



Veilig verkeer begint bij jou

Het programma voor de vorming van verkeersveilig gedrag
bij jonge bestuurders in Zuid-Holland

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1. Waarom dit programma?	4
1.1 Jongeren	4
1.2 Jongeren en verkeersongevallen	5
1.2.1 Ontwikkelingsfasen en risico's	5
1.2.2 Slachtoffers en ongevallen in Zuid-Holland	5
1.2.3 Trends	7
1.2.4 Gedrag in het verkeer	7
2. Aanpak	9
2.1 Inhoud: uitgangspunten	9
2.1.2 Risicogestuurde, doelgerichte gedragsvorming	9
2.1.2 Integraal	11
2.1.3 Inclusief	11
2.1.4 Adaptief	11
2.2 Inhoud: middelen	11
2.2.1 Verkeerseducatie	12
2.2.2 Campagnematige interventies	13
2.2.3 Inzet via social media	13
2.2.4 Handhaving	13
2.2.5 Multimedial	13
2.3 Organisatie: basisorganisatie en allianties	14
2.3.1 Bereiken we jongeren: waar en via wie?	14
2.3.2 Basisorganisatie in Zuid-Holland	15
2.3.3 Allianties	16
3. Kennisontwikkeling en -management	16
4. Communicatie	16
5. Monitoring en evaluatie	16
6. Programmabeheer	18
7. Uitrol, doorontwikkeling en beheer	18
8. Budget en menskracht	20

Voorwoord

Samen op weg naar een verkeersveilige generatie.

In Zuid-Holland dragen we graag bij aan de toekomst voor jongeren. We willen er met hen en met de mensen en organisaties in hun omgeving voor te zorgen, dat ze allemaal veilig zijn in het verkeer. Helaas is dat voor een groot aantal van hen op dit moment niet het geval. En de verwachting is, dat de risico's voor jongeren op een verkeersongeval alleen maar toenemen als we niets doen. Dit laten we niet gebeuren.

Met het programma **#Impact, Veilig verkeer begint bij jezelf** leggen de Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en ROV Zuid-Holland de doelen, doelgroepen, middelen en organisatie voor een gezamenlijke aanpak van de verkeersveiligheid van jongeren in de leeftijd van 16 t/m 24 jaar tot 2035 op hoofdlijnen vast. We nodigen de gemeenten, waterschappen en Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's) in Zuid-Holland zich bij het programma aan te sluiten.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 van het programma is verwoord waarom we dit programma hebben ontwikkeld. In het tweede hoofdstuk staat vermeld welke aanpak we in het programma voorstaan. Hoofdstuk 3 gaat in op kennisontwikkeling en kennismanagement, die onderdeel vormen van het programma. Het vierde hoofdstuk gaat in op de communicatiestrategie. In hoofdstuk vijf is te vinden op welke manier we de monitoring en evaluatie van het programma gaan vormgeven. Hoofdstuk 6 gaat in op het beheer van het programma. De laatste twee hoofdstukken – 7 en 8- gaan achtereenvolgens in op de uitrol en doorontwikkeling van het programma en de financiering en bemensing.

Samen gaan we op weg naar een verkeersveilige generatie.
Samen maken we een punt van nul.

ROV Zuid-Holland

1. Waarom dit programma?

In Zuid-Holland wonen op dit moment ruim 425.000 jongeren in de leeftijd van 16 t/m 24 jaar. Jongeren, die dagelijks onderweg zijn naar school, werk, familie, vrienden, sportclub en andere bestemmingen.

Ze vormen een van de grootste risicogroepen in het verkeer, met gemiddeld een ruim tweemaal zo grote kans betrokken te raken bij een verkeersongeval als de gemiddelde weggebruiker in Zuid-Holland. Om het nog concreter te maken: Dagelijks komen vijf jongeren niet veilig op hun bestemming aan door een verkeersongeval. Volgens de registraties neemt het aantal slachtoffers de laatste jaren elk jaar toe.

Om dit tij te keren is een gezamenlijke, samenhangende, doelgerichte inzet nodig van alle partijen, die kunnen bijdragen.

1.1 Jongeren

Jongeren in de leeftijd van 16 t/m 24 jaar maken een grote ontwikkeling door op veel gebieden. De ontwikkeling van de hersenen is pas rond het 25^e jaar voltooid. In de daaraan voorafgaande fase ontwikkelt het emotionele deel van de hersenen zich eerder dan het rationele, waardoor die gebieden niet in balans zijn. Het gevolg is, dat jongeren in deze fase nog niet goed in staat zijn hun emoties en impulsen te beheersen en de gevolgen van hun gedrag te overzien. Dat moeten ze nog leren. Daarnaast zijn jonge adolescenten erg gevoelig voor het oordeel van en de sociale acceptatie door anderen. Beloning in de materiële en sociale betekenis van het woord is belangrijk voor hen.

Dagelijkse activiteiten veranderen in deze leeftijdsfase enorm. Jongeren verlaten het voortgezet onderwijs, voor een vervolgopleiding, werk of een combinatie van die twee. Een deel van hen gaat zelfstandig wonen of samenwonen, en veel jongeren gaan uit, naar de horeca of festivals. Ook vervoerswijzen veranderen. Zo komen bromfiets en scooter in beeld, en ook de auto. Relatief risicovolle voertuigen, waarmee ze nog weinig ervaring hebben. Twee op de vijf jongeren maakt zich veel tot heel veel zorgen om hun mentale gezondheid. Ruim twee op de vijf jongeren gaf aan het belangrijk te vinden om zelf mee te beslissen over maatschappelijke thema's, 24% vond dit superbelangrijk (TeamAlert, 2021).

Vergeleken met 2021 ervaren jongeren in 2023 meer druk om een succesvol leven te leiden; voor jongeren is het hebben een goedgevulde bankrekening in 2023 meer van betekenis geworden voor een succesvol leven dan in 2021. Meer dan een kwart van de jongeren geeft in 2023 aan zich wel eens gestrest te voelen terwijl ze zich in het verkeer begeven (bron: TeamAlert, 2023).

Jongeren, in deze leeftijdsgroep worden gerekend tot de "Generatie Z" (de generatie, die geboren is tussen 1997 en 2021). Volgens het NRC is Generatie Z kwetsbaarder én mondiger, meer bevlogen én beperkter, zelfbewuster én zwaarmoediger dan eerdere generaties. De inhoud en toon van interventies moet hierop aansluiten. Met de keuze van de programmaam "Impact" spelen we in op de bevlogenheid van deze generatie. Meer hierover staat in hoofdstuk zes.

