

# ROOV

## MAGAZINE

juni 2010 nr. 2

Uitgave van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland



- Verkeersveiligheidsprofielen
- Ongevallencijfers 2009
- Eerste Nationale Verkeersveiligheidsprijs

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

**Bij de voorpagina**

Landbouwverkeer vraagt nog altijd relatief veel slachtoffers. De brancheorganisaties zijn naarstig op zoek naar oplossingen. Een voorbeeld daarvan is deze tractor met een dodehoekspiegel en een camera op de achterzijde van de aanhangwagen. Daardoor zijn fietsers beter zichtbaar. Lees ook het artikel Omgaan met landbouwverkeer in dit nummer.

**3** Voorwoord**4** Responsible Young Drivers *dit is nu! Folio!***5** Begeleid rijden voor 17-jarigen**6** Ongevallencijfers 2009**8** Omgaan met landbouwverkeer**9** Je ziet de kinderen groeien...**10** Geslaagde Verkeersveiligheidsdag Team Alert**11** Het verkeersveiligheidsprofiel: basis voor beleid**12** Het gebruikersplatform, een tussenstand**12** Leer in het verkeer**13** Verkeer is teamsport**13** Steeds meer 'labelscholen' in Zuid-Holland**14** Nationale Verkeersveiligheidsprijs uitgereikt**15** De Delftse Verkeersquiz 2010**16** TotallyTraffic

## Frustratie en uitdaging

Het Nationale Verkeersveiligheidscongres (NVVC) is weer achter de rug. Ook dit jaar was er vanuit het hele verkeersveiligheidsveld veel interesse om met elkaar kennis en ervaringen uit te wisselen over de aanpak van de verkeersonveiligheid.

Het ROV-ZH heeft op de kennismarkt voor de gezamenlijke ROV's de stand verzorgd welke geheel gewijd was aan de activiteiten die door hen worden uitgevoerd in met name het voortgezet onderwijs. Uiteraard hebben wij daar uitgebreid aandacht gevraagd en uitleg gegeven over onze aanpak en inzet op TotallyTraffic.

Bij de opening van deze dag werden door Minister Eurlings de ontwikkelingen op het gebied van de dodelijke verkeersslachtoffers bekend gemaakt. Gelukkig kon er weer een daling van dat aantal worden aangegeven. Niet bepaald motiverend is het dan ook om te moeten constateren dat dit gegeven, met toch zeer grote maatschappelijk, financiële en emotionele gevolgen, slechts minimale aandacht in de landelijke pers kreeg en dit 'nieuws' in het beste geval pas op pagina 3 of 4 terug te vinden was. Hebben we dan gewoon al die dodelijke slachtoffers geaccepteerd of is het aantal, gezien de spreiding over het land, er oorzaak van dat we het 'niet meer voelen' en het overgrote deel van de bevolking er niet of nauwelijks meer in geïnteresseerd is tenzij... Waarom is het toch altijd nog zeer grote aantal ernstig gewonden en de bijzonder hoge maatschappelijke schade – zeker ook in deze tijd- niet ook een drijfveer om meer aandacht te geven aan de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

U leest mijn frustraties in dit voorwoord over de wijze waarop met slechts de aandacht voor de dodelijke verkeersslachtoffers wordt gewerkt om verkeersveiligheid op de politieke en bestuurlijke agenda's te krijgen of te houden. Juist nu, waar we op heel veel plaatsen regionaal, nationaal en internationaal, met vele belanghebbenden, de gesprekken willen en durven en kunnen aangaan om toch vooral te werken met 'het niet accepteren' van vermijdbare verkeersslachtoffers en verhoging van draagvlak en inzet op mensgerichte activiteiten. Daar ligt de uitdaging om in de komende tijd de activiteiten op te richten. Op integrale wijze (mens-weg-voertuig aanpak ten behoeve van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid) en door proactieve en/of preventieve inzet de verkeersveiligheid op het peil te brengen waar we het willen hebben: zo weinig mogelijke slachtoffers en zo gering mogelijke (maatschappelijke) schade: werken dus met 'Vision Zero'.

Een uitdaging die in de ogen van het ROV-ZH nog steeds de moeite waard is om met veel energie en inzet aan te blijven werken met juist de 'kwetsbare en fouten makende' mens als belangrijkste aandachtspunt in de aanpak.

De kwantitatieve doelstelling in aantallen doden en gewonden is dan slechts een meetmiddel en geeft niet de kwaliteit aan van de mate waarop verkeersveiligheid aanwezig is of ervaren wordt. Niet rekenen na het ongeval maar juist voor een mogelijk ongeval. 'Voorkomen is beter dan genezen' en dat spreekwoord komt niet uit de verkeersveiligheids wereld.

In dit Magazine dus naast de cijfers onder meer ook aandacht voor de Verkeersveiligheidsprofielen, waar we proberen om juist de verbreding naar die noodzakelijke integrale aanpak vorm te geven.



Hans Vergeer  
Hoofd ROV-ZH



# Responsible Young Drivers

door Bas van Toledo

Uit de meest recente ongevallencijfers blijkt dat de doelgroep 18-24-jarigen nog steeds een belangrijke aandachtsgroep is. Relatief veel verkeersongevallen worden veroorzaakt door jonge, onervaren bestuurders die nog niet lang in het bezit zijn van hun rijbewijs. In het vorige ROV Magazine is uitgebreid bericht over de 'praktijkdagen voor Jonge Automobilisten'. In 2010 worden, in opdracht van het ROV Zuid-Holland, tien nieuwe praktijkdagen georganiseerd, verspreid over de drie regiegebieden.

Naast deze training is het belangrijk om bij deze doelgroep ook de focus te leggen op bewustwording en verantwoordelijkheid door onder andere communicatie, campagnes en *peer-to-peer* benaderingen. Het ROV Zuid-Holland is daarom de samenwerking aangegaan met de jongerenorganisatie 'Responsible Young Drivers'



Zomertoer



(RYD). Dit is een van oorsprong Belgische Verkeersveiligheidsorganisatie, met als doel: jongeren bewust maken van het belang van veilig gedrag in het verkeer. Dit doet de organisatie via evenementen en acties met een positieve insteek en uitstraling. RYD bereikt de doelgroep door zich volledig te richten op jongeren en de boodschap ook te laten dragen door jongeren (door jongeren voor jongeren). Het doel van RYD is om jongeren te laten zien hoe belangrijk het is om verantwoordelijk te zijn in het verkeer, om op die manier het aantal ongevallen in het verkeer te reduceren. RYD wil dat jongeren overtuigd raken van de ernst van bijvoorbeeld de gevaren van het rijden onder invloed. De boodschap wordt uitsluitend door andere jongeren verkondigd. Op deze manier worden jongeren op een **positieve manier** door andere jongeren gewezen op hun eigen verantwoordelijkheid. De activiteiten van RYD bestaan uit drie verschillende acties: het *Fris!Team*, *Peer-Drive Clean* en vrijwillige alcohol- en drugstesten op evenementen.

## Inzet Fris!Team bij alcoholcontroles

In de provincie Zuid-Holland gaan Fris!teams de politie vijf keer ondersteunen bij verschillende alcoholcontroles. Tijdens een controle gaat een team van jongeren mee met de politie om zo andere (jongere) bestuurders bewust te maken van de gevolgen van alcohol in het verkeer.

