

JAAKVERSLAG 2023



ROV
Zuid-Holland



VOORWOORD

Bouwen aan een Zuid-Holland waar verkeersveilig gedrag de norm is

Dagelijks werken honderden mensen in Zuid-Holland aan verkeersveiligheid door anderen te helpen zich verkeersveilig te gedragen. Door les te geven, campagne te voeren, in gesprek te gaan met medewerkers of collega's, of door op een andere manier vorm en inhoud te geven aan de communicatie over dit onderwerp. Belangrijk, want er zijn in Zuid-Holland dagelijks 21 mensen die door een verkeersongeval niet ongeschonden op hun bestemming aankomen, en daar is gedrag een belangrijke factor in.

Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland is het samenwerkingsverband van de Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op het vlak van verkeersveiligheid en gedrag. ROV Zuid-Holland is actief als aanjager, kennismakelaar en ondersteuner voor gemeenten, waterschappen en alle overige organisaties die kunnen bijdragen aan dit onderwerp. Met als doel verkeersveilig gedrag de norm te maken in ons gebied.

Met de "glossy" die je in handen hebt, informeren we je over de activiteiten die we in 2023 samen met onze partners hebben uitgevoerd en over de resultaten van dit werk. Daarnaast interviewden we leden van het team en een aantal andere experts over achtergronden bij deze activiteiten en resultaten. Een aantal van deze interviews is eerder gepubliceerd op de website maakeenpuntvannul.nl, het centrale communicatieplatform voor verkeersveiligheid en gedrag in Zuid-Holland.

We hopen, dat de glossy je inspireert om je – samen met ons – in te (blijven) zetten voor dit belangrijke onderwerp.

Samen zorgen we ervoor, dat iedereen in Zuid-Holland elke dag veilig thuiskomt.



Samen maken we een punt van nul!

Team ROV Zuid-Holland,

Maartje Brughgraef
Programmamanager

Inhoud

4 INTERVIEW MET **ASTRID HOMAN**
Verkeersveiligheid breder op de agenda door samen te werken

6 INTERVIEW MET **JELLE JOLLES**
Het tienerbrein in het verkeer

10 INTERVIEW MET **GERARD TERTOOLEN**
Aandacht voor verkeersopvoeding

12 INTERVIEW MET **YORICK ZEGARRA**
ROV Zuid-Holland als kennismakelaar, van publicaties tot bijeenkomsten

18 INTERVIEW MET **TONNIE ROELOFS EN IRENE HERREWIJN**
Toeteren en afremmen vóór het inhalen op de Kanaaldijk-Noord

22 **TOTALLYTRAFFIC**
Ontwikkelingen in de regio's

24 INTERVIEW MET **GERT HUIZING**
Van data naar gedragsverandering: verdiepend onderzoek naar verkeersslachtofferdata

26 **TERUGBLIK**
Doortrappen en SCHOOL op SEEF



8 INTERVIEW MET **ADA AALBRECHT**
Een belangrijk nieuw programma: #impact



14 **2023**
Een jaar in beeld en cijfers



20 INTERVIEW MET **MARIEKE VAN DAAL**
Magische momenten bij de verandering van verkeersgedrag door de inzet van campagne teams



Verkeersveiligheid breder op de agenda door samen te werken

Astrid Homan werkte van mei 2019 tot januari 2024 als programma-manager van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland. Ze begon haar carrière bij het ROV Zuid-Holland al eerder met een opdracht om ook met bedrijven samen te werken aan een verkeersveilige provincie. We blikken met haar terug op het afgelopen jaar en op haar inzet voor verkeersveiligheid.

“Het jaar 2023 stond in het teken van veel nieuwe ontwikkelingen. Maar het werd helaas ook gekleurd door de berichten over het stijgend aantal verkeersslachtoffers”, vertelt Homan. “Het afgelopen jaar is weer veel werk verricht, met ook diverse nieuwe initiatieven.” Zo introduceerde het ROV Zuid-Holland in 2023 het programma #impact, gericht op veiliger gedrag in het verkeer bij jongeren.

De invloed van maatschappelijke verandering

Ondanks alle inzet van vele partijen zijn de cijfers over verkeersveiligheid slecht. “We hoopten de stabilisatie van de cijfers om te zetten naar een daling. Maar helaas zien we het tegenovergestelde: een stijging in het aantal ongevallen en slachtoffers.” Waar dit precies door komt, is volgens Homan lastig te zeggen. “Het heeft meerdere oorzaken”, vertelt ze. “Naast de komst van nieuwe voertuigen, zoals de fatbike, beïnvloeden maatschappelijke ontwikkelingen ook de cijfers. Het leidt tot dikkere fietspaden en korte lontjes. Daarnaast speelt vergrijzing en de daardoor toegenomen mobiliteit ook een rol.”

Astrid maakt zich ook zorgen over de invloed van andere maatschappelijke problemen op het gedrag. “Er zijn meer mensen met meer zorgen. Dat is ook een gevolg van de coronajaren. Het gebruik van alcohol en drugs is toegenomen en dat gaat ook mee in het verkeer. Een collega van mij zei: als je die maatschappelijke problemen meeneemt in het verkeer, is het vaak dodelijk.”

Ongevallen op veilige wegen

Experts zeggen: onveilig gedrag veroorzaakt 95 tot 99% van alle ongevallen. Astrid: “In het werkveld kiezen we op de eerste plaats om de wegen aan te passen. Bijvoorbeeld door drempels aan te leggen of vangrails te plaatsen. Een belangrijk criterium voor veilige wegen is om de basis op orde te hebben. Maar ook op de meest veilige weg kan een ongeval ontstaan doordat iemand onveilig gedrag vertoont. En het aanpassen van de infrastructuur leidt niet altijd tot het gewenste gedrag.”

Homan geeft een voorbeeld uit de praktijk. “Bij mij in de buurt liggen vijf hoge drempels op de weg. Ik zie en hoor regelmatig dat iemand te hard over de



“Ik ben heel trots op de nieuwe opzet van de campagneteams.”



met een training over gedragsverandering voor verkeerskundigen”, vertelt Homan. “In die trainingen leren zij om zichzelf vragen te stellen over het ongewenste gedrag dat we op straat zien. De volgende stap is het gewenste gedrag te beschrijven. Om dan tot slot te kijken wat ze kunnen doen om de verkeersdeelnemers zo te helpen én te stimuleren om het ongewenste gedrag om te zetten in het gewenste gedrag.” De reacties waren erg positief. Daarom worden in 2024 weer 2 trainingdagen aangeboden.

“Ik ben heel trots op de nieuwe opzet van de campagneteams”, voegt Homan toe. “Er staat nu een aanpak waarmee we de inzet van de teams meetbaar maken. Die aanpak gaat minder over een specifieke campagne en meer over wat mensen zelf zien als een kans om hun gedrag in het verkeer te verbeteren. Doordat zij zelf die intentie vastleggen en wij hen later vragen of dat is gelukt, laat dat ons het effect van de teams zien. Er zijn gaten te schieten in die metingen, maar er staat wel wat. Met wat we meten, kunnen we laten zien dat er een zaadje is geplant: mensen reageren eerlijk en gaan zélf aan de slag met hun eigen ideeën voor een betere verkeersveiligheid.” In 2024 gaat het ROV Zuid-Holland door met deze opzet.

eerste drempel rijdt. De voorkant van die auto raakt daardoor de weg. En dat is best een harde klap. Je verwacht dat ze daarna rustiger rijden. Zeker over de andere vier drempels. Toch hoor je ook bij de vier drempels die volgen nog die klap. Ze rijden nog net zo hard als bij de eerste drempel.”

Verkeersdrempels alleen leiden daar niet tot ander gedrag. De vraag is of dat gedrag met andere of gecombineerde interventies wel kan worden verbeterd.

“Het zou goed zijn om daar vaker en ook regelmatig over na te denken. Een verkeersdrempel kost veel geld. Een campagne kost minder geld, maar vraagt weliswaar meer inzet en denkkracht. Als je daarmee het gedrag structureel zou kunnen veranderen, is dat die extra moeite écht waard.”

Nieuwe trainingen en campagneteams

In 2023 richtte het ROV Zuid-Holland zich ook op de gedragsverandering van de collega’s in het werkveld. “We hebben een aanbod waarin we samen met gedragspsychologen meedenken met wegbeheerders. Dat hebben we in 2023 uitgebreid

Richten op de partners

“We zijn als organisatie gegroeid in de afgelopen jaren. We zijn nóg meer een ondersteuningsbureau geworden dat allerlei partijen en organisaties ondersteunt in de ambities om bij te dragen aan meer verkeersveiligheid.”, legt Homan uit. “We kunnen niet zelf alle verkeersdeelnemers bereiken. Maar dat kunnen we wel in samenwerking met onze partners. Denk aan overheden, scholen, bedrijven en verenigingen zoals de ANWB. Door hen te ondersteunen, maken we het hen makkelijker om het onderwerp op de agenda te zetten. En bereiken we samen iedereen. Verkeersveiligheid is niet alleen van overheden, het is van iedereen. Het ROV Zuid-Holland is aanjager, kennismakelaar en ondersteuner. Samen maken we die punt van nul!”



Jongeren zijn vaak met andere dingen bezig dan zich aan de regels houden. Dat leidt ook in het verkeer tot onveilige situaties. Waar komt dat door? En hoe kunnen we ervoor zorgen dat het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren afneemt? Jelle Jolles, neuropsycholoog en emeritus-hoogleraar aan de Universiteit Maastricht en de Vrije Universiteit Amsterdam, geeft uitleg en advies.