1.2 Jongeren en verkeersongevallen

1.2.1 Ontwikkelingsfase en risico's

In het algemeen geldt dat de ontwikkelingskenmerken van jongeren in combinatie met onervarenheid een belangrijke rol speelt in hun ongevalsrisico's. Een deel van de eigenschappen van jongeren staat haaks op wat verkeer van hen vraagt: de hersenen zijn nog niet in balans, risicoperceptie en ervaring zijn beperkt, terwijl nieuwe vervoerswijzen, routes en reismotieven veel vragen. Daarnaast speelt de omgeving een rol: groepsdruk, de waardering van leeftijdgenoten, de wensen van werkgevers en de betrokkenheid en het voorbeeldgedrag van ouders. Zelfoverschatting is ook een ongevalsfactor. En hoewel er sprake kan zijn van kennishiaten (bijvoorbeeld over de effecten van alcohol en drugs, en in het bijzonder lachgas) ligt de belangrijkste sleutel voor het gedrag niet bij kennis, maar bij de zogenaamde hogere-ordevaardigheden, zoals risicoherkenning en impulsbeheersing. Juist hierin is training nodig.

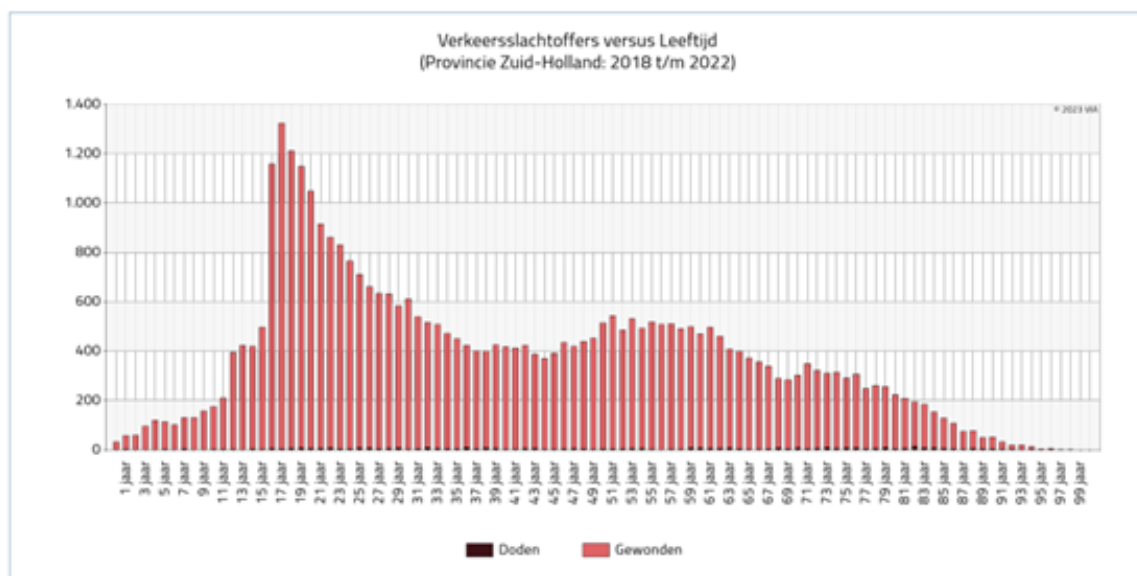
Daarnaast spelen waarschijnlijk ook factoren mee, die breder in de maatschappij spelen. Zo kampen jongeren de laatste tijd meer met stress en somberheid, een omstandigheid die invloed heeft op het ongevalsrisico.

Daar staat tegenover, dat het lerend vermogen bij jongeren groot is. Daarnaast voelt het merendeel van de jongeren zich verantwoordelijk voor hun gedrag in het verkeer. 74% van de jongeren vindt het terecht dat ze een boete krijgen als ze iets doen in het verkeer wat volgens de wet niet mag.

1.2.2 Slachtoffers en ongevallen in Zuid-Holland

Uit de gegevens van **geregistreerde** ongevallen blijkt, dat in Zuid-Holland in de periode van 2019 tot en met 2022 in totaal 7.740 jongeren van 16 t/m 24 slachtoffer zijn geworden van een verkeersongeval. Van hen overleden er 39. Een piek in absolute cijfers doet zich voor bij de 17-jarigen.

We gaan uit van de BRON-gegevens. Daarin zijn met name ongevallen met voetgangers en fietsers



Verkeersslachtoffers Zuid-Holland 2018 t.m. 2022 naar leeftijd (bron: Bliq-rapportage, Via)

maar zeer beperkt geregistreerd.

Onder 16 t/m 17-jarigen viel het grootste aantal slachtoffers onder berijders van een bromfiets of scooter (1.434), gevolgd door fietsers (379 slachtoffers). Ook onder 18 t/m 24-jarigen zijn berijders van bromfiets/scooter met 2.495 slachtoffers dominant. In deze leeftijdsgroep komt de auto op de 2^e plaats, met 1.463 slachtoffers.

Soms zijn jongeren ook veroorzaker van een ongeval, zonder zelf slachtoffer te zijn.

	2019	2020	2021	2022	Totalen
16-17 jarigen					
Bromfiets+	311	297	333	493	1.434
Fiets	81	75	94	129	379
Personenauto	18	16	25	20	79
Voetganger	8	15	12	9	44
E-bike	8	15	23	33	79
18-24 jarigen					
Bromfiets+	429	534	676	856	2.495
Personenauto	312	315	422	414	1.463
Fiets	193	145	244	309	819
Motor	54	56	52	105	267
Voetganger	49	53	59	62	223
E-bike	13	22	30	34	99

Geregistreeerde slachtoffers in Zuid-Holland naar vervoerwijze in de periode 2019 tot en met 2022, naar dominante modaliteiten (bron VIA)

Alleen de regio's Holland Rijnland, Goeree-Overflakkee en Hoeksche Waard vertonen een iets afwijkend beeld. In Holland Rijnland komen de fietsers op de 2^e plaats. Op Goeree-Overflakkee en in Hoeksche Waard zijn automobilisten op het totale aantal slachtoffers en onder de 18 t/m 24jarigen

Een diepte-analyse van de geregistreeerde slachtoffers in Zuid-Holland laat zien dat het merendeel van de bromfiets- en scooterongevallen eenzijdig is, en dat het jaarlijks aantal geregistreeerde slachtoffers met deze vervoerwijze stijgt. Opvallend is, dat letselongevallen met jongeren op de brom- of snorfiets relatief vaak 's middags en op donderdag en vrijdag voorkomen.

