mag zich inmiddels verheugen in grote bezoekersaantallen. Toch blijven bouwers en redactieleden van de 'SEEF-Site' zich inspinnen om deze telkens nog beter te laten aansluiten bij de wensen van de gebruikers. Dit tot genoegen van veel bezoekers, ook van ver buiten de provinciegrenzen!

## Recente veranderingen

Door aanpassingen in de lay-out van de homepage ziet de bezoeker in één oogopslag wat de site aan actuele items én interactieve faciliteiten te bieden heeft. In drie afzonderlijke kolommen zijn de algemene nieuwsitems en die voor leerkrachten en leerlingen naast elkaar te zien. Ook Seef in zijn rol van 'Zoefende reporter' met zijn maandelijkse filmimpressies op locatie is een vaste waarde geworden waar veel leerlingen in Zuid-Holland inmiddels mee kennis hebben gemaakt.

De poll is een echte *eyecatcher* op de homepage en heeft dan ook al veel bezoekers verleid hun visie op de maandelijks wisselende stelling te geven.

Op de leerkrachtenpagina wordt telkens een ander actueel project of product 'uitgelicht'. Ook zijn de gegevens van de adviseurs in de regio's (van verkeersleerkrachten tot RPV-projectleiders) zodanig per regio gestructureerd, dat u gemakkelijker kunt vinden bij wie u in uw regio moet zijn.

Alle belangrijke rubrieken op de site blijven gemakkelijk vindbaar, zowel door de overzichtelijke structuur met buttons als door de nieuw aangebrachte zoekfunctie.

## Verwacht in het najaar:

Seef krijgt het nog drukker met de site vanaf het nieuwe schooljaar. Want al blijft hij Zoefend rapporteren over de actualiteit, hij zal ook de gecertificeerde scholen blijven volgen bij hun werk.

De maandelijkse wisseling van thema's maakt plaats voor een wat losser stramien: nieuws in SCHOOL-op-SEEFland laat zich nu eenmaal niet door de maanklok dicteren. Soms zal de inhoud van de site dan ook frequenter en soms wat minder frequent wisselen, afhankelijk van wat zich aandient.

Zo nu en dan zal een gastredacteur haar of zijn opwachting maken bij de vulling van de site. En ten slotte gaat

ook [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) mee met de ontwikkeling om lessen digitaal aan te bieden via het digitale schoolbord.

## Blijf online bij SEEF!

Via de digitale nieuwsflits worden de vaste abonnees maandelijks op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen binnen het programma SCHOOL op SEEF en de website. Nog geen abonnee maar wel interesse?

Surf naar [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) en meld u aan via de knop 'digitale nieuwsflits'.



Een Blowie Goochem op een evenement neerzetten?  
Kijk op [www.rovzuidholland.nl](http://www.rovzuidholland.nl)

# Waarom worden wegen op een bepaalde manier ingericht?

## Essentiële eisen en herkenbaarheidskenmerken

door Rien van der Drift\*

Sommige wegen zijn zo duidelijk herkenbaar dat de weggebruiker precies weet welk (snelheids)gedrag van hem wordt verwacht. Dat zijn met name de autosnelwegen en de wegen in verblijfsgebieden (dat wil zeggen goed ingerichte 30 km/h zones en woonerven). Het effect zie je terug in het lage ongevalsrisico van deze wegen.

### Waarom monitoren?

De overige wegen zijn er in veel verschillende uitvoeringsvormen. Van deze wegen is vaak niet in een oogopslag duidelijk hoe hard je mag rijden en welke verkeersdeelnemers je op de weg kan verwachten. Is er bijvoorbeeld sprake van langzaam verkeer op een weg, zijn er uitritten? Soms zijn er fietsers en/of landbouwverkeer op de weg. Soms zijn er alleen parallelwegen of fietspaden en parallelwegen. Met andere woorden: de verkeerssituatie verschilt vaak per wegvak. Daarnaast is niet duidelijk wat de wegcategorie met bijbehorende snelheidslimiet is van de weg waarop men rijdt. Dat wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld uitritten van particulieren of bedrijven, terwijl de weg wat betreft functie en wegbeeld een gebiedsontsluitingsweg (80 km/h weg) is.