→ INTERVIEW MET JELLE JOLLES

Het tienerbrein in het verkeer



“Het tienerbrein is een werk in uitvoering”, vertelt Jolles. Vanaf de geboorte doen kinderen en jongeren veel nieuwe kennis en vaardigheden op. Thuis en op school, maar ook met sport en spel. “Die ervaringen zijn ontzettend belangrijk, want ze zorgen ervoor dat in de hersenen een complex systeem van verbindingen ontstaat tussen de hersencellen”, legt hij uit. “Dat proces, ook wel bekend als ‘hersenerijping’, duurt 23 à 25 jaar. De verbindingen zorgen er onder andere voor dat je brein snel kan schakelen. En het is nodig om de consequenties van gedrag te kunnen zien. Bij jongeren is dat systeem nog niet ‘af’. Dat zorgt ervoor dat zij soms onverstandige keuzes maken, ook in het verkeer.”

Leren door ervaring

Het is vooral belangrijk dat kinderen en jongeren veel kennis en vaardigheden opdoen. Vooral door dingen te ervaren en praktisch bezig te zijn, leren ze veel. “Het brein is van nature nieuwsgierig en ondernemend”, vertelt Jolles. “Het ziet de verkeersdeelname als een leuke uitdaging. Zo worden op de fiets veel delen van het brein gestimuleerd: zien, horen, ruimtelijk oriënteren en het evenwichtsgevoel. Maar dat tegelijkertijd rekening moet worden gehouden met verkeersregels en ander verkeer, zal iemand zonder ervaring uit zichzelf niet bedenken.”

Oefenen op het droge

Die complexe ervaring kan alleen in het verkeer worden opgedaan. Toch kunnen kinderen en jongeren ook op het droge consequenties leren overzien. "Het komt erop neer dat je in je hoofd een filmpje moet kunnen afspelen", legt Jolles uit. "Kinderen leren al op jonge leeftijd te verbeelden. Daar heeft het brein enorm veel beelden voor nodig. Die kunnen worden opgehaald uit situaties die je onderweg meemaakt, maar ook uit digitale media. Denk aan foto's en video's waarmee je kunt oefenen met verschillende verkeerssituaties. Maar er zijn ook spellen die de verkeersdeelname simuleren. Daarmee kun je gerust veel fouten maken zonder levensbedreigende gevolgen en leren omgaan met allerlei situaties."

Beelden met emotie onthoud je beter dan verkeersregels

Jolles benadrukt dat niet elke vorm van digitale media even effectief is. Het brein slaat namelijk informatie waar een emotie aan is gekoppeld beter op. "Bij een filmpje is alleen zien wat er gebeurt niet voldoende. Er moet iets gebeuren waar je van schrikt. Geluid helpt daarbij. Mensen hebben allemaal een overlevingsinstinct; als je ergens van schrikt, koppelt het brein die situatie aan gevaar. Bij verkeersregels die je krijgt voorgelegd, komt geen emotie kijken. Die onthoud je dus minder goed dan een simulatie waarin emotie wél wordt geprikkeld."

Jongeren beïnvloeden elkaar

Ook leeftijdsgenoten spelen een grote rol bij het gedrag van de jongere. Dat heeft volgens Jolles te maken met de ontwikkeling van het sociale brein vanaf het eind van de kindertijd. "Op school leren kinderen vooral theoretische kennis en een schoolse vaardigheden, zoals begrijpend lezen, rekenen en schrijven. Maar hoe je die informatie in de samenleving toepast, leer je van elkaar."

"Dat heeft ook invloed op het gedrag", voegt hij toe. "Zo is het voorbeeldgedrag van een leeftijdsgenoot sterk: als de een door rood rijdt, volgt de ander. Ook al hebben ze geleerd dat het niet mag. Jongeren moeten nog ervaren wat er in zo'n situatie kan gebeuren. Zolang het gedrag van de ander geen consequenties krijgt, denken ze dat er met hen ook niks zal gebeuren."

Leren van leeftijdsgenoten met verschillende achtergronden

"Het is dus belangrijk om jongeren weerbaar te maken tegen de meningen en het gedrag van hun leeftijdsgenoten", vertelt Jolles. Hij raadt aan om jongeren in gesprek te laten gaan met leeftijds-

genoten met verschillende achtergronden, buiten hun vaste groep. "Het is enorm leerzaam als jongeren hun eigen ervaringen inbrengen. De wereld ziet er immers voor iedereen anders uit. Door die ervaringen met elkaar te delen, leren ze het niet alleen beter te verwoorden, maar ook het leven beter te begrijpen. Die ontwikkeling kun je stimuleren. Bijvoorbeeld in de klas, door jongeren te laten samenwerken aan opdrachten en opgaven waarin het gaat om kennis over 'de wereld'; samenwerken met leerlingen buiten hun vaste groep. Daarnaast kun je ze aanmoedigen om deel te nemen aan buitenschoolse activiteiten, zoals een kamp."

'Let op bij de inzet van influencers'

Veel jongeren worden via sociale media ook beïnvloed door influencers. Influencers worden daarbij ook regelmatig ingezet bij campagnes. Jolles benadrukt het risico ervan. "Vergeet niet dat influencers zelf ook jongeren met weinig levenservaring zijn", vertelt hij. "Ze zijn vaak gespecialiseerd in onderwerpen die weinig te maken hebben met regels en verkeersgedrag. Daarom is het cruciaal dat ze alleen worden ingezet als ze goed zijn geïnformeerd. Bijvoorbeeld door de informatie die je ze laat vertellen in elkaar te laten zetten door wetenschappelijke instituten of professionals. Anders is er een kans dat de inzet van een influencer een tegengestelde werking heeft. Andere methoden om jongeren te leren over verkeersveiligheid zijn relevanter, directer en kosteneffectiever."

Begrip voor het tienerbrein

Weten hoe het jongerenbrein werkt, helpt niet alleen ouders, leraren en instructeurs. Het biedt jongeren ook kansen om hun zelfinzicht te verbeteren én de vaardigheid om hun gedachten goed te kunnen verwoorden. Jolles: "Voor veel mensen is het een eye-opener dat het brein pas écht gaat werken zodra je er kennis en ervaring instopt. Ze staan er niet bij stil dat 'beleving' zó belangrijk is. Door jongeren te leren hoe hun brein werkt, krijgen ze ook inzicht in hun eigen gedrag. Maar ook in wat ze wel en niet leuk vinden en wat ze zouden willen verbeteren. Zelfinzicht leidt tot betere zelfregulatie. Dat zorgt voor persoonlijke groei en een beter idee van hoe de wereld in elkaar zit. En dát leidt tot ander gedrag."

Jolles vertelt dat ook opvoeders, leraren en instructeurs kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van het zelfinzicht bij jongeren. "Het is belangrijk open vragen te stellen. Daardoor leren jongeren kritisch na te denken over hun eigen gedrag en dat van leeftijdsgenoten. Daarnaast helpt het ze ook hun gedachten beter te leren verwoorden. En als ze eenmaal doorhebben dat verkeerseducatie ook een manier is waarop ze zichzelf kunnen verbeteren, wordt het al een stuk aantrekkelijker", sluit hij af.

→ INTERVIEW MET ADA AALBRECHT

Een belangrijk nieuw programma: **#impact**



Dagelijks komen vijf jongeren in Zuid-Holland niet veilig aan op hun bestemming door een verkeersongeval. Volgens de registraties neemt dit aantal alleen maar toe. Reden voor het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland om het programma #impact te lanceren. Een initiatief dat is gericht op het bevorderen van verkeersveilig gedrag onder jongeren in de leeftijd van 16 tot en met 24 jaar. We spraken erover met projectleider Ada Aalbrecht.



Wat houdt het nieuwe programma #impact in?

"#impact is een ambitieus programma voor de komende tien jaar, waarbij we willen samenwerken met verschillende partners. Denk aan sportverenigingen, onderwijsinstellingen, werkgevers, ondernemers, rijsscholen, gemeenten en politie. Met het programma willen we jongeren stimuleren om zich veiliger te gedragen in het verkeer. We richten ons daarbij vooral op het verbeteren van vaardigheden zoals voertuigbeheersing, risicoherkenning, omgaan met groepsdruk en impulsen", vertelt Aalbrecht.

Wat was afgelopen jaar een belangrijke mijlpaal?

"De officiële lancering van #impact was tijdens ons symposium in november 2023. Bij de ontwikkeling hebben experts, onze opdrachtgevers (de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag), regionale projectleiders en secretarissen hun input gegeven. Al staat het programma nog in de kinderschoenen, het feit dat het er is én dat het wordt gedragen door onze opdrachtgevers, zie ik als een belangrijke mijlpaal. Daarnaast ben ik blij dat we #impact hebben ontwikkeld vóórdat de regio's aan de slag gaan met hun meerjarenprogramma's. Hierdoor kunnen zij het meenemen in het hun plannen voor de komende jaren."

Wat zijn de plannen voor aankomend jaar?