Tijdens deze controles, waar het voornamelijk gaat om de controle van alcohol en verkeersdeelname, zal het Fris!Team bestuurders die door de controle heen zijn belonen met een gadget. Op deze manier benadrukken de Fris!Teams de positieve kant tijdens een controle. De inzet van de Fris!Teams valt onder de landelijke BOB-campagne.

## Alcohol- en drugstesten bij evenementen en feesten

Deze actie wordt uitgevoerd bij discotheken of evenementen. Dit jaar wordt de actie vijf maal uitgevoerd in Zuid-Holland waarbij de medewerkers van RYD afspraken maken met feestgangers: "beloof als bestuurder aan het begin van de avond geen alcohol te drinken of drugs te gebruiken". Bij vertrek kan via een vrijwillige drugstest en een alcoholtest bewezen worden aan de meerrijdende vrienden of de bestuurder zich aan zijn belofte heeft gehouden. Indien de bestuurders inderdaad niet gedronken hebben, krijgen ze een klein symbolisch cadeau om hen te bedanken voor het nemen van verantwoordelijkheid. Als echter zou blijken dat ze toch gedronken heb-

ben, proberen we een alternatieve oplossing te vinden samen met de betrokkenen (openbaar vervoer, taxi, een nuchtere bestuurder).

#### **PEER-Drive Clean!**

PEER – Drive Clean! is een Europees project waarbij jonge 'Peers' naar rijsscholen trekken om er met jonge leerling-bestuurders in gesprek te gaan over de gevaren van het rijden onder invloed van alcohol en andere psychoactieve middelen. De bedoeling is om samen met de jonge leerling-bestuurders situaties te bedenken waarbij het gebruik van dergelijke middelen en het besturen van een auto samen komen. Iedereen die met de auto leert rijden zou zo goed geïnformeerd moeten worden dat

hij/zij dergelijke situaties kan vermijden. PEER – Drive Clean is ontwikkeld in Duitsland in 2000. Omdat men overal in Europa met hetzelfde probleem geconfronteerd wordt, werd in 2006 het Europese luik van PEER – Drive Clean! opgestart met de steun van de Europese Commissie. De Responsible Young Drivers gingen de uitdaging aan om dit project te lanceren.

Als de samenwerking met RYD dit jaar een succes is zal dit volgend jaar worden uitgebreid. Voor meer informatie kunt u kijken op [www.ryd.nl](http://www.ryd.nl). Voor meer informatie over locaties waar de acties worden uitgevoerd kunt u contact opnemen met het ROV-ZH.



## Begeleid rijden voor zeventienjarigen

door Anneke van Gool

**Camiel Eurlings, demissionair minister van Verkeer en Waterstaat, heeft in december 2008 in een brief aan de Tweede Kamer aangekondigd in Nederland het systeem van begeleid rijden te willen gaan invoeren. Jongeren mogen dan vanaf zeventien jaar hun rijbewijs B gaan halen door het standaardexamen af te leggen. Vervolgens mogen zij tot hun achttiende verjaardag alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder aan het verkeer deelnemen.**

Aan deze begeleider worden een aantal eisen gesteld onder meer ten aanzien van het aantal jaren rijervaring en het rijgedrag. Hij/zij fungeert ook als aanspreekpunt en coacht waar nodig. Naast deze regeling blijft het natuurlijk ook mogelijk om direct zelfstandig te rijden na het behalen van het rijbewijs maar dan pas vanaf het achttiende jaar.

#### **Wat is het nut van begeleid rijden**

Jonge, beginnende autobestuurders zijn naar verhouding vaak (ongeveer 20%) betrokken bij ernstige ongevallen, maar maken slechts 8% van de rijbewijsbezitters uit. Naast leeftijd is gebrek aan ervaring een belangrijke oorzaak voor het hoge ongevalsrisico. Begeleid rijden kan ervoor zorgen dat jonge, beginnende bestuurders meer rijervaring hebben opgedaan op het moment dat zij zelfstandig aan het verkeer gaan deelnemen en daardoor minder vaak bij ongevallen betrokken raken. Natuurlijk hangt de effectiviteit van begeleid rijden af van het aantal uren/kilometers dat onder begeleiding wordt gereden.

#### **Wanneer wordt begeleid rijden ingevoerd?**

Begeleid rijden was al aangekondigd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de landelijk uitvoering start naar verwachting op 1 januari 2011. Bij de uitvoering wordt aangesloten bij het in Duitsland toegepaste model.

#### **Eisen begeleiding**

Aan de begeleider worden de volgende eisen gesteld:

- bezit ten minste 10 jaar een geldig rijbewijs B;
  - heeft geen strafrechtelijke verkeersantecedenten;
  - heeft voor en tijdens het begeleiden geen (L)EMA en/of EMG registratie;
  - is voor en tijdens het begeleiden geen deelnemer ASP;
  - is tijdens begeleiden niet onder invloed van alcohol/drugs/medicijnen;
  - zit tijdens begeleiden naast de bestuurder in de auto.
- Op een door de jonge bestuurder aangevraagde en bij zich te dragen begeleiderspas kunnen maximaal vijf personen genoemd zijn die de begeleiding mogen verzorgen.

#### **Wordt begeleid rijden al toegepast in Europa?**

In meer dan tien landen in Europa is begeleid rijden vaak een opleidingsvariant naast de traditionele rijopleidingen vanaf achttien jaar. Zelfs in een aantal landen buiten Europa wordt deze maatregel al toegepast, bijvoorbeeld in Nieuw-Zeeland, Australië en de VS.

#### **Welke effecten kunnen de maatregelen hebben?**

De SWOV schat in dat een groot aantal jongeren zal kiezen voor begeleid rijden en dat de maatregel in Nederland kan leiden tot *zestien doden minder* op jaarbasis. Hoe groot de effecten in Nederland werkelijk zullen zijn kan echter alleen een evaluatieonderzoek aantonen. In Duitsland zijn de eerste resultaten uitgesproken positief na de invoering in 2004.



# Ongevallencijfers 2009 in Zuid-Holland

door Margreet Müller

Op donderdag 22 april heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings, de verkeersongevallencijfers over 2009 bekendgemaakt. Hierbij gaf hij aan dat de dalende trend van de afgelopen jaren ook in dit jaar te zien is. Zo is het totale aantal verkeersdoden in 2009 met 30 gedaald, van 750 in 2008 naar 720. Dit betekent dus dat de doelstelling van het verkeersveiligheidsbeleid voor 2010 al in het jaar 2008 is gehaald! De ambitieuze doelstelling in 2020 van maximaal 500 dodelijke slachtoffers kan – wanneer alle betrokken partijen zich daarvoor blijven inzetten – gehaald worden, aldus de minister.

In Zuid-Holland is in 2009 het aantal verkeersdoden dat door de politie werd geregistreerd helaas niet gedaald.

In alle regio's is sprake van een stijging. Bij de stadsregio Rotterdam is deze stijging met 15 verkeersdoden het grootst. In het Stadsgewest Haaglanden en het regiogebied van de provincie Zuid-Holland is er sprake van een geringere stijging van het aantal verkeersdoden, respectievelijk 2 en 1. Met deze cijfers is de daling van het aantal verkeersdoden, die in 2006 is ingezet, teniet gedaan.