Voor de jonge autorijders zijn juist de nachtelijke uren in het weekend het meest riskant.

Hoewel het in absolute aantallen nog om lage cijfers gaat, valt de plotselinge stijging van het aantal slachtoffers met een e-bike in 2022 op. (bron: Cheetah i.o.v. ROV Zuid-Holland, 2023)

Er zijn flinke verschillen tussen jongens en meisjes: jongens lopen en nemen meer risico dan meisjes. Hierin doet zich een opvallend verschil voor gedurende de leeftijdsontwikkeling: juist in de beginjaren van een nieuwe verkeersrol lopen jongens veel meer risico dan meisjes, en naarmate de jaren verstrijken wordt dit evenwichtiger verdeeld.

Een belangrijke kanttekening bij deze ongevalscijfers (en daarmee bij dit deel van de analyse) is dat niet alle ongevallen worden geregistreerd, en dat ook de toedracht van ongevallen niet volledig is af te lezen uit de geregistreerde gegevens.

1.2.3 Trends

Een aantal trends in de verkeersveiligheid raakt jongeren. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) noemt de volgende:

- Toenemende heterogeniteit van voertuigen in het verkeer zorgt voor andere risico's (bijv. e-bikes en fatbikes op de fietspaden)
- Toenemende afleiding door afhankelijkheid van digitale media leidt tot risico's
- Meer interactie tussen verkeersdeelnemers, voertuigen en infra verandert (stillere en steeds "slimmere" voertuigen, bijvoorbeeld)
- Toename drugs- (waaronder lachgas) en medicijngebruik
- Specifieke groepen kwetsbare verkeersdeelnemers:
 - Oververtegenwoordiging en relatief negatieve ontwikkeling onder andere jongeren, door onervarenheid
 - Grote groep notoire overtreeders

Volgens Verkeersveiligheidsprognose voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (SWOV, 2021) is tot 2040 een grote toename van verkeersdoden of ernstige verkeersgewonden te verwachten onder gemotoriseerde tweewielers en jongeren.

1.2.4 Gedrag in het verkeer:

We zagen, dat trends in de maatschappij en de ontwikkelingskenmerken van jongeren in deze leeftijd in combinatie met nieuwe verkeersrollen en vervoerswijzen tot grote risico's leidt.

Uit een combinatie van bronnen wordt duidelijk dat onder andere de volgende gedragingen en omstandigheden een rol spelen bij de hoge ongevalsrisico's voor jongeren:

- **Rijden onder invloed:**
Hoewel jonge bestuurders in het verkeer minder alcohol gebruiken dan oudere bestuurders, zijn ze oververtegenwoordigd in de groep slachtoffers en bestuurders die betrokken zijn bij alcoholongevallen. De oorzaak hiervoor is tweeledig: jonge bestuurders hebben vanwege hun onervarenheid sowieso al een hoger ongevalsrisico, en alcohol heeft bij jonge bestuurders een groter effect op het rijgedrag dan bij oudere bestuurders.
Ook drugs (bv. lachgas) en medicijnen spelen een rol.
- **Afleiding:**
Afleiding door de smartphone is een risicofactor. Afleiding in het Nederlandse verkeer leidt tot ruim 100 doden per jaar en een veelvoud aan gewonden (bron: komveiligthuis.nl, 2023), en komt veel voor onder jongeren. Zo gaf in het onderzoek voor de Barometer Verkeersveiligheid van SWOV/Interpolis 54,6% van de ondervraagde 15 t/m 17 jarigen aan de mobiel te gebruiken tijdens het fietsen, en 68,7% van de 18 t/m 24 jarigen. Ruim twee derde (67,4 %) van de 18 t/m 24 jarigen gaf aan de mobiel tijdens het autorijden te gebruiken. Deze percentages liggen hoger dan bij de metingen in 2017 en 2019 (bron: Barometer

Verkeersveiligheid SWOV/Interpolis, 2022). Daarnaast speelt afleiding door leeftijdgenoten mee.

- **Risicoherkenning**

Door het ontwikkelingsstadium van de hersenen en de beperkte ervaring in nieuwe rollen in het verkeer is het voor jonge bestuurders lastig risico's in het verkeer goed te herkennen.

- **Groepsdruk**

Erkenning door leeftijdgenoten en erbij willen horen zijn belangrijk voor jongeren in deze leeftijd. Dit kan ervoor zorgen, dat de mening van de groep de eigen intenties voor verkeersveilig gedrag onder druk zet.

- **Impulscontrole**

Ook de vaardigheid om impulsen te controleren wordt nog niet goed aangestuurd door de hersenen, omdat ook dat deel van de hersenen nog niet volledig is ontwikkeld.

- **Rijden zonder rijbewijs**

Uit onderzoek van TeamAlert is gebleken, dat 19% van de jongeren in 2020 zonder rijbewijs scooter had gereden, en 11% zonder rijbewijs auto (TeamAlert, 2021a). Uit onderzoek naar het gedrag van jongeren op de deelscooter blijkt dat 21% van de deelscootergebruikers uit het onderzoek wel eens zonder rijbewijs deelscooter heeft gereden (TeamAlert, 2022).

- **Zichtbaarheid**

Jongeren en jongvolwassenen hebben op de fiets in verhouding minder vaak verlichting aan dan ouderen (bron: komveiligthuis.nl, 2023).

- **E-bike:**

Steeds meer 18 t/m 24jarigen kopen een e-bike (bron: GfK, 2023). Uit onderzoek van VeiligheidNL (2022) blijkt, dat steeds meer jongeren betrokken raken bij ongevallen met de e-bike. In een onderzoek van TeamAlert (2023) vindt meer dan de helft van de ondervraagde jongeren elektrische fietsers gevaarlijker dan 'normale fietsers'. De meeste ondervraagde jongeren vinden dat ze zich veilig gedragen op de e-fiets, een deel vertoont een groot deel risicogedrag. 15% rijdt op een opgevoerde elektrische fiets.