"We starten met een pilot voor bromfiets- en scooterrijders. Dit is een belangrijke risicogroep onder jongeren in het verkeer. De pilot bestaat uit twee delen. In het eerste deel staat Scooter Elite van TeamAlert centraal. Jongeren spelen een quiz en een game. In de game gaan jongeren de weg op met een scooter, krijgen ze inzicht in welke risico's er voor hen zijn en hoe ze daarop reageren. Tijdens dit eerste deel van de pilot willen we jongeren werven voor het tweede deel, een praktijkles van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV). Hier maken ze een rit in het verkeer, wat ze vervolgens analyseren met een trainer. Aan de hand daarvan leren ze waar de risico's zitten als je onderweg bent en hoe ze daarmee om kunnen gaan. We willen voor beide delen van de pilot een effectmeting uitvoeren en nagaan wat dit doet met de intenties van jongeren voor veilig gedrag."



"Naast de pilot gericht op bromfiets- en scooterrijders, willen we graag een pilot opzetten waar we handhaving, communicatie en voorlichting combineren. Het allermooiste zou zijn als dat preventieve handhaving is. Bij de eerste controle krijgen jongeren dan een waarschuwing, bij de tweede controle een boete. Tussen de eerste en tweede zetten we communicatie en voorlichting in."

"We organiseren tot slot ook pilots rond weerbaarheid van jongeren en oudervoorlichting. Zo kwam uit het onderzoek naar de rol van ouders en verzorgers in verkeerseducatie – dat we eind 2023 hebben laten uitvoeren – naar voren dat er juist bij de ouders en verzorgers van jongeren in de leeftijd van 16 tot en met 24 jaar een wereld te winnen is op het gebied van voorlichting."

"Ik geloof sterk dat we samen veel kunnen bereiken."

Welke uitdagingen zie je voor aankomend jaar?

"#impact biedt de regio's in Zuid-Holland de basis om budget en menskracht vrij te maken in hun meerjarenprogramma. Tegelijkertijd zie ik dit ook als een belangrijke uitdaging. Voldoende middelen om de interventies en effectmetingen uit te voeren, zijn namelijk cruciaal om #impact tot een succes te maken. Daarnaast hoop ik dat we met dit nieuwe programma de bovenbouw van het voortgezet onderwijs kunnen bereiken. We hebben dat tot nu toe geprobeerd met lesgebonden activiteiten vanuit Totally Traffic, maar dat leverde helaas niet het gewenste resultaat op. Ik hoop dat dit met de campagnematige interventies van #impact – die geschikt zijn voor grote groepen leerlingen – wel lukt. Tot slot zie ik nog een praktische uitdaging voor het ontwikkelen van een communicatiestrategie. Het vertalen van de huidige uitgangspunten naar een begrijpelijke boodschap voor jongeren en hun ouders wordt een ingewikkelde opdracht. Maar ik heb er alle vertrouwen in dat dat gaat lukken."

Aalbrecht sluit af met haar enthousiasme over het programma en het belang van samenwerking: "Ik ben onwijs blij dat #impact er is. De cijfers tonen aan hoe urgent het is. Ik geloof sterk dat we samen veel kunnen bereiken bij deze groep als we het op de juiste manier aanpakken. Effectieve communicatie en samenwerking met bekende en nieuwe partijen zijn daarbij belangrijke uitgangspunten."



→ INTERVIEW MET GERARD TERTOOLEN

Aandacht voor verkeersopvoeding

Het gedrag van opvoeders heeft veel invloed op de ontwikkeling van het gedrag van hun kinderen. Ook bij verkeerseducatie. Echter blijkt dat opvoeders aan verkeerseducatie vaak minder prioriteit geven dan bijvoorbeeld aan de sociale ontwikkeling en schoolprestaties van hun kinderen. Gerard Tertoolen is verkeerspsycholoog bij XTNT en onderzocht de rol van opvoeders bij verkeerseducatie in samenwerking met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland.

Uit het onderzoek komt een aantal zaken naar voren. Zo blijkt dat opvoeders lang niet altijd het goede voorbeeld geven in het verkeer. Daarnaast mogen de meeste kinderen vanaf 9 jaar zelfstandig op pad, terwijl ze steeds minder aandacht krijgen voor hoe ze deelnemen aan het verkeer. Ook opvallend: praktisch opgeleide opvoeders gaan vaker met hun kinderen het verkeer in dan academisch opgeleide opvoeders.

Geef het goede voorbeeld met goed gedrag

Opvoeders geven aan dat zij het belangrijk vinden om het goede voorbeeld te geven. Tegelijkertijd zijn zij zich ervan bewust dat zij dat zelf niet altijd doen. Bijvoorbeeld door tóch de telefoon te pakken tijdens het rijden, terwijl de kinderen op de achterbank zitten. "Het is echt cruciaal om kinderen het

goede voorbeeld te geven", vertelt Gerard.

"Kinderen nemen, vooral op jonge leeftijd, vaak het gedrag over van hun opvoeders. In sommige situaties zegt de opvoeder er dan wel bij dat wat zij doen niet goed is. Maar dat voegt eigenlijk niet zoveel toe. Het gaat echt om het laten zien van goed gedrag. Dat is wat kinderen uiteindelijk beschouwen als het gedrag dat zij ook dienen te vertonen."

Verkeerseducatie 'on the job'

Uit het onderzoek blijkt dat de meeste opvoeders hun kinderen vanaf 9 jaar meer zelfstandig aan het verkeer laten deelnemen. Tot die tijd worden ze vrijwel continu begeleid. "Door samen deel te nemen aan het verkeer, vindt verkeerseducatie vooral on the job plaats", legt Tertoolen uit. "Opvoeders leggen dan onderweg uit dat ze op kruispunten eerst goed naar links en naar rechts

“De meeste opvoeders hebben vaak geen duidelijk beeld van hoe het brein van kinderen zich ontwikkelt.”



moeten kijken. En dat ze bij een stoplicht niet door rood mogen rijden. Verkeerseducatie gebeurt maar zelden aan de keukentafel.”

Extra verkeersexamen op de basisschool

Veel opvoeders meldden in het onderzoek dat ze graag een extra verkeersexamen zien op de basisschool. Tertoolen: “Ze laten hun kinderen wel zelfstandig deelnemen aan het verkeer, maar weten niet zeker of zij dat ook goed kunnen. Uit het onderzoek kwam naar voren dat er behoefte is aan een toets waarmee wordt getest of het kind ook voldoende van het verkeer begrijpt. Als een kind laag scoort, zou de leerkracht de opvoeder kunnen stimuleren om hier meer aandacht aan te besteden.”

Oudere kinderen krijgen vooral advies

Zodra kinderen zelfstandig het verkeer in gaan, krijgen zij ook minder uitleg in de praktijk. De rol van de opvoeders veranderen: zij geven vooral tips en adviezen. “Uit onderzoek van TeamAlert blijkt dat oudere kinderen het best jammer vinden dat zij geen praktische tips meer krijgen”, vertelt Tertoolen. “Ik denk dat oudere kinderen nog veel kunnen leren van hun ouders in de praktijk. In plaats daarvan krijgen ze vooral tips, of worden ze gewaarschuwd. Bijvoorbeeld dat ze niet met alcohol achter het stuur moeten gaan. En als ze hebben gedronken, dat ze kunnen worden opgehaald.”

Nieuwe vragen over opleiding bij opvoeders

De resultaten van het onderzoek werpen ook nieuwe vragen op. “We weten op basis van dit onderzoek niet waarom praktisch opgeleide opvoeders vaker

met kinderen het verkeer in gaan dan academisch opgeleide opvoeders”, legt Tertoolen uit. “Daar zouden we meer onderzoek naar moeten doen. Het is wel een interessante vraag waar je allerlei hypothesen aan kunt hangen. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat er bij twee opvoeders die fulltime werken minder tijd overblijft om met kinderen te gaan oefenen in het verkeer.”

Eerder achter het stuur met 2toDrive

Met 2toDrive mogen jongeren vanaf hun zeventiende al autorijden, maar dan alleen onder begeleiding. Gerard denkt dat het waardevol is om hen op die manier meer on the job te leren; net zoals dat bij jongere kinderen gaat. “Jongeren die een jaar lang op deze manier nog verder kunnen oefenen, zijn significant bij minder ongelukken betrokken. De voorwaarde is natuurlijk wel dat ze daarbij een verstandige begeleider hebben. Daar kunnen ze ongelofelijk veel van leren.”

Meer aandacht voor de rol van opvoeders

Tertoolen benadrukt dat er kansen liggen om opvoeders meer te betrekken bij verkeerseducatie. “De meeste opvoeders hebben vaak geen duidelijk beeld van hoe het brein van kinderen zich ontwikkelt. Het belang van voorbeeldgedrag moet meer worden onderstreept, bijvoorbeeld via educatie en campagnes. Een toolkit voor opvoeders zou ook een goede uitkomst zijn. Dan hebben zij een duidelijk beeld van welke verkeerseducatie zij per leeftijdsgroep kunnen bieden: jonge kinderen leren bijvoorbeeld door hen voor het slapengaan fantasieverhalen voor te lezen waarin praktische tips zijn verwerkt, terwijl oudere kinderen meer op verantwoordelijkheid kunnen worden aangesproken.”

→ INTERVIEW MET YORICK ZEGARRA

ROV Zuid-Holland als kennismakelaar, van publicaties tot bijeenkomsten



Optreden Tim Akkerman tijdens symposium "Naar een Verkeersveilige Generatie"

Een van de 3 rollen van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland is de rol van kennismakelaar. Yorick Zegarra is projectleider kennismanagement bij het bureau. We spreken hem over de activiteiten in 2023, de plannen voor 2024 en kennismanagement in het algemeen. "Er is in Zuid-Holland veel kennis over verkeerveiligheid en gedrag, deels bij het ROV Zuid-Holland. Het delen van deze kennis is een belangrijke taak voor ons", aldus Zegarra.