Het aantal ziekenhuisgewonden in Zuid-Holland is in tegenstelling tot het aantal verkeersdoden en ook weer op basis van de politieregistratie, sterk gedaald. Er is echter sprake van een zodanig sterke daling dat er twijfels bestaan over de juistheid daarvan. Publicatie in dit blad en op de website van

het ROV-ZH over deze daling zal daarom in een later stadium, na nader onderzoek, plaatsvinden. Deze ongevallencijfers zijn overigens al wel te raadplegen in ViaStat-Online.

In de onderstaande tabellen is de verdeling van de ongevallencijfers (verkeersdoden) in Zuid-Holland over de jaren 2005, 2006, 2007, 2008 en 2009 weergegeven. Ook wordt een beeld gegeven hoe het aantal slachtoffers zich verhoudt tot het aantal ongevallen met een dodelijke afloop. Tevens zijn de tabellen opgenomen met de aantallen verkeersdoden uitgesplitst naar vervoerwijze en leeftijd.

Let wel, deze cijfers zijn steeds gebaseerd op door de politie geregistreerde aantallen!

## Verkeersdoden in Zuid-Holland

In totaal is het aantal dodelijke slachtoffers in de drie regio's gestegen met 18 personen. De verdeling over de drie regio's is daarbij als volgt:

Verkeersdoden	2005	2006	2007	2008	2009
Stadsgewest Haaglanden	12	28	25	20	22
Stadsregio Rotterdam	27	45	30	27	42
Regiogebied Provincie Zuid Holland	45	38	45	37	38
<b>Totaal</b>	<b>84</b>	<b>111</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>102</b>

Het aantal verkeersdoden afgezet tegen het aantal ongevallen met dodelijke afloop geeft in de provincie Zuid-Holland het onderstaande beeld. Hieruit is in eerste instantie op te maken dat er bij 93 ongevallen 102 verkeersdoden te betreuren waren.

Ongevallen met dodelijke afloop	2005	2006	2007	2008	2009
Stadsgewest Haaglanden	12	25	25	20	21
Stadsregio Rotterdam	27	44	30	26	37
Regiogebied Provincie Zuid-Holland	39	37	43	35	35
<b>Totaal</b>	<b>78</b>	<b>106</b>	<b>98</b>	<b>81</b>	<b>93</b>

Het aantal verkeersdoden in het Regiogebied Provincie Zuid-Holland (RPZH) is als volgt over de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV) verdeeld. Verkeersdoden per RPV.

RPV's	2005	2006	2007	2008	2009
Holland Rijnland	5	6	10	7	8
Hoeksche Waard	3	2	4	4	0
Rijnstreek	6	5	2	3	1
Goeree-Overflakkee	12	2	5	3	2
Albl.waard- Vijfheerenlanden	8	3	8	2	10
Midden Holland	6	5	8	14	9
Drechtsteden	5	15	8	4	8
<b>Totaal RPZH</b>	<b>45</b>	<b>38</b>	<b>45</b>	<b>37</b>	<b>38</b>

## Verkeersdoden uitgesplitst naar vervoerwijze en leeftijd.

### Vervoerwijze

Wanneer we het aantal verkeersdoden in heel Zuid-Holland uitsplitsen naar vervoerwijze zien we onder andere dat de daling die bij de vervoerwijze "personenauto" en "voetganger" in 2008 te zien was in 2009 niet verder is doorgezet. Het aantal doden is in 2009 gestegen met respectievelijk 11 en 7. Ook bij de vervoerwijzen motor en fiets is een stijging van respectievelijk 3 en 2 doden te zien.

### Verkeersdoden

Vervoerwijze	2005	2006	2007	2008	2009
Personenauto	24	47	34	25	36
Bestelauto	5	2	2	5	1
Vrachtauto	2	2	1	1	2
Motor	10	6	7	11	14
Overige voertuigen	1	1	1	0	0
Bromfiets +	12	6	14	12	9
Fiets	17	32	18	20	22
Voetganger	13	15	23	10	17
Vast/los object	0	0	0	0	1
<b>Totaal</b>	<b>84</b>	<b>111</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>102</b>

### Leeftijd

In 2009 is het aantal verkeersdoden in heel Zuid-Holland in praktisch alle leeftijdsklassen gestegen. Een uitzondering hierop zijn de leeftijdsklasse 16 t/m 17 en 25 t/m 59 jaar (daling respectievelijk 1 en 6). De grootste stijging is te zien in de leeftijdsklassen 18 t/m 24 en 60 jaar/ouder. Hier steeg het aantal verkeersdoden met respectievelijk 9 en 13.

### Verkeersdoden

Leeftijd PVE)	2005	2006	2007	2008	2009
0 t/m 3 jaar	2	0	1	0	1
4 t/m 11 jaar	0	2	6	1	2
12 t/m 15 jaar	1	8	4	3	4
16 t/m 17 jaar	4	5	4	4	3
18 t/m 24 jaar	10	14	17	13	22
25 t/m 59 jaar	38	51	39	44	38
60 jaar en ouder	29	31	29	19	32
<b>Totaal</b>	<b>84</b>	<b>111</b>	<b>100</b>	<b>84</b>	<b>102</b>

Wanneer in 2009 het aantal verkeersdoden, uitgesplitst naar leeftijdsklasse, afgezet wordt tegen de vervoerwijzen kan onder andere bepaald worden bij welke vervoerwijze zich het hoogste aantal doden voordoet. Uit de cijfers blijkt dan bijvoorbeeld dat hoge aantallen verkeersdoden vooral te zien zijn bij de vervoerwijze *personenauto* en *motor* (25 t/m 59 jr.), respectievelijk 19 en 9 en bij de vervoerwijze "fiets" en "voetganger" (60 jr. en ouder), respectievelijk 10 en 9 doden. Verdere analyse zal duidelijk moeten maken wat de oorzaken zijn geweest, waar de ongevallen plaats hebben gevonden en welke acties/maatregelen (gedrags-en infrastructurele- maatregelen) ondernomen zouden kunnen worden.

leeftijd/vervoerwijze	Personen- auto	Bestel- auto	Vracht- auto	motor	Bromfiets +	Fiets	Voet- ganger	Vast los object
0 t/m 3 jr.	0	0	0	0	0	0	1	0
4 t/m 11 jr.	0	0	0	0	0	2	2	0
12 t/m 15 jr.	0	0	0	0	0	0	2	0
16 t/m 17 jr.	1	0	0	0	0	0	2	0
18 t/m 24 jr.	9	0	0	5	4	3	1	0
25 t/m 59 jr.	19	0	1	9	1	5	2	1
60 jr. en ouder	7	1	1	0	4	10	9	0
<b>Totaal</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>1</b>

Ook hoe deze ingebed moeten worden in het lopende verkeersveiligheidsbeleid en het daaraan ten grondslag liggende verkeersveiligheidsprofiel. Voor informatie over het verkeersveiligheidsprofiel verwijst ik u naar het artikel van Arjan Breider in dit nummer.