### Gemengde functies

Van oudsher hebben wegen ononderbroken zijmarkering met een middenmarkering in de vorm van een deelstreep. Deze indeling is universeel en terug te vinden in de meeste landen. De snelheidslimieten variëren daarbij enorm.

De functies van de wegen (stromen, ontsluiten en erf-functie) zijn dus vaak gemengd. In het kader van het concept Duurzaam Veilig wordt getracht de functie van een weg zoveel mogelijk te laten overeenstemmen met het gebruik en het wegbeeld alsmede de weg één functie te geven. Dit laatste blijkt in de praktijk vaak erg moeilijk! Om de communicatie over de wegen en de afspraken tussen de verschillende wegbeheerders over de uitvoeringsvorm van een weg te vergemakkelijken, zijn enkele jaren geleden in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig de bestaande wegen in categorieën ingedeeld.

### Landelijke afspraken

Landelijk zijn tussen de diverse overheden die wegen beheren in het Nationaal Mobiliteitsberaad afspraken gemaakt. Dit heeft geresulteerd in de essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK) wat betreft de vorm en de plaats van de markeringen per wegcategorie. Het betreft in detail de indeling van de weg door middel van de strepen. (Zie ook de CROW-publicatie: *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur*, oktober 2004). De afspraak is dat in 2015 alle wegen zijn voorzien van de juiste markering.

Het komt er op neer dat de *stroomwegen* met snelheidslimiet 100 en 120 km/h altijd een doorgetrokken kantstreep hebben en tevens in de middenberm van de enkelbaans autowegen (regionale stroomwegen) een groene middenmarkering.

*Gebiedsontsluitingswegen* met snelheidslimieten 80 buiten de bebouwde kom en 70/50 km/h binnen de bebouwde kom hebben in principe een onderbroken kantstreep of een trottoirband en een middenmarkering. Daarbij wordt langzaam verkeer op deze wegen zoveel mogelijk op aparte paden afgewikkeld.



Markering volgens de 'oude' regels; wat is de snelheidslimiet?



De categorie van de weg is door de markering duidelijk: gebiedsontsluitingsweg limiet 80 km/h.

De *erftoegangswegen* met snelheidslimieten van 60 en 30 km/h hebben geen middenmarkering en zonodig alleen een onderbroken kantmarkering (buiten de bebouwde kom), of een trottoirband (binnen de bebouwde kom).

Deze markeringen voor de verschillende wegen zouden voldoende houvast moeten bieden voor de weggebruikers wat betreft de categorie van de weg en de bijbehorende algemene snelheidslimiet van een weg. Overigens kunnen plaatselijk snelheidsbeperkingen voorkomen in verband met een gevarenpunt of een kruispunt.

De weg moet idealiter zichzelf verklaren (*self-explaining road*) zodat de weggebruiker zonder erbij na te denken als vanzelf het juiste gedrag vertoont. Dat geldt vooral voor het snelheidsgedrag. Het verwachtingspatroon van een verkeersdeelnemer hangt daarmee samen.

Tot slot heeft het CROW, om de inpassing en veiligheid van wegen te ondersteunen, onlangs een publicatie uitgebracht (nr. 259, *'Plattelandswegen mooi en veilig'*). Het is vooral een beeldenboek. Tevens heeft het gedachtgoed van *shared space* op tal van plaatsen geleid tot een (in)richting zonder harde normen en zonder een overdaad aan verkeersborden. In diverse provincies zijn gemeenten op dat gebied actief.