Meerdere manieren

"We delen de kennis op verschillende manieren. Zo zijn in 2023 allerlei kennisbijeenkomsten georganiseerd, bijvoorbeeld het symposium "Naar een verkeersveilige generatie" van 8 november, het webinar "Toepassingen Verkeersveiligheid" van 14 november en de netwerkbijeenkomst Communicatie van 7 december. Doelgroepen voor de bijeenkomsten lopen uiteen van het brede verkeersveiligheidsnetwerk tot meer specifieke groepen. Een voorbeeld van het laatste is de bijeenkomst Communicatie, die bedoeld was voor de communicatiemedewerkers en -adviseurs van wegbeheerders. Soms zijn er ook netwerkbijeenkomsten met de collega's uit andere provincies, waar we elkaar inspireren met kennis en ideeën. In 2023 waren we hiervoor te gast in Utrecht."



“Naast bijeenkomsten zetten we ook allerlei online middelen in voor kennisdeling, zoals de website, de nieuwsbrieven en natuurlijk sociale media” vervolgt Zegarra. “Nieuw in 2023 waren de expert-interviews. Onze redacteur heeft achtereenvolgens Jelle Jolles (hoogleraar neuropsychologie), verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen en data-expert Gert Huizing bevroegd op hun expertise in relatie tot verkeersveiligheid en gedrag. Daarbij zijn we dieper ingegaan op de kennis, waarover deze drie experts eerder tijdens bijeenkomsten hadden gesproken. Zo versterkt online offline, dat is wat we graag meer willen doen”.

Wat kunnen we in 2024 verwachten?

Zegarra: “In het komende jaar zullen we weer bijeenkomsten (fysiek en online) organiseren. Daarnaast zullen we nieuwe kennisdossiers op de website plaatsen. Een voorbeeld is het kennisdossier aan de hand van de quickscans, die we sinds 2019 met diverse gemeenten hebben laten uitvoeren. Een ander voorbeeld is het dossier integrale aanpak veilige schoolomgevingen. De onlangs bij ROV

Zuid-Holland gestarte projectleider Guido Dolné is hier volop mee bezig. Ook de expertinterviews worden voortgezet.”

“We zullen in 2024 ook nieuwe kennis ontwikkelen.”

“Maar kennismakelaar zijn betekent meer dan kennis delen. We zullen in 2024 ook nieuwe kennis ontwikkelen. Zo verschijnt in het eerste kwartaal het rapport van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) 2023. Dit zullen we verrijken met informatie uit viastatonline en met gedragskennis. Daarnaast voeren we pilots uit voor het programma #Impact.”

“Ik zou het heel mooi vinden, als we door onze inzet op kennis weggebruikers bewust kunnen maken van risico’s in het verkeer, en als we mensen kunnen inspireren om met verkeersveilig gedrag aan de slag te gaan en te blijven.”, besluit Zegarra.



Bestuurlijke Ontmoeting

2023

Een jaar in beeld en cijfers Jaarverslag ROV Z

In deze infographic vind je een overzicht van de activiteiten die het Regionaal Zuid-Holland in samenwerking met partners heeft verricht. Daarnaast is een aantal

Permanente Verkeerseducatie

Verkeerskalender

10.230 unieke gebruikers **(-9.654)**

SCHOOL op SEEF

550 scholen actief **(+73)**
132 scholen met verkeersveiligheidslabel **(-4)**
398 scholen met account Schoolbrenghmonitor **(+12)**
2 scholen deelname WEVER **(-2)**
7 verkeerspleinen geopend
143 deelnemers Schoolbrenghweek **(-26)**

- Nieuwe versie Schoolroute.nl gelanceerd
- Nieuwe lesmaterialen Verkeerskunsten besteld

TotallyTraffic

435 lessen op in totaal **142** schoollocaties
79 schoollocaties zetten lessen in 2 of meer leerjaren in **(+33,56%)** van het aantal schoollocaties dat TotallyTraffic lessen inzet)
28.674 leerlingen bereikt **(-22.616)**

#impact, veilig verkeer begint bij jou

- Programma voor gedragsvorming 16 t/m 24-jarige bestuurders ontwikkeld en vastgesteld
- Marktonderzoek uitgevoerd, beeldmerk en programmaam vastgesteld
- Menukaart met **46** interventies voorbereid



Doortrappen

28 gemeenten voeren het programma uit **(+10)**

Den Haag, Rotterdam, Dordrecht, Gorinchem, Gouda, Hendrik-Ido-Ambacht, Hillegom, Hoeksche Waard, Krimpenerwaard, Leiden, Leiderdorp, Voorschoten, Oegstgeest, Leidschendam-Voorburg, Alphen aan den Rijn, Voorne aan Zee, Molenlanden, Rijswijk, Waddinxveen, Westland, Zuidplas, Zwijndrecht, Alblasserdam, Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Nieuwkoop, Noordwijk en Zoeterwoude

10 gemeenten hebben plannen voor uitvoering in 2024

Hardinxveld-Giessendam, Bodegraven-Reeuwijk, Goeree-Overflakkee, Ridderkerk, Barendrecht, Schiedam, Papendrecht, Albrandswaard, Sliedrecht en Vlaardingen

7 gemeenten met interesse in uitvoering

Midden-Delfland, Katwijk, Kaag en Braassem, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Teylingen en Delft

De menukaart en de gesprekskaarten Doortrappen zijn in 2023 gepubliceerd

Meerdere gemeenten maken hier gebruik van

Kennismanagement

- 26 januari** netwerkbijeenkomst Doortrappen **(34** deelnemers)
- 17 maart** lunchbijeenkomst ambassadeurs **(24** deelnemers)
- 30 maart & 13 april** trainingen CASI-methode voor gemeenten **(33** deelnemers)
- 22 september** expertmeeting Jonge Bestuurders **(14** deelnemers)
- 8 november** symposium "Naar een Verkeersveilige Generatie" **(116** deelnemers)
- 14 november** webinar "Toepassingen verkeersveiligheid" **(38** deelnemers)
- 27 november** netwerkbijeenkomst Doortrappen **(27** deelnemers)
- 30 november** bestuurlijke ontmoeting verkeersveiligheid **(17** deelnemers)
- 7 december** inspiratiebijeenkomst voor communicatieadviseurs van wegbeheerders **(24** deelnemers)

Zuid-Holland

Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV)
Totaal resultaten van de activiteiten opgenomen.

Onderzoek en innovatie

- Onderzoek opvoeders van 0 t/m 24-jarigen en verkeerseducatie uitgevoerd
- Pilots uitgevoerd met het platform Bezorg Veilig in de gemeenten Rotterdam, Leiden, Goeree-Overflakkee en Sliedrecht

Quickscans

- | | |
|---------------|---|
| Uitgevoerd | • Effectmeting lokale campagne snelheid (Nieuwkoop) |
| Lopend | • Gemeente Voorne aan Zee: strandweg in Rockanje
• Gemeente Hillegom en gemeente Noordwijk: provinciale weg N442 |
| Follow-up | • Gemeente Voorschoten: Leidseweg
• Gemeente Hardinxveld-Giessendam: fietspad Kanaaldijk-Noord
• Gemeente Molenlanden: snelheid minderen op de Ammerse Kade |
| Voorbesproken | • Fietsverkeer over én op de N231c |

Digitale media

Websites

- ROVZH.nl: **2.481** unieke bezoekers **(-2.456)**
Maakeenpuntvannul.nl: **13.682** unieke bezoekers **(+6.535)**
Schoolopseef.nl: **32.485** unieke bezoekers **(+1.262)**
Totallytrafficzuidholland.nl: **3.296** unieke bezoekers **(+179)**

ROV-magazine

- 2** edities ROV-magazine uitgegeven

Digitale nieuwsberichten

- 46** nieuwsflitsen en thema-berichten verstuurd

Social media-accounts maakeenpuntvannul:

- 64.906** personen bereikt via Facebook, Instagram en X (voorheen Twitter)
284.056 impressies via LinkedIn
214.007 impressies via Facebook en Instagram
73.087 impressies via X (voorheen Twitter)

Campagnes en communicatiemiddelen

- Digitale toolkits voor MONO, BOB Zomer, BOB Winter, AAN (fietsverlichting), Modder op de Weg, Snelheid (ook voor woonwijk & bedrijventerreinen), Dag van de fietshelm, E-Steps, Maand van de Veilige Schoolomgeving op maakeenpuntvannul.nl
- Eerste keer samenwerking politie ROADPOL safety week september met digitale toolkit

2x inzet 3D-simulators bij organisaties en bedrijven

Pilot Campagneteam gericht op gedragsverandering

- 31** inzetten, eerste resultaten positief
2.047 gesprekken
920 belofes

Maand van de Veilige Schoolomgeving

- 218** activiteiten **(-29)**
143 deelnemers Schoolbrengweek **(-23)**
10 video's gemaakt
710 materialen besteld voor de campagne in het primair onderwijs **(+494)**
94 materialen besteld voor de campagne in het voortgezet onderwijs **(-9)**
90 bussen voor openbaar vervoer met afbeelding van een campagne ingezet
62 lessen TotallyTraffic uitgevoerd **(+1)**