Een specifieke groep risicovolle jongeren in het verkeer zijn de "veelplegers".

Onder alle verkeersdeelnemers is 6% van de verkeersongevallen toe te schrijven aan voertuigen met 9 of meer overtredingen per jaar, terwijl deze groep minder dan 0,5% van de totale groep verkeersovertreders beslaat.

2. Aanpak

We mogen ons in Zuid-Holland verheugen in een groot aantal betrokken partners en een scala aan beschikbare middelen als het gaat om verkeersvorming van jongeren.

De grootste uitdagingen voor de komende 10 jaar zitten in:

- het daadwerkelijk **bereiken** van jongeren (in dubbele zin: in contact met hen komen én hen aanspreken en bewegen),
- het betrekken van **ouders**,
- het betrekken en activeren van **meer partners**,
- **integraliteit en samenhang** in de aanpak,
- meer zicht krijgen op **de toedracht en oorzaken van ongevallen met jongeren**, en de ontwikkeling hierin,
- meer zicht krijgen en sturen op de **effectiviteit** van de inzet, en
- **flexibiliteit te houden in inhoud en vorm** om te kunnen blijven inspelen op de behoeften van jongeren.

We vertalen deze uitdagingen in de inhoud en organisatie van de interventies binnen het programma **#Impact, Veilig verkeer begint bij jou** (verder: #Impact) in de manier waarop we problematiek en resultaten monitoren en door onder een vlag samen te werken met ruimte voor aanpassingen in de gekozen interventies.

Op basis van de ongevals cijfers gaat de eerste prioriteit naar interventies gericht op beginnende, jonge bromfiets/scootrijders en aankomende en/of beginnende autorijders.

Om effectief te zijn moet het programma is risicogestuurd, doelgericht, integraal, multimediaal, inclusief en adaptief zijn. Met risicosturing doelen we onder meer op de locaties, tijdstippen, vervoerwijzen en specifieke doelgroepen waar de risico's zich voordoen.

2.1 Inhoud: uitgangspunten

2.1.1 Risicogestuurde, doelgerichte gedragsvorming

De grootste ongevalsrisico's van jongeren hebben te maken met hun onervarenheid en kwetsbaarheid. Ook rijden onder invloed, snelheid en afleiding spelen een rol. Om de risico's voor en door jongeren in het verkeer terug te dringen is onder andere nodig, dat zij zichzelf veilig leren gedragen. Dit vergt kennis, vaardigheden en motivatie. Gedragsvorming voorziet hierin. Onder gedragsvorming verstaan we: "Activiteiten op het gebied van formele en informele verkeerseducatie, communicatie en preventieve en repressieve handhaving, gericht op het ontwikkelen van verkeersveilig gedrag". Hieronder vallen ook de sociale norm en het voorbeeldgedrag van anderen.

Met de interventies onder de vlag van **#Impact** richten we ons op de landelijke doelen voor Permanente Verkeerseducatie, die in 2025 worden geactualiseerd. De doelen zullen naar verwachting nauwelijks inhoudelijk worden aangepast.

Samengevat luiden de doelen voor gedragsvorming:

I Leerdoelen voor concrete taken:

De jongere leert en automatiseert de vaardigheden, die nodig zijn om het voertuig te beheersen en te bedienen. Hieronder valt ook het kennen en kunnen toepassen van stopafstanden, de invloed van weersomstandigheden en het voertuigonderhoud.

II Leerdoelen voor het beheersen van verkeerssituaties

De jongere kent de regels in relatie tot het eigen voertuig en kan die toepassen, communiceert met andere weggebruikers en anticipeert op hun gedrag en heeft kennis van en inzicht in ongevalsrisico's en risicofactoren.

III Leerdoelen voor afwegen en beslissen in de verkeerscontext

De jongere kan de route plannen, en kent de eigen sterke en zwakke punten in het omgaan met risico's die te maken hebben met de gemoedstoestand, de invloed van alcohol, drugs en medicijnen, afleiding en groepsdruk.

IV Leerdoelen voor persoonlijke ambities en competenties

De jongere staat stil bij wat risico verhogende factoren als groepsdruk, behoefte aan spanning en sensatie, houding ten opzichte van alcohol en drugs, risicobereidheid en impulscontrole in het eigen verkeersgedrag betekenen en is bereid datgene te doen wat risico's hierin kan voorkomen.

Al deze leerdoelen zijn voor de hele doelgroep belangrijk. Per specifieke doelgroep, situatie en doelgedrag is te bepalen welke leerdoelen centraal moeten staan. Gezien wat bekend is over de belangrijkste risicofactoren (hoofdstuk 3) verdienen de hogere-orde vaardigheden met name aandacht. Uit de gedragswetenschap is bekend dat kansen voor gedrags*verandering* m.n. worden bepaald door de intrinsieke motivatie (hier in stap IV; persoonlijke ambitie).

2.1.2 Van leerdoelen naar interventies

Om deze leerdoelen te realiseren zijn interventies nodig op het vlak van verkeerseducatie, communicatie en voorlichting en handhaving.

De samenstelling van de middelenmix in dit programma is erop gericht deze leerdoelen te realiseren. Een deel van de nodige middelen is al beschikbaar. Nadere probleemanalyse en effectmeting van interventies zal moeten uitwijzen waar eventuele hiaten zitten in het aanbod en op welke manier we die kunnen invullen.

In volgende paragrafen wordt dit nader uitgewerkt.

2.1.2 Integraal

Binnen **#Impact** vullen we dit begrip op twee manieren in:

Thematisch

Het onderwerp gedragsvorming in het verkeer raakt aan allerlei thema's in de verschillende omgevingen waar jongeren zich bevinden. Zo raakt het in lokaal jeugdbeleid aan "Opgroeien in een Kansrijke Omgeving" (Trimbos), in het onderwijs aan burgerschap, in sport aan fitheid, bij werkgevers aan goed werkgeverschap en in het buurtwerk aan leefbaarheid.

In de uitbouw van de netwerken zoeken we partners met wie we het belang van verkeersveiligheid kunnen delen met het hunne.