*\*Rien van der Drift is adviseur Verkeersveiligheid, Rijkswaterstaat Zuid-Holland*



De Segway deze zomer toegestaan? Kijk op [www.rovzuidholland.nl](http://www.rovzuidholland.nl)

## Erratum Ongevallencijfers

Helaas zijn in het vorige nummer, in het artikel *Ongevallencijfers 2007 in Zuid-Holland* enige fouten geslopen. Zo is in de tabel waarin de RPV's genoemd worden, de RPV Goeree-Overflakkee weggevalen en wordt bij de RPV Rijnstreek het verkeerde aantal ziekenhuisgewonden genoemd. Daarom hieronder de correcte tabel.

door Margreet Müller

RPZH	doden			ziekenhuisgewonden		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
<b>RPV's</b>						
Holland Rijnland	5	6	10	266	205	245
Hoeksche Waard	3	2	4	60	43	43
Rijnstreek	6	5	2	60	75	62
Goeree-Overflakkee	12	2	5	44	26	30
Alblasserwaard						
Vijfheerenlanden	8	3	8	52	83	75
Midden Holland	6	5	8	213	171	158
Drechtsteden	5	15	8	114	125	119
<b>Totaal RPZH</b>	<b>45</b>	<b>38</b>	<b>45</b>	<b>809</b>	<b>728</b>	<b>732</b>

Voor meer informatie over ongevallencijfers (doden en ziekenhuisgewonden) uitgesplitst naar onder andere vervoerwijze, snelheid en regio kunt u surfen naar de rubrieken 'Monitoring en Analyse' en 'Uw regio' op de ROV-site [www.rovzuidholland.nl](http://www.rovzuidholland.nl), of kunt u contact opnemen met het infopunt van het ROV Zuid-Holland: 079-3300601. Voor lokale cijfers kunt u terecht bij het de verkeerscoördinator van uw gemeente.



# Van ongevalcijfers naar risicocijfers

door Wouter Jorritsma en Ingrid de Bruijn\*

Met het verzamelen en analyseren van ongevalcijfers is de afgelopen decennia veel informatie ingewonnen over verkeersongevallen. Hiermee is in het verleden op een effectieve manier verkeersveiligheidsbeleid gemaakt, wat heeft geleid tot een forse daling van het aantal verkeersongevallen. Nederland is hierdoor één van de meest verkeersveilige landen ter wereld geworden. In de regio Haaglanden is het aantal verkeersongevallen eveneens spectaculair gedaald, ook die met een ernstige afloop. In 2007 vielen er in Haaglanden echter nog altijd 25 doden en 298 ziekenhuisgewonden. Dus blijft het beleid van Haaglanden gericht op een afname van het aantal verkeersslachtoffers.

De verwachting is dat de trend van afname van het aantal verkeersslachtoffers niet doorzet met het huidige verkeersveiligheidsbeleid. Enerzijds komt dat doordat er minder ongevallen gebeuren. Dat is positief, maar zorgt voor minder informatie om hier verkeersveiligheidsbeleid op te baseren. Anderzijds komt dit door een verslechtering van de ongevallenregistratie. Minder ongevallen worden (volledig) geregistreerd, waardoor er minder gegevens zijn over oorzaken en knelpunten. Hierdoor kan een kleine toe- of afname al een groot procentueel verschil veroorzaken. Dit laatste kan in beleid of in de pers verkeerd uitgelegd worden, waardoor de accenten van het beleid niet op de juiste knelpunten worden gericht.

Het Stadsgewest Haaglanden wil nu in de regio een nieuwe aanpak gaan toepassen die als *pilot* succesvol blijkt te zijn bij de gemeente Den Haag. Deze aanpak is ontwikkeld toen bleek dat de gemeente met het oude beleid onvoldoende kon aantonen dat de door haar genomen verkeersveiligheidsmaatregelen effectief waren. Ook besteedde dit beleid te weinig aandacht aan de verkeersveiligheidsbeleving van de weggebruikers. Zodoende is samen met het Stadsgewest Haaglanden en het verkeerskundig adviesbureau VIA gezocht naar een nieuwe methode. Deze methode, specifiek bedoeld voor wegvakken, bestaat onder meer uit het maken van een *verkeersrisicokaart* waarin risicocijfers en wegbeelden de hoofdrol spelen. Voor het bepalen van de onveilige kruispunten en de mate van onveiligheid op deze kruispunten blijft de *black spot*-lijst van belang.