Regionale inzet en bereik

SCHOOL op SEEF

132 scholen met label
550 actieve scholen

TotallyTraffic

433 lessen

Maand van de Veilige Schoolomgeving

218 activiteiten, waaronder:
142 scholen deelname
Schoolbrengweek in Zuid-Holland
62 uitvoeringen TotallyTraffic
14 overige activiteiten
Daarbij **34** bezoeken van wethouders

Inzet ROV-campagneteams

31 inzetten

Ambassadeurs

55 publieke ambassadeurs
35 private ambassadeurs¹
60 sportambassadeurs

Doortrappen

28 gemeenten uitgevoerd
10 gemeenten met plannen
5 gemeenten met interesse

1. 34 regiogebonden en 1 niet-regiogebonden



Metropoolregio Rotterdam Den Haag

SCHOOL op SEEF

24 scholen met label
329 actieve scholen

TotallyTraffic

227 lessen

Maand van de Veilige Schoolomgeving

61 deelname Schoolbrengweek
36 uitvoeringen TotallyTraffic
8 bezoeken van wethouders

Inzet ROV-campagneteams

9 inzetten

Ambassadeurs

23 publieke ambassadeurs
20 private ambassadeurs
35 sportambassadeurs

Doortrappen

8 gemeenten uitgevoerd
5 gemeenten met plannen
4 gemeenten met interesse

Hoeksche Waard

SCHOOL op SEEF

21 scholen met label
32 actieve scholen

TotallyTraffic

21 lessen

Maand van de Veilige Schoolomgeving

16 deelname Schoolbrengweek
4 uitvoeringen TotallyTraffic
1 bezoek van wethouders

Ambassadeurs

3 publieke ambassadeurs
1 private ambassadeur
3 sportambassadeurs

Doortrappen

1 gemeente uitgevoerd

Goeree-Overflakkee

SCHOOL op SEEF

11 scholen met label
18 actieve scholen

TotallyTraffic

11 lessen

Maand van de Veilige Schoolomgeving

10 deelname Schoolbrengweek
3 uitvoeringen TotallyTraffic
2 overige acties
3 bezoeken van wethouders

Ambassadeurs

3 publieke ambassadeurs
1 private ambassadeur
1 sportambassadeur

Doortrappen

1 gemeente met plannen

Holland Rijnland

SCHOOL op SEEF

23 scholen met label
62 actieve scholen

TotallyTraffic

31 lessen

Maand van de Veilige Schoolomgeving

16 deelname Schoolbrengweek
8 uitvoeringen TotallyTraffic
10 overige acties
10 bezoeken van wethouders

Inzet ROV-campagneteams

15 inzetten

Ambassadeurs

14 publieke ambassadeurs
4 private ambassadeurs
2 sportambassadeurs

Doortrappen

9 gemeenten uitgevoerd
3 gemeenten met interesse

Midden-Holland

SCHOOL op SEEF

12 scholen met label
96 actieve scholen

TotallyTraffic

41 lessen

Maand van de Veilige Schoolomgeving

9 deelname Schoolbrengweek
3 uitvoeringen TotallyTraffic
3 bezoeken van wethouders

Inzet ROV-campagneteams

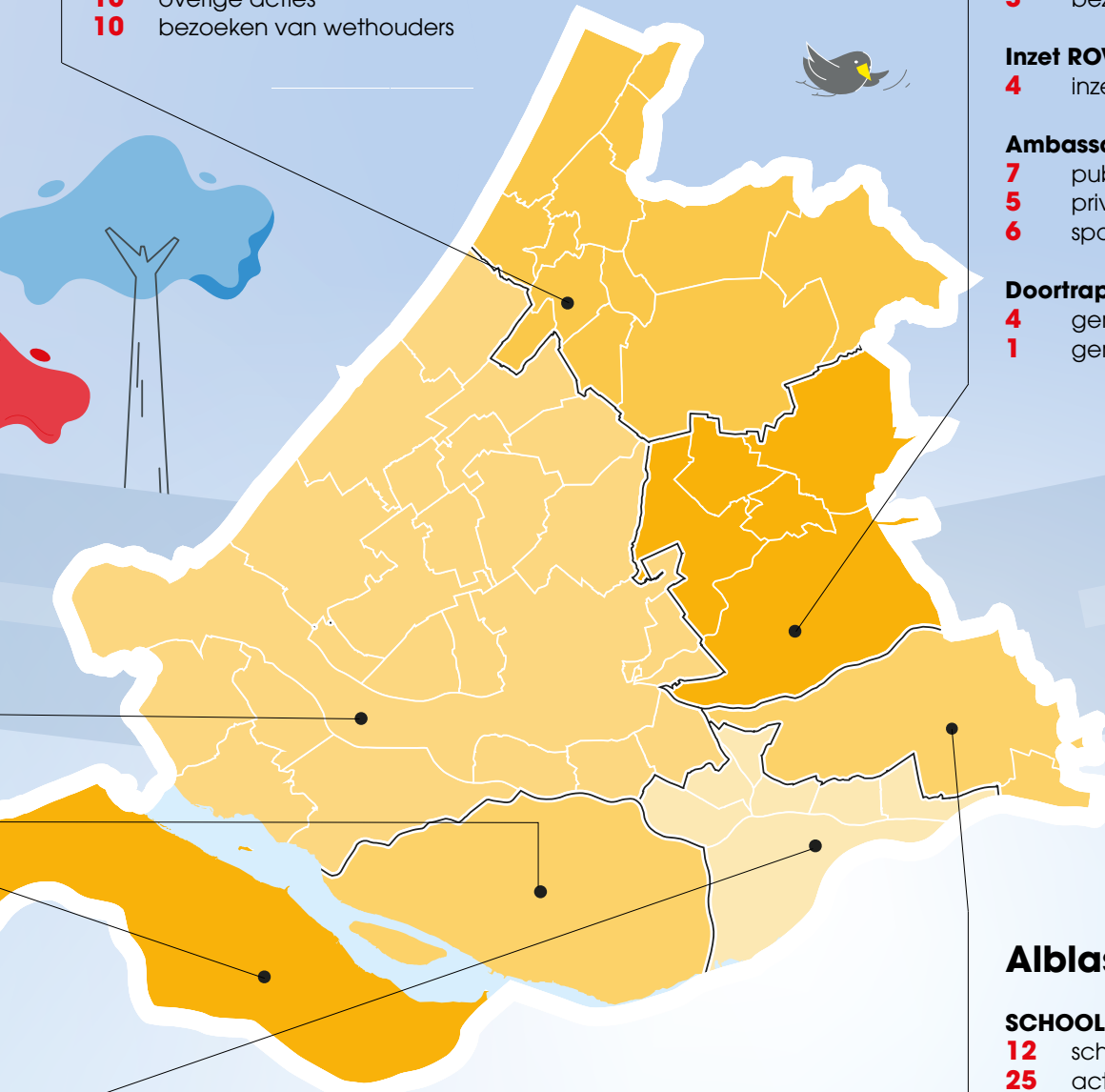
4 inzetten

Ambassadeurs

7 publieke ambassadeurs
5 private ambassadeurs
6 sportambassadeurs

Doortrappen

4 gemeenten uitgevoerd
1 gemeente met plannen



Alblasserwaard

SCHOOL op SEEF

12 scholen met label
25 actieve scholen

TotallyTraffic

29 lessen

Maand van de Veilige Schoolomgeving

5 deelname Schoolbrengweek
1 overige actie
2 bezoeken van wethouders

Ambassadeurs

4 publieke ambassadeurs
2 sportambassadeurs

Doortrappen

2 gemeenten uitgevoerd

Drechtsteden

SCHOOL op SEEF

29 scholen met label
44 actieve scholen

TotallyTraffic

75 lessen

Maand van de Veilige Schoolomgeving

25 deelname Schoolbrengweek
9 uitvoeringen TotallyTraffic
1 overige actie
8 bezoeken van wethouders

Inzet ROV-campagneteams

3 inzetten

Ambassadeurs

11 publieke ambassadeurs
3 private ambassadeurs
10 sportambassadeurs

Doortrappen

4 gemeenten uitgevoerd
3 gemeenten met plannen



→ INTERVIEW MET TONNIE ROELOFS EN IRENE HERREWIJN

Toeteren en afremmen vóór het inhalen op de Kanaaldijk-Noord

Het (brom)fietspad Kanaaldijk-Noord in de gemeenten Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam is smal, en erg druk. De snelheidsverschillen tussen fietsers, scooters en bromfietsers maken inhalen op dit smalle pad bijzonder lastig. Bovendien fietsen veel mensen naast elkaar en krijgen zij ook nog eens te maken met tegenliggers. Om dit aan te pakken, gingen de gemeente Hardinxveld-Giessendam, Waterschap Rivierenland en het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland met elkaar op zoek naar een oplossing. Ze gebruikten daarvoor de zogenaamde quickscan.

Een quickscan is een onderzoek waar samen met gedragsexperts wordt gekeken hoe de wegbeheerder communicatie kan inzetten om de verkeersveiligheid op een specifieke locatie te verbeteren. Door goed te analyseren wat de feitelijke situatie is, wie de gebruikers zijn, welk gedrag het probleem veroorzaakt en wat de drijfveren en weerstanden daarbij zijn kan de communicatie gericht en met een passende vorm en inhoud worden ingezet.