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



# Omgaan met landbouwverkeer

door Rien Visser

In ROV magazine nr. 4 van december 2007 stond een interview met Hero Dijkema van CUMELA Nederland over landbouwverkeer. De discussie daarover is daarna voortgezet. Op landelijk niveau is de initiatiefgroep Landbouwvoertuigen doorgeshaald met het adviseren van de minister. Op regionaal niveau liggen er mogelijkheden om aan gedragsbeïnvloeding te doen. Op zaterdag 17 april 2010 werden in Groot Ammers op het terrein van Korevaar Recycling de jaarlijkse machinistenkampioenschappen gehouden. Deze manifestatie trok 1500 bezoekers en er werden 100 machines getoond. Op deze manifestatie was ook een tractor met een dodehoekspiegel te zien.

## Ontwikkelingen met landbouwverkeer

Het landbouwverkeer is sinds de jaren '50 sterk veranderd. De schaalvergroting in de bedrijven heeft zich doorgezet in het materieel. Tot 1995 was het voor landbouwverkeer niet toegestaan om voor andere doeleinden als landbouwverkeer op de openbare weg te komen. Nadat het artikel over het beperkte gebruik van de openbare weg uit de wetgeving is geschrapt mag

landbouwverkeer ook voor grond- en zandtransporten gebruikt worden. Geleidelijk aan is men van deze mogelijkheid meer gebruik gaan maken.

Aan landbouwverkeer en hun bestuurders worden echter heel andere eisen gesteld dan aan vrachtauto's. Indien landbouwvoertuigen voor zand- en grondtransporten gebruikt worden zijn ze concurrent voor vrachtauto's, doordat het gebruik van landbouwvoertuigen goedkoper kan zijn. De regelgeving voor landbouwvoertuigen is niet meegegaan met de ontwikkeling.

Landelijk zijn er jaarlijks 16 doden en ca. 100 ziekenhuisgewonden ten gevolge van landbouwverkeer. Dit aantal is al 20 jaar vrij constant, terwijl het totaal aantal doden de laatste 20 jaar wel sterk gedaald is.

Als we spreken over landbouwverkeer kunnen we het hebben over landbouwtractoren (land- en bosbouwtractoren, LBT) en werkmaterieel (Motorrijtuigen met beperkte snelheid, MMBS)

## Voorstellen adviesgroep landbouwverkeer

De landelijke initiatiefgroep landbouwvoertuigen onder leiding van mevrouw Peijs heeft een aantal voorstellen aan de minister gedaan. De belangrijkste voorstellen zijn:

- Voer een nationaal en internationaal erkend T-rijbewijs in voor bestuurders van landbouwtractoren (LBT) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS) die vanaf de invoeringsdatum zestien jaar worden.
- Bestuurders van een LBT en MMBS die op de invoeringsdatum achttien jaar of ouder zijn, moeten dan een B-rijbewijs of hoger hebben.
- Degenen die een CE-rijbewijs hebben, krijgen automatisch het T-rijbewijs op hun rijbewijs bijgeschreven.
- Voer op vrijwillige basis een herkenningsplaat in voor LBT en MMBS die 40 km/u kunnen rijden, conform een eenvoudige administratieve procedure, zoals die nu geldt voor het GV-kenteken (grensverkeer).
- Deze herkenningsplaat waarborgt dat de LBT en MMBS technisch en verantwoord 40 km/u kan en mag rijden.
- Verhoog de maximumsnelheid voor LBT en MMBS met herkenningsplaat van 25 naar 40 km/u.
- De maximumsnelheid voor voertuigen zonder herkenningsplaat blijft 25 km/h;
- Verbetering van de voertuigveiligheid op vrijwillige basis zoals: (dode hoek)spiegels, afscherming (van scherpe delen) en zichtbaarheid (verlichting en reflectie);
- Bevorderen dat landbouwverkeer meer gebruik kan gaan maken van doorgaande wegen of rondwegen, waardoor onveilige situaties in de bebouwde kom kunnen worden voorkomen. De invoering van het T-rijbewijs, de herkenningsplaat en de verhoging van de maximumsnelheid vormen hiervoor de basis.

Overgenomen uit GRONDIG, april 2010, vakblad voor de CUMELA sector







#### Forumbijeenkomst in Hoornaar

Op woensdagavond 7 april 2010 is er een forumdiscussie gehouden van de Kring Alblasserwaard/Vijfheerenlanden van CUMELA Nederland. De volgende stellingen werden besproken:

1. Tractoren moeten weg uit dorpskernen
2. Op provinciale wegen horen geen tractoren
3. Alle drempels en wegversmallingen moeten verdwijnen
4. Het gedrag van de chauffeurs is het probleem.

Naar aanleiding van de laatste stelling kwam de vraag naar voren of er ook voor landbouwvoertuigen rijvaardigheidstrainingen met een mobiele slipbaan gehouden

kunnen worden. Verder kwam de *Dag van de Machinistenkampioenschappen* ter sprake, waarop een dodehoekspiegel en een camera voor het zicht aan de achterzijde van een aanhangwagen gedemonstreerd zou worden. In het algemeen zoeken de leden van CUMELA Nederland verkeersveilige oplossingen met behoud van een goede bedrijfsvoering.

#### Projecten dode hoek

Op zaterdag 17 april 2010 werden in Groot Ammers de jaarlijkse *machinistenkampioenschappen* gehouden. Daarbij was ook een tractor aanwezig met een dodehoekspiegel en een camera op de achterzijde van de aanhangwagen. Als je als fietser naast de grote achterband van de tractor staat kan de bestuurder je in de gewone spiegel niet zien. Door de dode hoekspiegel die onder de gewone spiegel is aangebracht ben je als fietser wel te zien. Er zijn reeds meerdere projecten met dode hoek bij vrachtauto's voor basisscholen en er is ook een module dode hoek voor het voortgezet onderwijs binnen Totally Traffic, maar landbouwverkeer is daarin nog niet opgenomen. In een landelijk gebied als de Alblasserwaard rijden veel LBT en MMBS. Een dode hoek project met een LBT en MMBS zou in dit gebied misschien zelfs beter zijn dan een project met een vrachtauto.



## Je zít de kinderen groeien...

In ieder nummer van ons Magazine willen we u een verkeersleerkracht voorstellen. In deze editie is dat **Luciëne Knibbeler**.

"Mijn naam is Luciëne Knibbeler. Met mijn partner en twee zoons woon ik in Zoetermeer. Nadat onze jongste zoon de babyleeftijd gepasseerd was heb ik vier jaar met plezier les gegeven aan verschillende groepen binnen het basisonderwijs.

Per 1 januari 2010 ben ik in dienst als verkeersleerkracht bij MHR 'architecten in leren' te Gouda. Sinds begin april geef ik zelf praktijkverkeerslessen aan basisscholen in de regio's Midden-Holland en Rijnstreek. De lessen variëren van oversteeklessen op het schoolplein en wijkwandelingen voor kleuters, tot fietsparcoursen en educatieve fietstochten voor de middenbouw en bovenbouw. Kinderen leren verkeer door te doen en te ervaren. Bovendien: jong goed geleerd is oud goed gedaan. Verkeersvaardigheid is essentieel voor de bewegingsvrijheid en zelfstandigheid van kinderen en volwassenen.



In mijn baan als verkeersleerkracht heb ik het enorm naar mijn zin. Ook het plezier van de kinderen werkt aanstekelijk. Iedere keer ervaar ik dat de aanvankelijk afwachtende houding van leerkrachten omslaat in enthousiasme, als ze eenmaal een verkeersles mee hebben gemaakt. Opvallend is hoe je kinderen al in één les ziet groeien. Bovendien kan ik tijdens het lesgeven mijn ervaring met kinderen die een wat specialere aanpak nodig hebben, goed benutten.