De verkeersrisicokaart geeft de mate van onveiligheid van het wegennet weer aan de hand van een risicocijfer. Dit staat voor de kans dat een verkeersdeelnemer slachtoffer wordt per miljard kilometer dat hij deelneemt aan het verkeer. Dit is berekend aan de hand van het totaal aantal slachtofferongevallen gerelateerd aan de auto-intensiteit en de weglengte. Zo kan het voorkomen dat een weg of kruising bekend staat als gevaarlijk, maar voor de individuele weggebruiker een laag risicocijfer met zich mee brengt. Om vast te kunnen stellen welke kenmerken de

wegen en kruispunten hebben die bepalend zijn voor de verkeersveiligheid is een zogenaamde *wegbeeldenkaart* gemaakt. Een wegbeeld is een combinatie van kenmerken die van invloed is op de verkeersveiligheid. Deze kenmerken hebben betrekking op het gebruik, de inrichting en de omgeving van de weg. Deze drie factoren zijn volgens de principes van Duurzaam Veilig namelijk van invloed op de verkeersveiligheid van een weg of kruispunt.

De gemeente Den Haag heeft ondertussen het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2008-2011* vastgesteld. Dit is gebaseerd op de risicokaart. Voor Den Haag zijn bijvoorbeeld zes wegbeelden opgesteld, te weten: woonstraten, winkelstraten, wegen door gebieden met bedrijvigheid, ontsluitingswegen type 1 tot en met 3. Hieraan zijn de risicocijfers gekoppeld. Uiteindelijk is er op papier een beeld ontstaan van de wegen in Den Haag waar verkeersdeelnemers een grotere kans hebben bij een ongeval betrokken te raken. Op basis van deze locaties zijn de beleidsaccenten van het meerjarenprogramma Verkeersveiligheid vastgesteld.

Op dit moment wordt nog onderzocht welk type maatregelen genomen moet worden om de risicocijfers per wegbeeld te laten dalen. In het uitvoeringsprogramma van de gemeente Den Haag wordt dit nader uitgewerkt. De andere gemeenten in Haaglanden zien kansen om hun eigen verkeersveiligheidsbeleid ook te baseren op de risicocijfers. Het Stadsgewest Haaglanden is voornemens om dit samen met hen uit te werken. Zo wordt inzicht verkregen in de risicocijfers per gemeente en per type wegbeeld. De accenten van het lokale en regionale beleid kunnen zo worden bepaald en waar nodig kunnen extra maatregelen getroffen worden. Op deze manier verwacht de regio Haaglanden de verkeersveiligheidsdoelstelling voor 2020 te halen.

**Gebruikte bron** *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2008-2011, Gemeente Den Haag, maart 2008*

\* Wouter Jorritsma en Ingrid de Bruijn zijn beleidsmedewerker van het Stadsgewest Haaglanden



Ongevallencijfers 2007 in 'Uw regio'? Kijk op [www.rovzuidholland.nl](http://www.rovzuidholland.nl)

# Wat doet het ROV Zuid-Holland met grijze wegen?

door Rien Visser

Het onderwerp 'grijze' wegen blijft een actueel onderwerp onder verkeerskundigen. Niet alle wegen zijn eenvoudig in te delen in de drie categorieën van Duurzaam Veilig. En dat is ook niet verwonderlijk. De wegen in steden en op het platteland zijn in de loop van de tijd ontstaan en gemaakt. Bij elke tijd hoort een bepaalde opbouw van het wegennet, aangepast aan de tijd waarin die wegen zijn aangelegd. In de filosofie van het indelen van wegen in drie wegencategorieën volgens Duurzaam Veilig wordt op een bijna wiskundige manier naar de vormgeving van wegen gekeken. Het kon niet uitblijven dat deze filosofie op een zeker moment zou gaan botsen met wat mogelijk en toelaatbaar is. Het ROV Zuid-Holland wil met behulp van een werkgroep een bijdrage leveren aan de discussie over dit onderwerp.