Gedagsverandering

Om het fietspad voor iedereen veiliger te maken, waren er grofweg twee opties: verbreding van het fietspad of inzetten op gedragsverandering. "Op de korte termijn konden we eigenlijk geen fysieke maatregelen nemen", legt Tonnie Roelofs van Waterschap Rivierenland uit. "Dat had vooral te maken met de beoogde aanleg van een snelfiets-

route op die plek en de verbreding van de A15. Omdat we een aantal signalen kregen dat ook het gedrag van gebruikers van het (brom)fietspad voor onveilige situaties zorgde, hebben we daarop ingezet."

'Ik kwam regelmatig in de berm terecht'

Irene Herrewijn werkte in die periode voor de gemeente Hardinxveld-Giessendam en fietste regelmatig op de Kanaaldijk-Noord. "Het is echt ongelooflijk smal", vertelt ze. "In de ochtend fietsen groepen scholieren van Hardinxveld naar Gorinchem en 's middags in tegenovergestelde richting. Vaak kwam ik ze tegemoet. Dat voelde alsof er een muur van fietsers op je afkwam. Ze hadden mij als tegemoetkomend verkeer vaak te laat in de gaten, waardoor ik meer dan eens in de berm terechtkwam."

Onderzoek naar het (brom)fietspad

Een ander signaal over onveilig gedrag op het (brom)fietspad was een brief die het waterschap, via de gemeente Gorinchem, ontving van een aantal scholieren. Daaruit bleek vooral dat het smalle fietspad niet fijn was bij het inhalen. De scholieren voelden zich niet veilig door het gedrag van scooterrijders op het fietspad, waarbij ze volgens hen overlast veroorzaakten en te hard reden. "Uit de quickscan kwam heel duidelijk twee typen weggebruikers naar voren: fietsers en scooterrijders", vertelt Roelofs. "Daarom besloten we om nader onderzoek uit te voeren naar de situatie op het (brom)fietspad. Als onderdeel daarvan hebben we fietsers en scooterrijders op de Kanaaldijk-Noord gevraagd hun ervaringen met ons te delen. Daarop bedachten we een campagne om de situatie te verbeteren en veiliger te maken."

"Eigenlijk moet je om de twee tot drie jaar opnieuw bewustzijn creëren."

Afremmen, toeteren, achter elkaar, gaan!

Het doel van de campagne was het stimuleren van veilig inhaalgedrag voor zowel scooters als fietsers. Daarvoor zijn gronduitingen op het (brom)fietspad aangebracht: afremmen, toeteren, achter elkaar, ga. "Hiermee hopen we dat fietsers en snellere weggebruikers beter rekening met elkaar houden", legt Roelofs uit. "Door af te remmen verminder je het snelheidsverschil. En door te toeteren geef je fietsers de kans om achter elkaar te gaan rijden. En als de situatie veilig genoeg is, kun je inhalen."

Positief resultaat met ruimte voor verbetering

De eerste resultaten van de gedragscampagne zien er volgens Roelofs goed uit. Hij vertelt dat uit de evaluatie blijkt dat er meer wordt gebeld en getoeterd als iemand wil inhalen. Ook konden bijna alle geïnterviewden de boodschap van de interventie in de juiste volgorde herhalen. Roelofs: "Scooterrijders gaven aan dat zij zich veiliger voelden bij het inhalen. Maar de fietsers lieten weten zich nog niet veiliger te voelen op het fietspad. Ook moeten we tegemoetkomend verkeer beter meenemen in de campagne."

Herhalen en meebewegen

Gedrag verander je niet zomaar. Om blijvende resultaten te zien, is het nodig om zulke campagnes te herhalen. En een campagne moet ook meebewegen met nieuwe situaties. Herrewijn vertelt: "Elk jaar komen er weer nieuwe scholieren bij op het (brom)fietspad. En er komen steeds meer nieuwe voertuigen op de weg, zoals bakfietsen en driewielers, maar ook e-bikes, fatbikes en speedpedelecs. Die worden ook wel eens opgevoerd, wat de situatie nog onveiliger maakt. Eigenlijk moet je om de twee tot drie jaar opnieuw bewustzijn creëren voor de situatie. Het is een continu proces."

Investeren in gedragsverandering loont

Gedragsverandering vergt dus flink wat investeringen op de lange termijn. Maar zoals uit de evaluatie van de campagne op het (brom)fietspad Kanaaldijk-Noord blijkt, kan het op de korte termijn al bijdragen aan bewustwording en veiligheid. "Met zo'n campagne kun je niet alles oplossen", vertelt Roelofs. "Maar je kunt de situatie wel verbeteren. Als wegbeheerder heb je allerlei maatregelen die je kunt inzetten ter beschikking. Deze campagne is er wat mij betreft ook eentje om de veiligheid op fiets- en bromfietspaden te verbeteren."



→ INTERVIEW MET MARIEKE VAN DAAL

Magische momenten bij de verandering van verkeersgedrag door de inzet van campagneteams



Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland zet sinds een aantal jaren campagne-teams in om bij te dragen aan verkeersveilig gedrag onder weggebruikers in Zuid-Holland. In 2023 is de opzet en inzet van deze teams vernieuwd, onder de inspirerende leiding van projectleider Marieke van Daal. We gingen met haar in gesprek over de vernieuwingen, ervaringen en plannen voor de campagneteams in 2024.

Sinds de vernieuwingen is het campagneteam een mobiel team, dat bestaat uit vier personen. Zij waren in 2023 aanwezig bij grote publieksevenementen, zoals dorpsfestivals, grote sporttoernooien en muzikfestivals. Het team was herkenbaar als campagneteam voor "Maak een Punt van Nul", net als hun uitrusting: rolkoffers met materialen, quizkaarten en een grote dobbelsteen. Ze bewogen zich tijdens het event tussen verschillende plekken, waar ze rustige gesprekken met bezoekers konden voeren over verkeersveiligheid en gedrag."

Wat was er 'nieuw' aan de werkwijze?

Van Daal: "Met de teams wilden we écht in gesprek gaan met weggebruikers, in plaats van alleen onze boodschap te zenden. Daarbij was de kwaliteit leidend: liever een beperkt aantal mensen rustig en goed spreken, dan heel veel mensen kort en oppervlakkig. In de vernieuwde werkwijze zijn allerlei gedragstechnieken verwerkt, zoals gamification, self-persuasion, implementatie-intentie, commitment & consistency, reminders en complimenten.

Wat heel goed heeft gewerkt, is dat we mensen hebben gevraagd welk gedrag ze zélf wilden veranderen. Het antwoord op die vraag moesten ze standaard invullen met 'De komende twee weken ga ik...' Een periode van twee weken is aan de ene kant behapbaar en overzichtelijk, en is aan de andere kant lang genoeg om het nieuwe gedrag te beoefenen.



Naast de persoonlijke gesprekken en fysieke middelen, zoals een quiz met een grote dobbelsteen, gebruikten de teamleden ook een online omgeving. Binnen die omgeving legden deelnemers een eigen belofte vast, met de reden waarom ze voor dit gedrag kozen. Ze ontvingen hun belofte en reden meteen per mail. Twee weken daarna kregen ze een herinnering met een aantal vragen zoals 'Is het gelukt?' en 'Hoe vaak?' Tot slot ontvingen de deelnemers tips voor het vervolg.

Wat was het doel van de 'nieuwe' werkwijze?

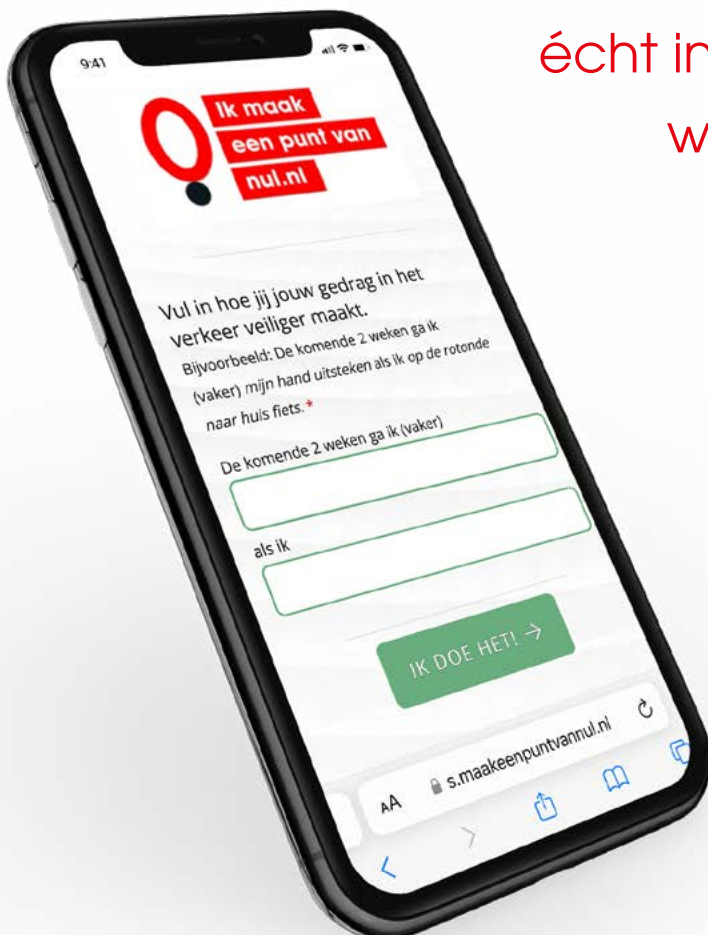
"We hadden twee doelen", aldus Van Daal. "In de eerste plaats wilden we mensen uitdagen zelf na te denken over het eigen gedrag. Daarnaast wilden we de effecten van onze inzet op gedrag meten. De eerste resultaten waren mooi: van de ruim 2.000 mensen, die we tijdens de acties van de teams spraken en een belofte deden, legden er ruim 900 een persoonlijke gedragsintentie vast via hun mobiele telefoon of de website. Van deze groep beantwoordde 5% de vragen van twee weken daarna. Uit die antwoorden bleek dat het merendeel van deze groep het voorgenomen gedrag heeft volgehouden. We hebben dus nog de uitdaging om dit invulpercentage te verhogen."