De 3 E's

Uiteraard stoelt ook de verkeersveiligheid voor jongeren op de pijlers Engineering (kortweg infrastructuur), Education (verkeerseducatie/voorlichting) en Enforcement (regels en handhaving). Specifiek voor de gedragsvorming van jongeren is belangrijk, dat er wordt ingezet op de laatste twee, en dat we zoveel mogelijk slimme combinaties maken van beide, bijvoorbeeld in een campagne gericht op hardrijden op de brom-/snorfiets. In dit voorbeeld kan voorlichting en preventieve handhaving worden gecombineerd met beelden op het wegdek, repressieve handhaving, en communicatie hierover (om de ervaren pakkans te vergroten)

In de gesprekken met het Openbaar Ministerie en de politie wordt op alle niveaus aandacht gevraagd voor deze risicogroep. We starten lokale pilots voor specifieke doelgroepen om ervaring op te doen met de bedoelde integrale aanpak.

2.1.3 Inclusief

"De jongere in Zuid-Holland" bestaat niet. De groep 16 t/m 24-jarigen in Zuid-Holland is divers in veel opzichten. In de samenwerkingspartners, boodschappen en middelen spannen we ons ervoor in de diverse groepen te bereiken.

2.1.4 Adaptief

De leefwereld van opgroeiende jongeren verandert continu, en dit beïnvloedt de manier waarop de toekomstige generatie 16 t/m 24-jarigen in die wereld staan. Wat zullen de specifieke kenmerken zijn van de volgende generatie, Generatie Alpha¹?

Ook kennis over de problematiek en bereik en effectiviteit van interventies ontwikkelt zich gedurende de komende jaren. Tot slot staan ook relevante organisaties niet stil.

#Impact past zich waar nodig en mogelijk aan op deze ontwikkelingen.

2.3 Inhoud: Middelen

Onder een herkenbare vlag brengen we diverse middelen samen, die zoveel mogelijk in samenhang worden ingezet. Het gaat hierbij om formele verkeerseducatie, events op opleidingen, sport- en

¹ Generatie Alpha wordt gevormd door de jongeren, die geboren zijn tussen 2010 en 2020 en in 2023 dus tussen 3 en 13 jaar oud zijn. Over drie jaar vallen de oudsten van hen dus onder de doelgroep van **#Impact**

uitgaanslocaties en in wijken, en on- en offline-campagnes.

Hiervan is al een breed scala voorhanden. Een zeer groot deel hiervan is te vinden in de bijlage.

De middelen richten zich op jongeren en hun omgeving, met bijzondere aandacht voor de ouders. Voor verkeerseducatie en campagnematige interventies gebruiken we de middelen uit de Toolkit Permanente Verkeerseducatie (CROW/KpVV), tenzij die toolkit geen geschikt middel bevat voor de specifieke doelgroep, doelgedrag-leerdoelen of situatie waarvoor we een interventie nodig hebben. Waar we nieuwe middelen ontwikkelen zijn deze gericht op een of meer leerdoelen voor Permanente Verkeerseducatie. We streven ernaar dat de in te zetten middelen onderdeel zijn van de CROW-toolkit voor Permanente Verkeerseducatie en zijn of worden getoetst aan de hand van de CROW-checklist. We delen de middelen via de **#Impact** menukaart.

2.3.1 Verkeerseducatie

Deze interventies zijn inzetbaar binnen de invloedssfeer school/opleiding/rijkschool/werk.

Jongerenorganisaties TeamAlert en Responsible Young Drivers kennen diverse interventies, die voorzien in hogere-ordevaardigheden en aandacht besteden aan de onderwerpen rijden onder invloed, afleiding, snelheid, groepsdruk en/of risicoherkenning. Ook VeiligheidNL en de KNMV bieden educatieve middelen, die op hogere-ordevaardigheden zijn gericht. De interventie "Risico Bromfiets" van KNMV is een praktijkgerichte interventie met aandacht voor diverse vaardigheden.

Deze interventies kunnen worden aangeboden in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs, het MBO, HBO en WO, de rijkschool of op een locatie in de gemeente.

Rijscholen verzorgen basis- en bijscholingen voor bromfiets, personenauto, motor en vrachtwagens.

Het CBR verzorgt naast examinering een aantal specifieke cursussen voor wie een overtreding heeft begaan. Voor jongeren zijn relevant: de Educatieve Maatregel Alcohol (EMA), de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG), de Cursus Drugs en Verkeer en de Korte Cursus Gedrag en Verkeer.

Binnen **#Impact** stimuleren we met name de interventies, die een plus bieden op de basisopleidingen van rijkscholen, om zo juist de hogere-orde vaardigheden een impuls te geven.

Wat we op dit moment missen in het aanbod is een interventie voor aankomende autorijders, waar ze al in een vroeg stadium leren risico's te herkennen. We onderzoeken of een variant op GRIP/GRIP-JUNIOR² hiervoor is te ontwikkelen voor Zuid-Holland, en bespreken met verzekeraars of er incentives kunnen worden aangeboden in de vorm van premiereductie na deelname.

Een belangrijke interventie voor bezorgers is de module van "Bezorg Veilig".

Een eerste interventie voor ouders is de ouderavond van Bureau Leefstijl, die onlangs een eerste maal met veelbelovende resultaten is gepilot.

² GRIP/GRIP Junior zijn interventies van de provincie Zeeland i.s.m. een Zeeuwse verzekeringsmaatschappij, waarbij zowel jongeren in de fase vlak voor de rij-opleiding als jonge rijbewijsbezitters een training krijgen aangeboden in de hogere-ordevaardigheden als risico-herkenning en omgaan met groepsdruk.

2.3.2 Campagnematige interventies

Deze interventies passen binnen de invloedssferen sport, verenigingen, uitgaan en andere recreatieve activiteiten, media en school/opleiding/rijkschool.

Ook op dit vlak hebben partners als TeamAlert en Responsible Young Drivers al een groot aanbod beschikbaar, dat in de bijlage is te vinden.

Waar dit op basis van regionale risicoanalyses, relevante leerdoelen of de specifieke organisatorische situatie nodig is ontwikkelen we samen met landelijke partners en de betrokken regio's nieuwe interventies.

2.3.3 Inzet via social media

Deze interventies raken aan de invloedssferen sport, verenigingen, uitgaan en andere recreatieve activiteiten en media

TeamAlert kent hiervoor een aantal campagnes. Daarnaast geven we bij de doorvertaling van campagnethema's uit de landelijke en Zuid-Hollandse kalender naar online uitingen de komende jaren gericht aandacht aan uitingen voor jongeren wanneer het onderwerp voor hen relevant is. We stellen deze beschikbaar aan intermediairs als gemeenten en sportverenigingen.