## Wat zijn precies grijze wegen?

Nadat veel wegen in de bebouwde kom – al of niet sober – Duurzaam Veilig zijn ingericht, blijven er een aantal wegen over die *niet met eenvoudige middelen volgens de regels van één van de categorieën in te richten zijn*. Ze hebben zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie. Dit noemen we de grijze wegen. Er zijn veel verschillende soorten grijze wegen, onder andere:

- wegen met gescheiden rijbanen met vooral een verblijfsfunctie;
- smalle stadswegen met veel doorgaand verkeer die niet breder te maken zijn;
- stadswegen met trambanen;
- wijkontsluitingswegen;
- dijkwegen;
- traversen.



Westkruiskade Rotterdam

## Grijze wegen in Zuid-Holland

In de vergadering van het platform Zuid-Holland van 29 mei 2008 zijn er twee presentaties gehouden over het onderwerp grijze wegen. De ene ging over Barendrecht, de andere over Delft. Twee verschillende gemeenten met een verschillende opbouw van het stratenplan. De betreffende straten zijn ook in een heel verschillende tijd gebouwd. Dat vraagt dus om andere oplossingen. In Delft is gekozen voor wijkontsluitingswegen die een verkeers- en een verblijfsfunctie hebben, met een ontwerpsnelheid van 40 km per uur. De wegen zijn ontworpen om er 40 km per uur te kunnen rijden, maar de juridische maximumsnelheid blijft 50 km per uur. In het oude gedeelte van Barendrecht is geconstateerd dat veel wegen die bij de wegencategorisering ingedeeld



Wijkontsluitingsweg Barendrecht

zijn als erftoegangsweg veel kenmerken hebben van een gebiedsontsluitingsweg, waardoor het niet mogelijk is deze optimaal in te richten als erftoegangsweg. Deze wegen zullen alsnog ingedeeld worden bij de gebiedsontsluitingswegen.

## Taak van de werkgroep grijze wegen

Naar aanleiding van de presentaties en de discussie in het platform Zuid-Holland heeft de provincie Zuid-Holland aan het ROV Zuid-Holland gevraagd om, naast het aangeven van *best practices*, te onderzoeken 'op welke wijze bij de wegbeheerders een denkproces ontwikkeld kan worden om problemen ter plekke goed in kaart te krijgen, om ontwikkelingen bij te houden, en om de uitgangspunten van Duurzaam Veilig op een maatwerk wijze toe te passen en ook gedocumenteerd vast te leggen'. Een handboek met plaatjes alleen zal niet voldoen omdat dan het bewustwordingsproces niet op gang komt. Wegbeheerders moeten gefundeerd kunnen afwijken van de regels voor inrichting van wegen en dit ook duidelijk kunnen vastleggen in documenten.

Het ROV Zuid-Holland zal op de vragen van de provincie Zuid-Holland reageren. Daarbij zal het zich laten ondersteunen en adviseren door een werkgroep grijze wegen. Het zal niet mogelijk zijn om alle wegen binnen het keurslijf van de drie categorieën te krijgen. Er zal al veel gewonnen zijn als verkeerskundigen en stedenbouwers zich bewust zijn van de aard van het probleem en vervolgens bewuste keuzes kunnen maken.



# VVN op de bres voor zwakste verkeersdeelnemers

door Coby Nypels

Al sinds jaar en dag is VVN (Veilig Verkeer Nederland) tegenspeler én partner van de diverse overheden, waar het gaat om verkeersveiligheid. De organisatie, met leden, donateurs en vooral veel vrijwilligers, richt zich in het bijzonder op de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers: kinderen, ouderen, voetgangers, fietsers. Het bureau van VVN, gevestigd in Huizen, heeft een staf van 70 medewerkers. In dit nummer van ROV Magazine laten we u kennismaken met één van de vrijwilligers.

Willem Waterreus (68) is sinds juni van dit jaar voorzitter van het district Zuid-Holland van VVN. Hij kent de verkeersveiligheidsproblematiek in de provincie als zijn broekzak: jarenlang was hij lid van Provinciale Staten, waar hij ook verkeer in zijn portefeuille had. ROV Magazine legde hem een aantal vragen voor.

### Hoe staat het er voor met de verkeersveiligheid in onze provincie?

"Laten we eerst de drie Duurzaam Veilig- invalshoeken van de verkeersveiligheid, de weg, het voertuig en de mens, eens nagaan.