De combinatie van werken met kinderen, afwisseling en werken in de buitenlucht maakt deze baan voor mij bijzonder aantrekkelijk. Als kinderen in de schoolgangen roepen "verkeersjuf, ik vond het heel leuk vandaag", dan weet ik dat weer mijn doel bereikt heb.



# Geslaagde Verkeersveiligheidsdag Team Alert

door Tinha Oehl\*

Het is 12 mei 2010. 250 VMBO leerlingen van klas 3 van het ISW Hoge Woerd in Naaldwijk gaan vandaag aan de slag met verkeersveiligheid. Ze volgen verschillende workshops waar ze leren zich bewust te zijn van hun eigen rol in het verkeer. De projecten zijn ontwikkeld door Stichting TeamAlert, de verkeersveiligheidsorganisatie voor en door jongeren. Deze stichting organiseert zowel landelijke voorlichtingscampagnes als verschillende educatieve projecten op middelbare scholen.

Ook vorig jaar heeft het ISW Hoge Woerd de projecten van TeamAlert ingezet, wat tot positieve reacties leidde. Daarom worden de verschillende projecten nu herhaald. Vandaag zijn in zeven lokalen vier verschillende projecten te volgen die gaan over het eigen gedrag in het verkeer. Elke klas volgt twee van de volgende workshops: *LaMaZien*; waarbij de leerlingen gaan 'theatersporten' met het thema verkeersveiligheid. *RoadTrip*; leerlingen zetten een verkeersongeluk in scène en denken na hoe dit ongeluk voorkomen had kunnen worden. Hierbij filmen ze alles zelf.

*X-punt-on-bike*; waarbij scholieren discussiëren over stellingen die betrekking hebben op het verkeer en specifiek op jongeren. De nadruk ligt hierbij op fietsen. *Kruispunt*; een debat waarin leerlingen discussiëren over stellingen die betrekking hebben op het verkeer en specifiek op jongeren zoals: 'meisjes zijn gevaarlijker in het verkeer dan jongens'.

Tijdens de introductie van *LaMaZien* reageren de leerlingen in eerste instantie nog afwachtend, maar als ze eenmaal bezig zijn met de eerste oefening is het enthousiasme duidelijk te zien. Een actieve workshop is het resultaat, met positieve reacties van leerlingen en leraren. Senna (15 jaar) reageerde; 'Ik heb het meest geleerd van de feitjes die verteld werden, zoals hoeveel alcohol je mag drinken als je nog moet rijden en dat het verstandiger is om met één oordopje van je MP3speler in te fietsen'.

Bij het *Kruispunt* gaan de leerlingen de discussie goed met elkaar aan over wat risicovol gedrag is in het verkeer. Het is duidelijk te zien wat er van de ochtendworkshop geleerd is. De uiteindelijke winnaar van het *Kruispunt* is Jaouad (16 jaar). 'Ik houd van discussiëren en als ik dan anderen ook nog kan overtuigen, is het helemaal leuk. Ik vind dat deze projecten ook op andere scholen gegeven moeten worden, want hier leer je wel veel van. Af en toe over verkeersveiligheid nadenken is heel belangrijk'.

Romy (16 jaar) heeft de workshop *RoadTrip* gedaan. De leerlingen zijn cameraman, slachtoffer, inzittenden van een auto of fietser. Romy regisseerde de film. 'Het was echt super leuk om te doen, vooral omdat je actief met verkeersveiligheid bezig bent en ik vind het ook leuk om dan een belangrijke rol op me te nemen'. Romy denkt dat hij voortaan veel alerter zal zijn, vooral met de scooter. 'De dingen die daarover werden verteld vond ik leuk, aangezien wij nu allemaal in die leeftijdscategorie komen'.

Al met al een heel geslaagde dag, waarbij de leerlingen allemaal iets meenemen over veiligheid in het verkeer en hoe zij hun eigen gedrag hierop kunnen aanpassen.

Voor meer informatie over de projecten van TeamAlert: [www.teamalert.nl](http://www.teamalert.nl)

\*Tinha Oehl is accountmanager bij de stichting TeamAlert



> 1



> 2



> 3



> 4

# Het verkeersveiligheidsprofiel: **basis voor beleid**

door Arjan Breider\*

Tot voor kort ontbrak het in de regionale verkeersveiligheidsaanpak soms aan de **onderbouwing van de knelpunten en de samenhang met het overkoepelend beleid. Het verkeersveiligheidsprofiel biedt structuur, onderbouwing en daarmee een basis voor het regionale verkeersveiligheidsbeleid en de daaruit voortvloeiende acties.**

De Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's) in Zuid-Holland stellen om de twee jaar meerjarenplannen gedragsbeïnvloeding op voor de verkeersveiligheidsactiviteiten in de regio. Deze activiteiten zijn hoofdzakelijk toegespitst op permanente verkeerseducatie, voorlichting en handhaving maar bieden ook handvatten voor de infrastructurele aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten. Met het meerjarenplan wordt beoogd om, op basis van actuele knelpunten en uitdagingen, een gestructureerde en onderbouwde verkeersveiligheidsaanpak te bieden voor de komende jaren.

De meerjarenplannen van de RPV's waren tot voor kort ongeveer op dezelfde wijze opgebouwd. Toch volgde elk meerjarenplan vaak een eigen structuur en werden per plan verschillende thema's benadrukt. Dit is enerzijds verklaarbaar omdat elke regio met haar eigen problemen en uitdagingen kampt maar anderzijds ontbrak hierdoor de schakel met het overkoepelende beleid en waren de plannen onderling moeilijk te vergelijken.

Bovendien ontbrak vaak de onderbouwing waaróm juist op bepaalde thema's werd ingezet en op andere niet; de meerjarenplannen waren opgebouwd uit ervaring en signalen uit de regio. Dit is uiteraard heel belangrijk maar veelal ontbraken de objectieve gegevens over bepaalde knelpunten. De RPV Alblasserwaard-Vijfheerenlanden zet bijvoorbeeld in op de aanpak van verkeerseducatie op middelbare scholen door middel van TotallyTraffic (een verzameling lesmodules voor het voortgezet onderwijs). De vraag is echter of deze doelgroep (12 t/m 15 jarige fietsers en 16 of 17 jarige bromfietzers) ook daadwerkelijk een verhoogd ongevalsrisico loopt.