We maken afspraken met TeamAlert en andere aanbieders over inzet van de beschikbare kanalen en middelen (regionaal) en stellen toolkits met specifieke materialen voor jongeren samen (ROV Zuid-Holland)

Waar nodig ontwikkelen we aanvullend specifieke campagnes.

Al het aanbod krijgt een plek in de menukaart voor **#Impact**.

2.3.4 Handhaving

Handhaving (preventief en repressief) draagt bij aan normbesef bij jongeren en hun omgeving. Als regels worden gesteld en handhaving wordt ervaren versterkt dit de norm. Door in te zetten op een combinatie van verkeerseducatie/voorlichting en handhaving(scommunicatie) wordt effectiviteit van de inzet vergroot.

We gaan in gesprek met politie en het Openbaar Ministerie om lokale of pilots met zo'n aanpak te organiseren in gemeenten of regio's waar dit vanwege specifieke problematiek relevant is.

2.3.5. Multimediaal

De omgeving van jongeren is veelzijdig, de middelen om hen te bereiken eveneens. Waar persoonlijke contact met een naaste veruit het meeste invloed heeft op gedrag kan een online filmbestand een jongere net zo raken, dat het bijdraagt aan bewustwording en veiliger gedrag.

Daarnaast kan online inzet sterk bijdragen aan een groot bereik van de boodschap.

Uit gedragswetenschappen is duidelijk geworden, dat het optimaal effectief is als je boodschappen op een herkenbare en geloofwaardige manier herhaaldelijk en op meerdere relevante plekken krijgt aangeboden. Daarom zoeken we binnen #Impact steeds en op alle niveaus van uitvoering naar een mix van relevante middelen en betrouwbare, gezaghebbende boodschappers, met wie de doelgroep zich graag vereenzelvigd.

2.4 Organisatie: basisorganisatie en allianties

efficiënt en effectief: Lokaal waar het kan, regionaal / landelijk waar het moet

Lokale partijen staan dicht bij jongeren dan landelijke of provinciale. Anderzijds is het efficiënter om organisatie, kwaliteitsbeheer, kennisontwikkeling en communicatie bovenlokaal op te zetten en te beheren. Optimaal efficiënt is de situatie waarbij deze elkaar versterken. Hier streven we naar.

2.4.1. Bereiken van jongeren: waar en via wie?

Om de organisatie van **#Impact** handen en voeten te geven is het belangrijk vast te stellen waar jongeren zich bevinden. De omgeving van jongeren heeft invloed op hun gedrag, en andersom. De belangrijkste onderdelen van die omgeving – en de mensen die daar invloed kunnen hebben- zijn de volgende.

School/opleiding/rijschool

Een groot deel van de jongeren is voor een aanzienlijk deel van de tijd als leerling of student aan een school of opleiding verbonden. Hier ontmoeten ze leeftijdgenoten en volwassenen, hier gelden kaders en normen die van invloed zijn op hun gedrag en andersom. Daarnaast volgen veel jongeren gedurende een bepaalde periode de rijopleiding voor het autorijbewijs, en een zeer klein aantal een opleiding voor het bromfietscertificaat.

Docenten en andere sleutelfiguren op school, op de opleiding en de rijschool kunnen een specifieke rol vervullen. Persoonlijk contact is de sterkste bron van communicatie en gedragsbeïnvloeding. In het frequente contact tussen opleiders (in de brede zin van het woord) en jongeren kunnen de opleiders een belangrijke rol spelen in de gedragsvorming van jongeren, ook in het verkeer. Door (les)tijd en aandacht aan het onderwerp te besteden, en door voorbeeldgedrag. Uiteraard is de kwaliteit van de opleider (kennis, vaardigheden, betrokkenheid) hierbij belangrijk.

Werk(gever)

Volgens cijfers van het CBS werkte in 2021 68% van de jongeren tussen 15 en 27 jaar naast hun opleiding. Van de niet-onderwijsvolgende jongeren in deze leeftijd werkte 74%, gemiddeld 35 uur per week. Jongeren van 18 tot en met 24 jaar leggen hiervoor in Zuid-Holland gemiddeld bijna 10 kilometer per dag af. Een flink aantal van hen werkt als maaltijdbezorger³, of in andere beroepen waarvoor ze veel onderweg zijn.

De meeste jongeren hechten veel belang aan dit betaalde werk.

Een positieve en actieve houding van de werkgever en een duidelijke sociale norm binnen het bedrijf op het gebied van verkeersveiligheid kan een positieve invloed hebben op houding en gedrag van de (jonge) medewerkers.

Sport, verenigingen, uitgaan en andere recreatieve activiteiten

Ongeveer 2/3 van de jongeren van 18 t/m 29 jaar sport wekelijks (bron: CBS/RIVM/GGD'en), en 26% in clubverband (bron: NOCNSF)). Daarnaast gaat 85% van de 16+ ers regelmatig uit (bron CBS).

Deze jongeren zijn dus met regelmaat onderweg naar deze bestemmingen, en bewegen zich in gemeenschappen rond deze onderwerpen.

De normen die hier gelden en de opstelling van voorbeeldfiguren die op de vereniging en in de

³ Volgens RTL werken ongeveer 40.000 mensen in Nederland als maaltijdbezorger, van wie veel jongeren.

uitgaansgelegenheid aanwezig zijn kunnen een belangrijke functie hebben voor verkeersveilig gedrag.

Vrienden

We zagen al, dat het oordeel van vrienden heel belangrijk is voor jongeren. Dit kan negatief uitpakken (bijvoorbeeld stoer gedrag, omdat dat waardering (of vermeende waardering) oplevert), maar ook positief. Zo vinden de meeste jongeren dat ze medeverantwoordelijk zijn wanneer zij samen met hun vrienden in het verkeer zijn. Jongeren uiten deze verantwoordelijkheid door vrienden aan te spreken of door te proberen ze op andere gedachten te brengen (bron: TeamAlert, 2022)

Thuis

Opvoeders hebben in deze leeftijd een grotere invloed op het gedrag van jongeren dan ze zelf weten. De situatie thuis en de normen die er gelden op het gebied van verkeersveilig gedrag zijn van invloed op het verkeersgedrag van jongeren. Blijkens een onderzoek in opdracht van ROV Zuid-Holland onder opvoeders in Zuid-Holland (bron: XTNT, 2023) schatten ouders van jongeren in deze leeftijdsfase de risico's ten onrechte laag in. Ook vindt de meerderheid van de ouders het lastig om het juiste voorbeeldgedrag te geven. Een op de zes ouders meent geen invloed te hebben op het verkeersgedrag. Hier is dus een wereld te winnen.