Wat zijn de plannen voor 2024?

Van Daal: "Allereerst willen we uiteraard het percentage deelnemers dat het voorgenomen gedrag meetbaar volhoudt, verhogen. Daarnaast ontzorgen we de gemeenten graag verder door de planning en organisatie rondom de inzet van de campagneteams te vereenvoudigen. Tot slot hopen we aan het eind van het jaar een blauwdruk te kunnen opleveren, waarmee gemeenten en andere provincies met deze werkwijze van campagneteams aan de slag kunnen."

"Met de teams wilden we écht in gesprek gaan met weggebruikers."



Heb je nog tips voor gemeenten, wanneer ze een campagneteam inschakelen?

"Jazeker! Het is heel interessant om ook als gemeente eens mee te lopen met een campagneteam. Je hoort wat er leeft onder de inwoners op het gebied van verkeersveiligheid en gedrag. En het is magisch om te zien wat er gebeurt als het team vertelt dat 90% van de verkeersongevallen gedragsgerelateerd zijn, en vervolgens de vraag stelt wat mensen met hun eigen gedrag kunnen verbeteren aan de verkeersveiligheid. Mensen zijn verrast door het percentage. Vaak valt op dat moment het kwartje: 'ik kan ook iets doen aan mijn eigen gedrag.'"

Kennis delen met de rest van het land

Er is ook elders in het land veel interesse voor de werkwijze en resultaten van de campagneteams. Daarom presenteert Van Daal deze in april van dit jaar tijdens de Verkeersgedragdag in Tilburg en op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres in Zwolle.

TotallyTraffic: ontwikkelingen in de regio's



Het programma TotallyTraffic wordt sinds 2009 in Zuid-Holland uitgevoerd, en op zo'n 40% van de schoollocaties worden lessen uit het programma gegeven. In elk van de zeven regio's in Zuid-Holland zijn accountmanagers voor het programma actief, om het lesaanbod en de vraag van scholen samen te brengen. We vroegen de accountmanagers van 3 van deze regio's naar de ontwikkelingen van het afgelopen jaar.



Arwin de Hoog

De Hoog is al jarenlang actief als accountmanager TotallyTraffic in de regio's Alblasserwaard en Drechtsteden.

"Tijdens een intakegesprek breng ik samen met de contactpersoon van de school in kaart welke lessen binnen het programma passend zijn voor de scholen. Door corona was het contact afgenomen, die trend probeer ik nu te doorbreken. Dat lijkt te lukken: nadat in 2022 in de Drechtsteden slechts 11 schoollocaties lessen hadden afgenomen lag dat aantal in 2023 weer op 17 schoollocaties. In de Alblasserwaard is het aantal met 8 schoollocaties stabiel" aldus De Hoog.

De vraag van scholen

"Ik zie dat steeds meer vraag is naar lessen rond alcohol en drugs. Met name de kennis over drugs is niet op peil bij jongeren. Ook de vraag naar de Verkeersmaquette (een les voor het praktijkonderwijs, waarin leerlingen zelf verkeerssituaties kunnen naspelen) groeit. Ook binnen scholen, met name de grotere scholengemeenschappen, zie je spreiding van lessen over meerdere leerjaren ontstaan. De doorgaande leerlijn wordt doorgetrokken naar leerjaar 4. Het thema "Gezonde leefstijl" is hot, bijvoorbeeld bij het Da Vinci College in Gorinchem en Dordrecht" vervolgt hij.

Spin-off naar Gelderland

"Mijn betrokkenheid bij verkeersveiligheid in zowel Zuid-Holland als Gelderland heeft het mogelijk gemaakt TotallyTraffic ook in de laatstgenoemde provincie te introduceren. Daar is het programma ook omarmd door de Gelderse schoollocaties zijn in 2023 op 122 locaties TotallyTraffic gastlessen uitgevoerd", zegt de enthousiaste accountmanager.

Bestuurlijke betrokkenheid

"De betrokkenheid van wethouders in de beide regio's is groot: ze vinden het leuk en belangrijk om nu en dan bij lessen en activiteiten aanwezig te zijn, en zijn nieuwsgierig naar wat er leeft. Dat is goud waard", besluit De Hoog.



Manon de Joode

Manon de Joode is accountmanager TotallyTraffic voor het westelijk deel van Holland Rijnland, dat zijn de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek. "In dit deel van de regio benader ik de scholen en bespreek met hen welke lessen uit TotallyTraffic ze willen afnemen. Vooral als het om nieuwe scholen gaat, voer ik dit gesprek graag persoonlijk op de school. De scholen melden zich via de website www.totallytraffic.nl aan, er wordt een datum geprikt in overleg met de lesaanbieders, en projectleider Joost de Groot geeft akkoord op het benodigde budget" vertelt ze.

Corona en daarna

"In de coronaperiode is de aandacht voor TotallyTraffic op veel scholen weggezakt. Het is gelukt in het daarop volgende jaar, 2022, een aantal scholen weer te activeren. Vreemd genoeg zagen we begin 2023 weer een afname van de vraag. Om budgettaire redenen hebben we de werving na de zomer moeten staken. Met nieuw budget zetten we dit jaar weer alles op alles om scholen actief te krijgen" aldus De Joode. "Een spannend moment is altijd de wisseling van contactpersonen op scholen. Vaak valt de inzet op een school stil nadat een enthousiaste contactpersoon vertrekt of andere taken krijgt".

Veel vraag bij Internationale Schakelklassen

"Een aantal Internationale Schakelklassen (ISK) heeft een grote behoefte aan de praktische verkeerslessen uit het TotallyTraffic aanbod, zoals Voortgezet Fietsvaardig en de Verkeersmaquette. Het zou mooi zijn als dit naar meer ISK's kan worden verbreed" zegt De Joode. "En een laatste positief bericht is, dat de Leidse Instrumentmakersschool zich heeft gemeld voor lessen. Dit is de eerste mbo-opleiding in de regio, die verkeerseducatie wil geven. Deze lessen zullen vanuit het nieuwe programma #impact worden uitgevoerd, ik heb begrepen dat jongeren vanaf de leeftijd van 16 jaar onder dit programma gaan thuishoren."



Joost de Groot

Joost de Groot is - naast projectleider gedrag voor de gehele regio Holland Rijnland - accountmanager TotallyTraffic voor het oostelijk deel van de regio, de Rijnstreek. "Op drie scholen in de Rijnstreek, de Groene Hart Praktijkschool in Alphen aan den Rijn, het Ashram College in Nieuwkoop en de Chr. Scholengemeenschap Groene Hart vestiging Rijnwoude, wordt enthousiast gewerkt met lessen uit het programma. Het Ashram College bijvoorbeeld, ziet de lessen als goede voorbereiding op de route die de leerlingen moeten fietsen als ze met school op kamp gaan. Het is een uitdaging om contact te krijgen met nieuwe scholen, vindt De Groot. "In 2023 speelden ook budgetperikelen een rol. Misschien zou een vernieuwing in het aanbod kunnen helpen om meer scholen over de streep te trekken", besluit hij.



Van data naar gedragsverandering: verdiepend onderzoek naar verkeersslachtofferdata

Het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in Zuid-Holland is de afgelopen jaren flink toegenomen. Waar komt dat door? Het antwoord vinden we mogelijk door ons te verdiepen in de cijfers. Huizing analyseerde, als behavioural datastrategen namens het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland, veel verschillende factoren van de verkeersslachtofferdata. Zo keek hij naar mogelijke verbanden tussen leeftijd, vervoersmiddel en vaak voorkomende tijdstippen waarop ongevallen plaatsvinden.

Bij zijn analyse valt hem een aantal zaken op. Huizing: "De cijfers wekken de indruk dat het aantal verkeersslachtoffers alleen in Zuid-Holland sterk is gestegen, maar dat is hoogstwaarschijnlijk niet het geval. Ik zie ook dat jongeren naar verhouding vaak dodelijk slachtoffer zijn, terwijl zij juist lichamenlijk minder kwetsbaar zouden moeten zijn dan bijvoorbeeld ouderen. Daarnaast valt mij op dat de meeste slachtoffers vallen onder gebruikers van de (snor)fiets en brommer. Ik denk niet dat meeste ouders zich realiseren hoeveel slachtoffers er vallen onder jongeren met een bromfiets; of dat jongeren met de auto op zaterdag- en zondagavond zo'n hoog risico lopen."