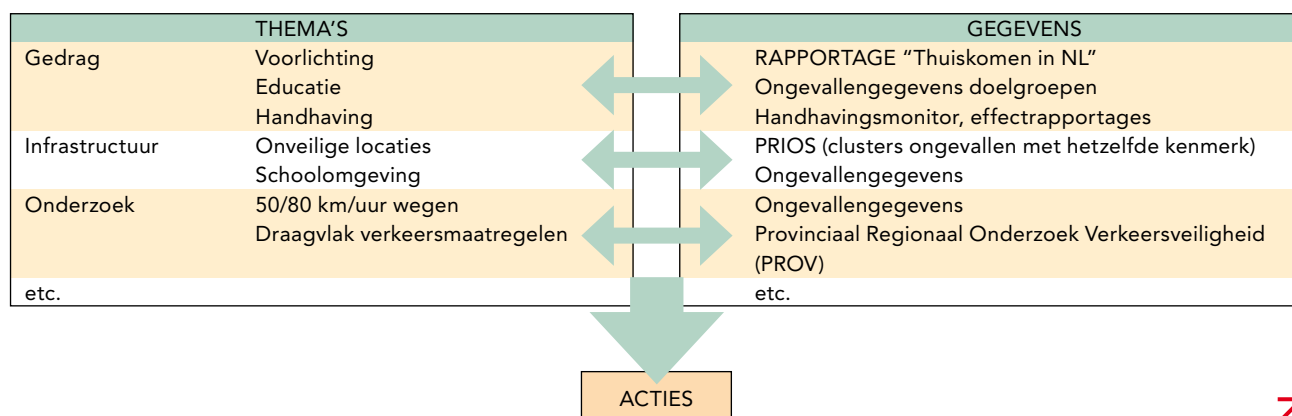
Vandaar dat het *verkeersveiligheidsprofiel* in het leven is geroepen. Hierin wordt in één oogopslag de huidige stand van zaken van de verkeersveiligheid in de regio beschreven. Het verkeersveiligheidsprofiel volgt de thematische opbouw van het landelijke Actieprogramma Verkeersveiligheid. Hiermee is de samenhang met het overkoepelende (landelijke) beleid gewaarborgd. Voor elk thema is gekeken of er objectieve gegevens (zoals ongevalgegevens, gegevens over verkeersgedrag of handhaving) bestaan die kunnen worden gebruikt ter onderbouwing van het knelpunt en daarmee de gewenste acties.

Het verkeersveiligheidsprofiel koppelt dus *thema's* aan *gegevens* over dat thema en biedt daarmee een basis voor de te ondernemen *acties*. Dit is hieronder schematisch afgebeeld.

Om terug te komen op het voorbeeld in de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden: uit de ongevalgegevens blijkt dat 12- t/m 15-jarige fietsers en 16- t/m 17-jarige bromfietzers hier vaker slachtoffer bij verkeersongevallen zijn dan in andere regio's; de inzet van verkeerseducatie voor deze doelgroepen is daarmee een logische en onderbouwde keuze in het meerjarenplan.

De verkeersveiligheidsprofielen worden voor de zomer beschikbaar gesteld waardoor de RPV's op een onderbouwde en gestructureerde wijze aan de slag kunnen met de meerjarenplannen gedragsbeïnvloeding.

\*Arjan Breider is Adviseur Verkeer en Verkeersveiligheid bij bureau Hart voor Verkeer.



# Het gebruikersplatform, een tussenstand

door Joost de Groot

Eind 2010 zijn we gestart met het instellen van een ROV-gebruikersplatform wegbeleving. De belangrijkste doelstelling daarvan is om de ervaringen en de beleving van de 'klant' van de weg, de weggebruiker, te betrekken bij het beheer en onderhoud van de weg. Dit initiatief heeft kunnen rekenen op enthousiaste reacties vanuit de diverse gebruikersgroepen.

Inmiddels kent het gebruikersplatform de volgende deelnemers: ANWB, Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV), Algemene Nederlandse Gehandicapten Organisatie (ANGO), Fietsersbond, LTO Noord, CUMELA Nederland, Veilig Verkeer Nederland, TLN, Team Alert, SBO-ZH, EVO, DBI provincie Zuid Holland en het ROV Zuid Holland.

De deelnemers hebben allen aangegeven blij te zijn met de mogelijkheid om, ieder vanuit de eigen invalshoek, hun mening over de infrastructuur aan de wegbeheerder duidelijk te kunnen maken. Men gaf daarbij aan dat het wel belangrijk is dat die bevindingen dan ook daadwerkelijk serieus bij het verdere proces worden meegenomen. De aanpak van het gebruikersplatform is tweeledig. Ten eerste hebben we tijdens het overleg deskundigen aan tafel vanuit diverse vervoerswijzen en diverse typen verkeersdeelnemers. Die deskundigen kunnen de wegbeheerder adviseren over de specifieke wensen vanuit de eigen invalshoek. Ten tweede kan iedere deelnemer aan het overleg de eigen leden c.q. de achterban benaderen om de gebruikerservaringen aan het platform door te geven.

Bij de start van het gebruikersplatform is besloten om ons alleen te richten op de provinciale wegen. In een volgend jaar kan worden besloten om de mogelijkheid van gebruikersonderzoeken ook aan bijvoorbeeld de gemeentelijke wegbeheerders aan te bieden. Voor de provinciale wegen is gekozen voor de trajecten die voor

2013 in de planning staan om groot onderhoud te plegen. De provincie heeft een overzicht aangeleverd van de betreffende wegen. Afgesproken is dat elke deelnemende organisatie een vragenlijst over die wegen aan de eigen doelgroep voorlegt.

## Meer tijd nodig

Inmiddels is gebleken dat het organiseren van een dergelijke raadpleging van de achterban iets meer voeten in de aarde heeft dan oorspronkelijk was ingeschat. Daardoor dreigt de informatie nu te laat te komen om nog mee te kunnen nemen in het groot onderhoud voor 2013. Om die reden wordt momenteel onderzocht of het inschakelen van een onderzoeksbureau als aanvulling op het gebruikersplatform een mogelijkheid is. De leden van het gebruikersplatform kunnen adviseren in de vraagstelling en in de interpretatie van de resultaten. Verder zal gezamenlijk worden bekeken welke aanpak voor het volgende jaar wordt gekozen. Wellicht kan een combinatie van het gebruikersplatform en een onderzoeksbureau ook voor de komende jaren een goede optie zijn.

Kortom: het meer inzetten van de gebruikerservaringen bij het beheer en onderhoud van wegen kan rekenen op enthousiaste reacties vanuit alle gebruikersgroepen maar het is nog zoeken naar de juiste weg naar een goede en werkbare aanpak. We houden u op de hoogte.



## Leerinetverkeer.nl

In april en mei 2010 is in opdracht van het Stadsgewest Haaglanden op een aantal basisscholen en kinderopvangcentra in de gemeenten Delft en Westland een pilot gedraaid met het nieuwe verkeerseducatieve lespakket *Leer in het Verkeer*, dat bestemd is voor verkeersdeelnemers tot 6 jaar.

### Spelenderwijs leren

Het lespakket is gebaseerd op nieuwe herkenbare illustraties van Dick Bruna en biedt peuterspeelzalen, kinderdagverblijven en scholen een programma, waarin kinderen door middel van voorlezen, vertellen, oefenen en zingen worden voorbereid op deelname aan het verkeer.



door Anneke van Gool

### Samen oefenen

Het lespakket bestaat uit een educatieve handleiding en materialen in de vorm van lesborden en stoeptegels, die de oefeningen op school ondersteunen. Deze materialen worden toegepast langs de belangrijkste schoolthuis routes.

### Evaluatie

De evaluatie vindt plaats onder zowel de leerkrachten, leidsters als gemeentelijke wegbeheerders. Stadsgewest Haaglanden besluit na de evaluatie of de inzet van dit pakket een vervolg zal krijgen.