Media

Jongeren zijn veel online te vinden, bijvoorbeeld op social-media platforms. Jongeren tussen 13 en 24 jaar zijn gemiddeld 3 uur per dag op social media actief. (bron TeamAlert, 2022) Social media hebben grote invloed op hun welbevinden en zijn van betekenis voor hun ontwikkeling. Overzichtsstudies concluderen dat jongeren veel baat kunnen hebben van sociale media, zich er gelukkiger door voelen en er meer welzijn door ervaren. Tegelijk wijzen andere studies erop dat sommige jongeren door het gebruik van sociale media meer depressieve gedachten kunnen hebben, of er onzeker en angstig door worden (bron: Nederlands Jeugdinstituut, 2022).

2.4.2 Basisorganisatie in Zuid-Holland

Regievoerders en ROV Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn de regievoerders voor verkeersveiligheid in Zuid-Holland. Hun beleid geeft de kaders voor de eigen activiteiten en die van ROV Zuid-Holland. Daarnaast geven de regievoerders via de subsidiekaders mee richting aan de inzet van regio's en gemeenten.

ROV Zuid-Holland

Het ROV vervult ook in het programma# **Impact** de rol van aanjager, kennismakelaar en ondersteuner.

Deze rollen krijgen invulling door:

- * het beheer van en de communicatie over het programma.
Hieronder valt het monitoren van ontwikkelingen binnen het programma en in de omgeving, het vertalen daarvan naar de middelen en activiteiten binnen het programma en het onderhouden van het netwerk met regio-overstijgende partijen.
- * het stimuleren van landelijke en regionale en lokale partners om bij te dragen aan de het programma.
Dit wordt onder andere concreet in het initiëren van allianties.
- * het organiseren van de kennisuitwisseling tussen regio's, gemeenten en andere partners en het mee-ontwikkelen van kennis over effectiviteit van interventies door pilotprojecten.
- * het ondersteunen van regio's, gemeenten en andere partners.
Deze ondersteuning kan bestaan uit advies, communicatiemiddelen, het onderhouden van de menukaart en participatie in pilots met nieuwe projecten.

RPV's

De samenwerkende gemeenten en hun partners in de regio's besteden in hun meerjarenplannen en jaarplannen aandacht aan de activiteiten uit het programma **#Impact**.

Zij kiezen de (multimediale) mix van middelen, dragen zorg voor het beheer van het daarvoor benodigde netwerk, en maken afspraken met de uitvoerders van activiteiten in de eigen regio.

Gemeenten

In de eerste plaats kan de gemeente bij uitstek de gedragsvorming van jongeren op een integrale manier invulling geven, aangezien zij ook wegbeheerder is en via het driehoeksoverleg invloed kan uitoefenen op de prioritering in de handhaving.

Daarnaast: als de nadere analyses daartoe aanleiding geven kan het belangrijk om in de inhoud van de aanpak maatwerk te leveren voor bepaalde doelgroepen en doelgedragingen. Ook in de communicatie kan de lokale kleuring met bv. aansprekende influencers de inzet effectiever maken. Per gemeente kan verschillen welke partijen hierin een rol kunnen en willen spelen.

2.4.3 Allianties

We bouwen de basisorganisatie van regievoerders, ROV Zuid-Holland, RPV's en gemeenten met lokale verkeersveiligheidsbestuurders en -ambtenaren uit met een schil van partners in het MBO, HBO en WO, rijsscholen en andere voor jongeren relevante organisaties en ondernemers/werkgevers die regionaal werken. Daarbij zijn de intermediairs uit paragraaf 2.1 richtinggevend.

Lokaal zoeken we samenwerking met voor dit onderwerp natuurlijke partners, zoals ondernemers in het uitgaanscircuit en tweewielhandelaren.

We nodigen hen uit aan te sluiten bij de aanpak, met interventies die hen passen.

We geven deze samenwerking vorm met allianties op provinciebrede, regionale en lokale schaal.

3. Kennisontwikkeling en -management

We weten veel over jongeren en hun ongevalsrisico's. Toch kunnen we nog lang niet alle ongevallen en risico's verklaren. Daarnaast is nog niet van alle interventies bekend of en in welke mate ze effectief zijn. Ook op het vlak van mogelijke netwerkpartners en relevante koppelkansen in thema's is nog geen volledig beeld. We bouwen deze kennis stap voor stap op.

Hierin is een belangrijke rol weggelegd voor het jongerenpanel Zuid-Holland, dat we samen met TeamAlert gaan vormgeven. Samen met hen dragen we ervoor zorg ook de mening van jongeren zelf in de aanpak mee te wegen.

Daarnaast delen we beschikbare kennis over noodzaak, middelen en organisatie met betrokken partijen en potentieel nieuwe partners.

4. Communicatie

Een belangrijke keuze op het vlak van communicatie in en rond het programma is gemaakt met de keuze voor het beeldmerk, de naam **#Impact** en de pay-off "Veilig Verkeer begint bij jou".

De naam is gekozen naar aanleiding van een marktonderzoek onder jongeren, waarbij deze naam hoog scoorde op de criteria "duidelijke boodschap", "ik voel persoonlijk aangesproken" en "motiveert mij me veiliger te gedragen".

De naam lijkt ook goed aan te sluiten op de bevlogenheid van "Generatie Z": Jongeren van deze generatie zijn significant meer dan andere leeftijdsgroepen geïnteresseerd in allerlei maatschappelijke thema's. (NRC, 2023)

Om jongeren te bereiken en partners te activeren en betrokken te houden is het nodig effectief te communiceren met de jongeren zelf, met de mensen in hun directe omgeving en met de intermediairs in het netwerk.

In het eerste kwartaal van 2024 ontwikkelt ROV Zuid-Holland de communicatiestrategie voor het programma onder de vlag van **#Impact**, met aandacht voor al deze groepen. In dat jaar wordt een begin gemaakt met de uitvoering van deze strategie.