De inrichting van de wegen is een taak van de diverse overheden. Heel lang heeft VVN zich er op toegelegd om te bevorderen dat de wegen optimaal veilig zijn voor de gebruikers. Voor de rijkswegen is dat nagenoeg gerealiseerd. Ook bij de provinciale wegen zijn we al een heel eind. Het zwakke punt ligt bij de gemeenten als wegbeheerder. Daar kan nog heel veel verbeterd worden. VVN zal er dan ook, waar dat nodig en wenselijk is, voor pleiten om van 80 km-wegen 60 km-wegen te maken. Verder is er nog veel te winnen bij vrijliggende fietspaden en goede oversteekmogelijkheden. Het tweede Duurzaam Veilig element is het voertuig. We zien steeds meer nieuwe ontwikkelingen die het motorvoertuig veilig maken, niet alleen voor de inzittenden, zoals nu al vaak het geval is, maar ook voor wie er op een ongelegen moment mee in aanraking komt. Daarbij valt te denken aan de dodehoekspiegel voor vrachtagens en aan airbags aan de buitenzijde van de auto die voor een voetganger of fietser de klap wat kunnen opvangen.

En ten slotte is er dan de mens, de meest ongewisse factor. Verkeersdeelnemers doen bepaalde dingen waardoor de verkeersveiligheid in gevaar kan komen. Het menselijk gedrag is – in tegenstelling tot het voertuig en de weg – onvoorspelbaar en dus moeilijk te sturen. Het is immers geen verkeertechisch probleem, maar het heeft alles te maken met hoe mensen met elkaar omgaan en in hoeverre ze bereid zijn zich aan de gestelde regels te houden.

En hoe krijgen we de Nederlanders zo ver dat ze – bij voorbeeld – niet rijden met alcohol op, dat ze zich houden aan de maximumsnelheid en dat ze hun kinderen niet met de auto maar op de fiets naar school brengen?"

### Wat zijn de plannen van VVN in Zuid-Holland voor de komende jaren?

"Zoals gezegd richt VVN zich in de eerste plaats op de belangen van de zwakkere verkeersdeelnemers. Op dit



ogenblik vindt er in Brabant een experiment plaats met navigatieapparatuur die waarschuwt als een automobilist een school nadert op tijden dat de school aan- en uitgaat. Zoiets vraagt om een fikse organisatie. Het begint er al mee dat de gemeente de gegevens moet doorgeven aan de kaartenmakers. Als het experiment aanslaat, willen we trachten het ook in Zuid-Holland ingevoerd te krijgen

Ook de Nationale Straatspeeldag is een mooi voorbeeld van ons werk. Het is méér dan een dagje vrij voor de kinderen. We proberen bij de lokale overheden tussen de oren te krijgen dat de straat er niet alleen is om er verkeer op te laten rijden, maar dat de straat er ook is voor de kinderen om te spelen. Er dreigt een vicieuze cirkel te ontstaan: als we de straat niet kindvriendelijker en veiliger maken, houden steeds meer ouders hun kinderen 'veilig' binnen en wordt de straat een steeds kindonvriendelijker omgeving."

### Scotmobielen

“Een andere doelgroep zijn de ouderen. De scootmobiel is niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Het is een ideaal hulpmiddel om mensen mobiel te houden. Veel mensen die nu op een scootmobiel zijn aangewezen, hebben vroeger echter nooit een rijbewijs gehad en hebben dus weinig verkeerservaring. Die mensen proberen we toch behendigheid op dat voertuig te leren. Ook dringen we er bij de fabrikanten op aan om die dingen veiliger te maken. De Rijksdienst voor het wegverkeer gaat de gebruiksvriendelijkheid van de scootmobielen onderzoeken. Het is gebleken dat ruim 15% na één ritje ongebruikt in de schuur staan, omdat de gebruikers er ‘bang’ voor zijn. Dat is weggegooid gemeenschapsgeld. We moeten de ouderen dus trainen. In Zuid-Holland hebben we daar bijzonder succesvolle cursussen voor. Maar ook de gemeenten moeten meerwerken. Zij dragen zorg voor de bereikbaarheid. Dat houdt meer in dan alleen stoepranden glooiend maken. Het vraagt om een heroriëntatie van de gemeentelijke wegstructuur. En ook daarbij vinden de gemeenten ons tegenover zich aan tafel.