## Verkeer is Teamsport

door Ada Aalbrecht

In het verkeer moet je samenwerken. Daarvoor is het nodig goed naar elkaar te kijken en te luisteren, en rekening te houden met elkaar. Alleen dan komt iedereen veilig thuis. Deze gedachte staat centraal in de tiende editie van de nieuwsbrief voor bovenbouwleerlingen, die het ROV-ZH uitgeeft binnen het programma SCHOOL op SEEF.

Naast vaste rubrieken zoals de kennisquiz zijn in deze nieuwsbrief nieuwe opdrachten opgenomen die digitaal zijn uit te voeren. Op de website [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) vindt u de leerkrachteninformatie bij de digitale werkvormen en meer achtergrondinformatie over de onderwerpen uit de nieuwsbrief. Leerkrachten kunnen leerlingen individueel of in groepjes aan het werk zetten met de nieuwsbrief.

**Van huis naar school**

**Hoe ga jij naar school?**

- Lopen
- Fiets
- Auto
- Trein
- Tram
- Metro
- Bus

**Wie zijn de teamspelers?**

- Ik
- Voetganger
- Fietser
- Automobilist
- Trein
- Tram
- Metro
- Bus

**Wat moet JIJ in het verkeer doen?**

- Oversteken straat
- Oversteken kruispunt
- Oversteken bij verkeerslichten
- Oversteken zebra
- Logen of fietsen over een rotonde
- Deur auto openen
- Oversteken treinbaan
- Oversteken trambaan
- Instappen trein, metro, tram, bus
- Uitstappen trein, metro, tram, bus
- Inhalen
- Oversteken tussen auto's
- Samen fietsen

**OPDRACHT**

Kies de meest lastige verkeerssituatie van school naar huis en laat in een presentatie bijvoorbeeld op het digiboord zien hoe je hiermee omgaat.



## Steeds meer 'labelscholen' in Zuid-Holland

door Ada Aalbrecht

Met de toekenning van het verkeersveiligheidslabel SCHOOL op SEEF aan nog eens zeven scholen staat de teller van het aantal gelabelde scholen inmiddels op 21. Inmiddels zijn alweer acht nieuwe labelaanvragen binnen en één verzoek om een certificaat.

Binnenkort wordt de eerste aanvraag verwacht voor hertoetsing van een school die het verkeersveiligheids-

label inmiddels twee jaar (de maximale geldigheidsduur) in bezit heeft.

Op [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) staat de actuele teller van scholen. U vindt er ook impressies in de vorm van filmpjes of diaprojecties van de meeste gelabelde scholen.



### Scholen met het verkeersveiligheidslabel SCHOOL op SEEF

De Takkenbosse te Numansdorp  
't Nokkenwiel te Alblasterdam  
De Piramide te Ridderkerk  
De Bron te Numansdorp  
De Boomgaard te Mijnsheerenland  
Josephschool te Pijnacker  
De Weerklank te Westmaas  
Van der Bruggenschool te Katwijk

Knotwilg te Papendrecht  
Pius X te Dordrecht  
De Buurtschool te Noordeloos  
Beekbrug te Lisse  
De Rank te Alphen aan den Rijn  
Het Palet te Alblasterdam  
Bosscheschool te Middelharnis  
De Fontein te Dordrecht

De Pijler te Maasdam  
De Regenboog te Gorinchem  
Graaf Reinald te Gorinchem  
St. Jozefschool te Wassenaar  
Stadhouder Willem III school te Hendrik Ido Ambacht

## Schoolfietsroute-project grote winnaar

door Bas van Toledo en Arwin de Hoog

Op 22 april 2010 heeft demissionair minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres de eerste Nationale Verkeersveiligheidsprijs uitgereikt aan het Schoolfietsroute-onderzoek Alblasterwaard-Vijfheerenlanden. De uitreiking werd gecombineerd met de bekendmaking van de verkeersongevalcijfers over het jaar 2009.

Het NVVC is een tweejaarlijks terugkomend congres voor iedereen die zich actief inzet voor de verkeersveiligheid: wegbeheerders, politie, onderzoekers, beleidsmedewerkers, bestuurders, adviseurs, belangbehartigers, etc. Het thema van dit jaar was: 'Verkeersslachtoffers: minder is mogelijk!, Hoe pakt u dat aan?' Een eerste belangrijke onderdeel van het congres was de presentatie van de verkeersongevalcijfers. Uit cijfers van de politieregistratie en de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) blijkt dat de dalende trend van de laatste jaren zich voortzet. Afgelopen jaar kwamen 720

onderzoeksmethoden, beleving schoolomgeving, tien jaar Duurzaam Veilig, etc. Ook TotallyTraffic heeft hier zijn nationale vuurdoop gekregen. Bijna 50 bezoekers luisterden naar een presentatie, gegeven door Ingrid de Bruijn van stadsgewest Haaglanden en Bas van Toledo van het ROV-ZH, over de totstandkoming, ontwikkeling en ambities van dit programma voor het voortgezet onderwijs. De belangstelling voor TotallyTraffic is groeiende. Ook de vertegenwoordiger van de prijswinnaar noemde expliciet TotallyTraffic als het programma voor het VO waarbinnen het schoolroute-onderzoek, naast andere modules, kan worden uitgevoerd. Met name de constructieve aanpak en het op vraaggerichte aanbod spreekt zeer tot de verbeelding.



mensen om in het verkeer. Dat zijn er dertig minder dan in 2008. Er zijn vooral minder slachtoffers gevallen in de leeftijd van dertig tot zestig jaar en onder automobilisten. Minister Eurlings: "We koersen langzaam maar zeker af op de doelstelling van maximaal vijfhonderd verkeersdoden in 2020." Volgens de minister blijft het een uitdaging die doelstelling te halen. Een grote zorg vormt volgens hem het aantal verkeersgewonden, dat de laatste jaren weer licht toeneemt.

### **TotallyTraffic, Verkeer in het Voortgezet Onderwijs**

Naast het plenaire gedeelte onder voorzitterschap van Gregor Bak vond een flink aantal workshops plaats over verschillende thema's als gedrag, educatie, beleid, inrichting en categorisering, handhaving, nieuwe

### **Shotgun**


Speciale aandacht verdient het project *Shotgun*. Vier studenten van de Fontys Hogeschool in Eindhoven hebben begin dit jaar een prijsvraag van VVN en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gewonnen. De hogescholencompetitie is een landelijke wedstrijd die in 2009 door VVN is uitgeschreven. De opdracht was een campagne te verzinnen met de boodschap: 'zeg er als passagier wat van als je bestuurder gevaarlijk rijdt'. *Shotgun* is een trend uit de Verenigde Staten die de studenten van de Fontys Hogeschool in Nederland willen introduceren via een campagne met VVN. De term *Shotgun* verwijst naar de plaats van de bijrijder in een auto (rechts voorin). In het

campagneconcept *Shotgun* spelen jongeren een spel, waarbij het erom gaat deze positie te bemachtigen. De studenten hebben regels en verantwoordelijkheden gekoppeld aan de shotgunpositie, waardoor de bestuurder zich kan focussen op de weg. Precies wat VVN bij jongeren willen bereiken.