5 Monitoring en evaluatie

Met behulp van een gezamenlijk instrument voor regievoerders, ROV, RPV's en gemeenten volgen we het bereik van de interventies. Daarnaast brengen we in een gezamenlijk programma de effecten van pilots in kaart en bepalen we of en -zo ja- op welke manier het pakket van interventies moet worden bijgesteld en/of aangevuld.

6 Programmabeheer

Het beheer van #Impact ligt bij ROV Zuid-Holland. Het ROV zal de informatie verzamelen en delen, die nodig is om te bepalen of we "op koers liggen" met aanbod en organisatie, en zal waar nodig aanpassingen in het programma doorvoeren.

7. Uitrol, doorontwikkeling en beheer

Het uitrollen, doorontwikkelen en beheren van het programma plannen we als volgt:

2024

1. Ontwikkelen communicatiestrategie, inclusief netwerkaart (ROV Zuid-Holland)

In het eerste kwartaal van 2024 werkt ROV Zuid-Holland beeldmerk en programmaam uit naar een volledige strategie voor de communicatie met jongeren. Daarin is afzonderlijk aandacht voor de branding in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs, gezien de samenhang met TotallyTraffic. Daarnaast ontwikkelt het ROV de netwerkaart voor het programma en werken we een communicatieaanpak uit voor de intermediairs, en start het met de ontwikkeling van de bijbehorende middelen (website, toolkits e.d.)

2. Data-analyse, kennis- en productontwikkeling (ROV Zuid-Holland in samenwerking met RPV's en gemeenten)

Gedurende 2024 werken we de huidige gegevens over ongevallen met jongeren en slachtoffers onder de doelgroep verder uit door nadere analyses van de BRON-data en combinatie met de gegevens uit het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid Zuid-Holland Ook blijven we ons sterk maken om data van ambulancediensten en de Spoedeisende Hulp van Zuid-Hollandse ziekenhuizen te mogen gebruiken.

We voeren effectmetingen uit voor twee interventies. De keuze hiervoor is ingegeven door het feit, dat er op dit moment met name bij een interventie voor de prioritaire groepen scooterrijders en beginnende automobilisten geen bewezen-effectieve interventies voorhanden zijn. In samenwerking met de regio Goeree-Overflakkee en TeamAlert kiezen we Scooter Elite voor het eerste onderwerp. Samen met de regio's bepalen we nog elke interventie voor beginnende autorijders op effectiviteit dient te worden doorgemeten. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheden en wenselijkheid van een nieuwe fysieke training voor bromfiets-/scooterrijders.

Samen met de aanbieders en met de regio's brengen we in kaart voor welke interventies verder effectmetingen wenselijk zijn en maken hiervoor afspraken.

3. Start Jongerenpanel Zuid-Holland (ROV Zuid-Holland in samenwerking met TeamAlert)

Samen met TeamAlert richten we een jongerenpanel in, om de mening en ervaringen van jongeren in Zuid-Holland op het vlak van verkeersveiligheid te horen.

4. inzet in de regio's en voorbereiden nieuwe meerjarenplannen vanaf 2025 (RPV's met ondersteuning van ROV Zuid-Holland)

In de regio's worden afspraken gemaakt voor het verbreden van de inzet voor de doelgroep en voor de doelgroep ouders, en voor het opnemen van **#Impact** in de nieuwe meerjarenplannen.

5. Vaststellen hiaten in de menukaart in relatie tot de leerdoelen (ROV Zuid-Holland)

We hebben een beeld van de beschikbare interventies in relatie tot de leerdoelen. We hebben deels een beeld van de oorzaken van ongevallen in relatie tot de leerdoelen. Ook het beeld van de

effectiviteit van een aantal interventies is nog niet volledig.

In het eerste kwartaal scherpen we daarom in overleg met de regio's en andere intermediairs aan welke hiaten er in het aanbod zitten, en bepalen we of en zo ja hoe deze hiaten kunnen worden ingevuld.

6. Eerste pilots met rij scholen, verzekeraars en politie/OM (ROV Zuid-Holland in samenwerking met partners)

We verkennen in 2024 de mogelijkheden voor een pilot met enkele rij scholen, een of meer verzekeraars en een VO-school en MBO met (een variant op) GRIP.

Samen met de regio's starten we in 2024 twee lokale pilots met een integraal project (verkeerseducatie, oudercommunicatie, handhaving) rond riskant gedrag op bromfiets/scooter.

7. Monitoring, effectmeting en bijstelling (ROV Zuid-Holland en regievoerders)

We volgen de ontwikkelingen in ongevals cijfers met behulp van de gegevens uit VIA Statistiek.

We streven met VeiligheidNL naar versnelde beschikbaarheid van aanvullende data uit ambulance- en ziekenhuisgegevens.

We stellen het programma bij als de resultaten van de effectmetingen daartoe aanleiding geven.

2025 - 2034

Provinciebreed:

Voortzetten van het programmabeheer, kennismanagement en communicatie

Voortzetten en verder verbreden van de allianties

Uitvoering van een of meer pilots met (een variant op) GRIP

Overige ontbrekende middelen ontwikkelen.

Regionaal/lokaal

Verbreden van de inzet in de regio's en gemeenten

Verbreden van de allianties

Monitoring en bijstelling

8. Budget en menskracht

Voor de activiteiten onder de vlag van **#Impact** zijn in elk geval de volgende bronnen voor financiële middelen beschikbaar, tenzij bestuurlijk anders wordt beslist:

Werkbudgetten van de regievoerders voor eigen beleid en activiteiten

Subsidies van de regievoerders aan wegbeheerders

Budgetten van gemeenten/regio's

ROV Zuid-Holland staat aan de lat voor het programmabeheer, waar diverse activiteiten onder vallen.

Dit krijgt z'n beslag in het Actieprogramma 2024 en het nieuwe meerjarenprogramma.

Voor de uitrol van het programma in de regio's en de bijdrage een kennisontwikkeling, kennisdeling en communicatie is menskracht in de RPV's nodig in de persoon van een kwartiermaker of projectleider.

Tot slot is in de gemeenten menskracht nodig voor de ontwikkeling en uitrol van lokale interventies en communicatie. ROV Zuid-Holland en de RPV kunnen hiervoor ondersteuning bieden.