Daarnaast hebben we een interessant beleidsvoornemen om scootmobielcursussen te koppelen aan maatschappelijke stages, zodat de jongeren de ouderen helpen. Daardoor bereik je twee dingen: jongeren leren de beperkingen van een oudere op de scootmobiel te begrijpen – met een scootmobiel ben je nu eenmaal minder snel weg als met een brommer – én je doorbreekt het isolement van de ouderen.”

**Samenwerking met overheden en andere publieke en maatschappelijke organisaties staat bij verkeersveiligheid hoog in het vaandel. Op welke wijze gaat VVN-Zuid-Holland hier in de komende periode op inspelen of er nieuwe impulsen aan geven.**

“Zuid-Holland is een grote provincie, met veel overheden en veel spelers in het veld. De kern is: hoe kun je zorgen dat je als organisaties die zich met verkeersveiligheid bezig houden, elkaar versterkt, in plaats van elkaar te beconcurreren. Je moet de leemtes opvullen en niet willen doen wat anderen al succesvol doen.

Een groot deel van ons nut is met andere organisaties samen te werken. In de informele sfeer kent men elkaar en de lijntjes zijn dus vaak kort. We streven ernaar om bepaalde beleidsdoelen samen met anderen voor elkaar te krijgen. Alléén kunnen we niet zo veel. Het komt neer op veel lobbyen. We hebben een enorme goodwill bij gemeenten en politie, dankzij onze ervaring. Dat maakt het allemaal minder moeilijk dan het lijkt. Die goodwill hebben we gekregen mede dankzij de inzet van heel veel vrijwilligers, onder andere bij controles, soms midden in de nacht! En dat maakt het makkelijker om met bepaalde ideeën aan te komen. Er wordt zeker naar ons geluisterd.”

## VEILIGVERKEER

“Voor VVN en zijn doelgroepen is er veel aan gelegen dat de verkeersregels worden nageleefd. Een heel belangrijk punt daarbij is de snelheidshandhaving. Helaas heeft dat bij de verkeerspolitie geen prioriteit. Wij vinden dat een diep treurige zaak en een grote schande, maar dat soort keuzes wordt nu eenmaal niet door VVN gemaakt maar door de politiek. Terwijl handhaving heel hard nodig is, juist op de provinciale en gemeentelijke wegen. Wij zullen dit onder de aandacht van de politici blijven brengen.

Het zou al veel helpen als op iedere weg duidelijk was welke snelheid daar is toegestaan maar men vergeet nog al eens dat te vermelden. VVN Zuid-Holland zal op een stelselmatige wijze de gemeentes hiermee confronteren. Zo hopen we het beleid te beïnvloeden. Verder zijn we heel blij met de nota die de minister aan de Tweede Kamer heeft voorgelegd over de strategische verkeersveiligheid. Wij zullen ook bij de diverse overheden lobbyen, niet alleen om de wegen veiliger te maken, maar ook om in te spelen op de diverse technologische ontwikkelingen zoals het alcoholslot. Zo zou er ook een snelheidslot moeten komen voor mensen die een aantal malen ernstig in de fout zijn gegaan met een snelheidsovertreding.”

**De vrijwilliger is een belangrijke schakel bij VVN terwijl de beschikbaarheid voor vrijwilligerswerk in zijn algemeenheid sterk onder druk staat. Hoe gaat VVN toch zijn vrijwilligersnetwerk versterken en inzetten?**

“VVN heeft duizenden leden maar de uitstraling is nog groter. Voor de Straatspeeldagen zijn ieder jaar wel 30.000 mensen in de weer, dat is een veelvoud van ons ledental. Mensen willen best de handen uit de mouwen steken als ze het directe nut er van inzien. Wat wél onder druk staat, is het vinden van bestuursleden. Het blijkt dat er steeds minder mensen zijn die verantwoordelijkheid voor een organisatie willen dragen in de vorm van een bestuursfunctie. Dat is een algemeen maatschappelijk probleem. Gelukkig zijn er nog wel mensen te vinden die willen helpen bij bepaalde activiteiten. En zeker bij ons soort projecten lukt dat nog steeds, omdat mensen er zelf belang bij hebben, dan wel het belang er van inzien. Ook trachten we door een breed cursusaanbod de kwaliteit van de vrijwilligers te vergroten. We willen er vooral de jongeren bij betrekken. En dan maar hopen dat je ze later ook ‘binnen boord’ kunt houden!”