### **Nationale Verkeersveiligheidsprijs 2010**

Deze nieuwe prijs is een initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Veilig Verkeer Nederland en de ANWB. Voorzitter Erik Jonker van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid nam namens de regio RPV Alblasterwaard-Vijfheerenlanden de prijs in ontvangst. Namens Waterschap Rivierenland

was Hans Heurter (teamleider Wegen) aanwezig. In het beheergebied van Waterschap Rivierenland zijn dagelijks grote groepen fietsers onderweg van en naar de middelbare scholen in de grotere kernen. Alle middelbare scholen in dit gebied hebben meegewerkt aan een schoolroute-onderzoek. Hierbij is de internetapplicatie *Opwegnaarschool.nl* van Verkeersadviesbureau VIA gebruikt. Bijna 3.400 scholieren uit de leerjaren 1 en 2 hebben met behulp van dit pakket hun schoolhuisroute ingetekend. Aan de hand van een vragenlijst is concreet aangegeven waar de scholieren problemen ervaren met de verkeersveiligheid. Op deze wijze heeft het Waterschap inzicht gekregen in zowel het gebruik als de ervaring van de verschillende routes. Als vervolg hierop heeft Waterschap Rivierenland bureau VIA opdracht gegeven de knelpunten op de routes waar meer dan 100 scholieren fietsen nader te analyseren. Dit heeft geleid tot een aanvullende objectieve beoordeling.

Eindresultaat was een maatregelenpakket voor 24 locaties, variërend van kleinschalige maatregelen zoals het aanbrengen van belijning tot de aanleg van een vrijliggend fietspad. Op 17 locaties zijn de maatregelen binnen een jaar uitgevoerd. De overige maatregelen volgen binnen drie jaar. De resultaten van deze studies heeft Waterschap Rivierenland gepresenteerd in twee betrokken RPV regio's. Hierdoor ontstond ook bij andere wegbeheerders inzicht in de gebruikte routes en konden afspraken over te nemen maatregelen worden gemaakt. RPV Drechtsteden heeft naar aanleiding van deze presentaties een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd. Dit project met goede meetbare resultaten en dus een terechte winnaar van de Eerste Verkeersveiligheidsprijs. Het schoolfietsroute-project is twee jaar geleden in deze regio gestart en vormt nu ook een vast onderdeel van het aanbod van TotallyTraffic. 


## De Delftse Verkeersquiz 2010

door Joost de Groot

**Op dinsdag 23 maart heeft de gemeente Delft voor de vijfde keer de Verkeersquiz georganiseerd voor leerlingen uit groep 7 van alle Delftse basisscholen. Winnaar werd Janko van Het Mozaïek. Hij mag zich Beste verkeersleerling van Delft 2010 noemen en won een gloednieuwe fiets.**

De quiz, die plaats vond in de aula van de TU Delft, is behalve een feestelijk spektakel ook een interactieve verkeersles. De vragen zijn met behulp van films en foto's speciaal voor deze quiz opgesteld en gaan over verkeerssituaties in Delft, die de leerlingen in de praktijk zelf kunnen tegenkomen. De quiz test de leerlingen op hun kennis van verkeersregels én op hun verkeersinzicht. Net als vorige jaren was het één groot feest in de zaal. Klasgenoten konden vanuit de zaal via grote projecties de verkeersvragen en het verloop van de score volgen. Zij hadden vele spandoeken gemaakt en moedigden volop hun klasgenoot aan.

De presentatie was in handen van Sipke Jan Bousema, bekend van MuseumBende en van Opsporing Verzocht. Tijdens de pauze was er een verrassingsact door een *mystery guest*. Na enkele vragen die de leerlingen uit de zaal mochten stellen werd geraden dat dit Monique Smit was. Zij verzorgde een spetterend optreden waarbij zelfs twee leerlingen uit het publiek mochten meedoen.

De prijsuitreiking werd verzorgd door Anne Koning, wethouder Verkeer van de gemeente Delft. Daarbij kreeg niet alleen Janko een prijs, maar won zijn klas een cheque van € 750 voor een dagje uit met de 'verkeers-agent'. Voor op het schoolplein ontving Het Mozaïek een speciaal verkeersbord met daarop de tekst 'Op deze school zit de beste verkeersleerling van Delft'. 



> 1



> 2



> 3



> 4

# TotallyTraffic

door Corine Zuidgeest

TotallyTraffic is de verzamelnaam voor alle producten, activiteiten en diensten die het ROV-ZH en zijn partners bieden op het gebied van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. TotallyTraffic is ontwikkeld in opdracht van Stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Scholen 'zijn' TotallyTraffic als zij alle leerlingen structureel verkeersonderwijs geven gedurende hun gehele middelbare schooltijd.

Onderstaande modules zijn nu beschikbaar voor het voortgezet onderwijs (vmbo/havo/vwo; groep 1 t/m 6). Ze kunnen binnen de lessen Nederlands, Mens en Natuur, Sport en Bewegen, Mens en Maatschappij, Kunst en Cultuur, Drama, Culturele en/of Kunstzinnige vorming gegeven worden.

met zich meebrengt. De modules worden kosteloos aangeboden en de gevraagde inzet van de school is meestal beperkt.



## Menu op maat

De folder bevat de beknopte informatie én de foto's van de modules en is in maart/april door de RPV's Rotterdam Rijnmond, Haaglanden, Rijnstreek, Hoeksche Waard, Drechtsteden en Alblasserwaard Vijfheerenlanden naar alle scholen voor voortgezet onderwijs verzonden om het programma van TotallyTraffic bij hen te introduceren. De accountmanagers informeren bij de scholen of men interesse heeft in het TotallyTraffic programma. Dit heeft al in enkele regio's tot afspraken met scholen geleid. Scholen kunnen uit alle modules een 'menu op maat' samenstellen, desgewenst in de vorm van een programma voor projectdagen of -weken. Voor de meeste lessen zijn gastdocenten beschikbaar.

## Meer weten?

Wilt u meer weten over de inhoud, organisatie en subsidiemogelijkheden binnen TotallyTraffic? Wilt u advies en ondersteuning bij de organisatie en uitvoering van de lessen? Neem dan contact op met het ROV-ZH of met de contactpersoon in uw regio. Zie de netwerkkaart online op [www.totallytraffic.nl](http://www.totallytraffic.nl).

De derde TotallyTraffic nieuwsbrief verschijnt in juni 2010. Zie verder [www.totallytraffic.nl](http://www.totallytraffic.nl) voor de actualiteiten. Binnenkort bestaat er de mogelijkheid om via de website artikelen, onder andere slapwraps (polsbandjes), voor de leerlingen te bestellen.

## Modules:

Voortgezet Fietsvaardig	Openbaar Vervoer Stom Toeval of Risico Gedrag
Jouw Route	Alcohol Drugs en Verkeer
Zeven Sloten	Meneer Sanders Leert Fietsen
Kruispunt	De Veilige Fiets
De Dode Hoek	Roadtrip
LaMaZien	Fiets zonder Beats

## Lesmodules zijn maatwerk

De lesmodules kenmerken zich door humor en maatwerk. Ze zijn vraaggericht, praktisch, gratis en toepasbaar zowel in bestaande lessen als in themaweken. Leerlingen worden zich bewust van hun eigen rol in het verkeer en ervaren welke consequenties risicovol gedrag



## Bon voor gratis **ROV** MAGAZINE

Wilt u voortaan regelmatig ROV Magazine ontvangen? Stuur dan een e-mail naar [rovinfo@pzh.nl](mailto: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: \_\_\_\_\_