## Najaarscampagnes 2008

door Hans Vergeer

**Vanaf half augustus tot en met half oktober zijn er drie onderwerpen die in een publiekscampagne worden gecommuniceerd:**

- *De scholen zijn weer begonnen.* Deze campagne is gericht op alle weggebruikers om extra aandacht te geven aan scholieren die op weg zijn van en naar school. VVN verzorgt deze campagne en verstrekt de benodigde materialen.
- *De Dode Hoek.* In deze campagne wordt extra aandacht gevraagd voor het gedrag van fietsers, bromfietsers en voetgangers van alle leeftijden in de omgeving van vracht- en bestelvoertuigen met een 'dode hoek'. Er is een radiospot op de landelijke zenders en het ROV-ZH heeft posters en brochures beschikbaar om te gebruiken als voorlichtingsmateriaal. Voor scholen zijn deze bestellen via de School op SEEF site. Anderen kunnen contact opnemen met het ROV-ZH via ROVINFO@pzh.nl.
- *Rij met je hart.* Dit is een vervolg op de campagnes van 2006 en 2007. Dit jaar is er voor gekozen om nog beter de 'Rij met je hart' thematiek uit te leggen: wat bedoelen we er nu precies mee en hoe kun je met je eigen verkeersgedrag de gedachte van rijden met je hart in de praktijk brengen.



Op de posters worden daarom ook concrete voorbeelden van gewenst verkeersgedrag gepresenteerd zoals: 'Gewoon 30 in onze straat', 'Rustig aan bij onze school' en 'Gewoon niet te hard rijden'.

De verschillende posters worden via de RPV's en politiekorpsen verspreid naar gemeenten, wijkbureaus etc. Ook voor andere geïnteresseerden is er een beperkte voorraad bij het ROV-ZH aanwezig. Ook te bestellen via ROVINFO@pzh.nl. Op de regionale radio- en tv-stations RTV West en RTV Rijnmond zullen in de campagneperiode verschillende radio/tv-spots ingezet worden.

### Zichtbaarheid

In oktober start na de drie bovengenoemde campagnes weer de campagne 'Zichtbaarheid'. Daarbij wordt dit jaar onderscheid gemaakt in zichtbaarheid/reflectie van de fiets – ook gekoppeld aan de invoering van de nieuwe wetgeving rond fietsverlichting – en de zichtbaarheid/verlichting van de auto. De activiteiten voor het onderdeel *fiets* in deze campagneperiode zullen met name door VVN/Fietsersbond worden ingezet terwijl het onderdeel *auto* door onder andere BOVAG, RAI en ANWB wordt uitgevoerd. Ook in deze campagneperiode is er communicatie via de regionale radio- en tv stations, vinden er acties plaats in samenwerking met de fiets- en autobranche en worden er posters en brochures beschikbaar gesteld via de RPV's en politiekorpsen. Uiteraard kunt u voor meer informatie en activiteiten altijd de website van het ROV-ZH bekijken: [www.rovzuidholland.nl](http://www.rovzuidholland.nl)



## Bon voor gratis ROV

MAGAZINE

Wilt u voortaan regelmatig ROV Magazine ontvangen?  
Stuur dan een e-mail naar rovinfo@pzh.nl of vul de bon in  
en stuur deze in een voldoende gefrankeerde enveloppe naar:  
ROV Zuid-Holland, Engelandlaan 172, 2711 DW Zoetermeer

Naam: \_\_\_\_\_

Organisatie: \_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_

Postcode: \_\_\_\_\_

Plaats: \_\_\_\_\_