Mogelijk registratieprobleem in Zuid-Holland

De grote stijging van het aantal verkeersslachtoffers in Zuid-Holland heeft volgens Gert waarschijnlijk te maken met een registratieprobleem. Hij legt uit: "Je zou verwachten dat het aantal verkeersslachtoffers bij andere provincies ook is gestegen, maar dat is niet het geval. Wat mij toen opviel, is dat het aantal registraties vooral is toegenomen in een paar stedelijke regio's. Inmiddels weet ik dat in sommige gebieden het aantal registraties is verdubbeld, terwijl in de praktijk het niet is opgevallen dat er zo veel meer slachtoffers waren. Na mij wat verder te verdiepen, heb ik kunnen constateren dat de manier van registreren precies in die periode is veranderd. Daar is niet elke regio op dezelfde manier mee omgegaan. Dat zorgt ervoor dat je niet met zekerheid kunt zeggen dat het aantal slachtoffers in Zuid-Holland ook daadwerkelijk zo sterk is gestegen, ook niet vergeleken met andere provincies."



Veel slachtoffers onder jongeren

Toch kan Huizing een aantal conclusies trekken op basis van de data. Zo zijn jongeren naar verhouding vaker slachtoffer in het verkeer dan andere leeftijdsgroepen. 16 tot 24-jarigen vormen 11% van de bevolking; toch vormen zij 24% van het totaal aantal slachtoffers en 12% van het totaal aantal dodelijke slachtoffers. De meeste slachtoffers in die leeftijdscategorie vallen onder gebruikers van de (snor)fiets en brommer. "Dat jongeren naar verhouding zo'n groot deel uitmaken van het aantal dodelijke slachtoffers, verwacht je niet", vertelt hij. "Ouderen zijn lichamelijk een stuk kwetsbaarder; die zijn daardoor inderdaad vaker dodelijk slachtoffer in het verkeer. Maar doordat jongeren zoveel vaker slachtoffer van een verkeersongeval zijn, maar liefst een kwart van het totaal aantal slachtoffers, zijn ze ook vaker dodelijk slachtoffer. Dat is zorgwekkend."

Stijgend aantal jonge slachtoffers op de elektrische fiets

De meeste gebruikers van de elektrische fiets waren voorheen altijd vrouwen vanaf ongeveer 50-jarige leeftijd. Maar sinds 2022 stijgen de ongevallencijfers met elektrische fietsen onder 15- en 16-jarigen enorm, met name onder jongens. "Ik kan me goed voorstellen dat die ongevallen niet plaatsvinden met dezelfde e-bikes waar bijvoorbeeld ouderen op rijden", stelt Huizing. "Ik denk dat het hier juist een gevolg is van de stijgende populariteit van de fatbike. In 2022 waren die nog lang niet zo populair als nu, maar ze komen al wel in de statistieken van dat jaar naar voren. Ze zijn nu een stuk populairder dan toen, dus ik verwacht dat de cijfers in die categorie ook flink zullen toenemen in de statistieken van 2023 en later."

Regionale verschillen tussen vervoersmiddelen

Het vervoersmiddel waarmee jonge bestuurders het vaakst slachtoffer worden, verschilt per regio in Zuid-Holland. Zo vinden in de regio Holland-Rijnland vaker ongevallen plaats met de (brom)fiets, maar in Goeree-Overflakkee vaker met de auto of motor. "Waar dat precies door komt, kun je op basis van deze cijfers niet met zekerheid zeggen", licht Huizing toe. "Je kunt bijvoorbeeld niet zien hoe het aantal slachtoffers zich verhoudt tot het gebruik van bepaalde vervoersmiddelen. Maar als je naar de verschillen in infrastructuur tussen de regio's kijkt, kun je je bedenken dat het invloed kan hebben op hoe vaak bepaalde vervoersmiddelen worden gebruikt."

De meeste slachtoffers op vrijdagavond en in het weekend

De meeste slachtoffers onder jongeren worden gemeld op vrijdagmiddag na 16.00 uur. Afhankelijk van vervoersmiddel en leeftijd zijn er nog meer tijdstippen waarop veel ongevallen worden gemeld. Onder andere op maandagmorgen om 8.00 uur, op weg naar school. Tot 18 jaar zijn jongeren ook op woensdag- en donderdagmiddag vaak slachtoffer op de brommer; jongeren boven de 18 zijn vaker slachtoffer met de auto.

"Voor provincies zou die informatie toegankelijk moeten zijn."

Met name op vrijdag- en zaterdagavond na 23.00 uur piekt het aantal slachtoffers bij jonge gebruikers van de auto. "Ook interessant is dat dit vooral ongevallen zijn met een vast voorwerp", voegt Huizing toe. "Gemiddeld vindt 7% van het totaal aantal ongevallen plaats met een vast voorwerp. Maar onder jongeren is dit maar liefst 23%, en in de nachtelijke uren loopt dit percentage zelfs op tot 33%. Net zoals bij de andere opvallende zaken, kun je op basis van deze cijfers niet met zekerheid zeggen wat daarvan de oorzaak is. Er wordt bijvoorbeeld vaak niet onderzocht of er alcohol of drugs in het spel is. En als dat wel bekend is, wordt dat vaak ook niet geregistreerd."

Meer data nodig om extra slachtoffers te voorkomen

Huizing maakte voor dit onderzoek onder andere gebruik van zogenoemde BRON-data (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland). Deze data worden beheerd door Rijkswaterstaat, maar volgens hem wordt daarbij niet alle informatie vrijgegeven. "De BRON-data bevatten op dit moment bijvoorbeeld geen informatie over leeftijdscategorieën of over de oorzaak", vertelt hij. Sommige informatie kun je wel verkrijgen bij commerciële aanbieders, zoals ViaStat. Maar dat kost geld. Zeker voor provincies zou die informatie toegankelijk moeten zijn. Dan kun je ook provincies beter met elkaar vergelijken. Zo kun je veel makkelijker oorzaken vinden en op zoek naar een oplossing voor het probleem."





TERUGBLIK

Doortrappen en SCHOOL op SEEF

26

jaanverslag 2023

Ook afgelopen jaar heeft Doortrappen meer senioren veilig op de fiets gekregen en hielp SCHOOL op SEEF kinderen zich veilig te gedragen in het verkeer.

Meriam van Franeker (projectleider Doortrappen) en Arjan Breider (projectleider SCHOOL op SEEF) kijken terug op 2023 en kijken vooruit naar 2024.



Doortrappen kende het afgelopen jaar verschillende mijlpalen, vertelt Van Franeker. "De belangrijkste is dat steeds meer gemeenten met Doortrappen aan de slag gaan of interesse in het programma tonen. Het is heel mooi om te zien dat onze doelgroep zo goed wordt vertegenwoordigd. We zijn ongeveer vijf jaar geleden begonnen met Doortrappen in Zuid-Holland. Maar we hebben al bijna 80 procent van de gemeenten in beeld. Hiervan is ruim 50 procent actief. Met de overige 30 procent lopen gesprekken of zitten we binnenkort om tafel."

Ook SCHOOL op SEEF had afgelopen jaar verschillende mijlpalen, vertelt Breider. "Eén van de belangrijkste is dat we het programma geactualiseerd hebben, zowel inhoudelijk als technisch. Zo hebben we filmpjes toegevoegd over het programma en

de praktijklessen, nieuwe tips voor ouders en de website schoolroute.nl – waar leerlingen schoolroutes en gevaarlijke punten kunnen invoeren – geheel vernieuwd, zodat die ook toekomst goed blijft werken. Daarnaast betrekken we steeds meer de gebruikers van SCHOOL op SEEF, zodat het programma goed aansluit op hun behoeften." Breider vervolgt: "Een tweede belangrijke mijlpaal is de samenwerking met de ANWB. Dankzij deze samenwerking hebben we het afgelopen jaar zeven 'verkeerspleinen' kunnen openen op basisscholen, zodat kinderen laagdrempelig en spelenderwijs, in een veilige setting ervaring kunnen opdoen. De verkeerspleinen zijn een waardevolle aanvulling op SCHOOL op SEEF omdat leerlingen ook buiten de lessen laagdrempelig, veilig en spelenderwijs verkeerssituaties kunnen oefenen."



Uitdagingen

Naast de mijlpalen van afgelopen jaar, hadden beide programma's ook te maken met uitdagingen. Van Franeker legt uit: "Een van de belangrijkste uitdagingen voor Doortrappen was dat we de laatste jaren meer moeite moesten doen om voldoende deelnemers te werven. Tijdens de coronaperiode konden we slechts in beperkte vorm uitvoering geven aan het programma. Toen er weer meer mocht, trokken onze bijeenkomsten volle zalen. Senioren waren heel blij dat ze weer iets mochten en konden doen. Maar wat langer na de coronaperiode zagen we hierin helaas een daling ontstaan. Uit de evaluaties weten we inmiddels dat dit grotendeels te maken heeft met de vakanties. Senioren gaan vaak vrij lang op vakantie, van juni tot en met september. Sinds vorig jaar organiseren we daarom bijeenkomsten in de periode van oktober tot en met mei, dus niet meer alleen tijdens het fietsseizoen, maar ook na de vakantieperiode van onze doelgroep."

Een belangrijke uitdaging bij SCHOOL op SEEF is dat het aantal deelnemende scholen terugloopt, vertelt Breider. "Deels ligt de oorzaak hiervan buiten onze invloedssfeer, zoals het lerarentekort en leerachterstanden. Maar deels zijn er punten waar we wel actie op kunnen ondernemen. Bijvoorbeeld door het lesmateriaal te vernieuwen en de aanvraag voor het SCHOOL op SEEF-label te vereenvoudigen. De belangrijkste stap die we nu zetten, is in gesprek gaan met scholen en vragen hoe wij nog beter kunnen aansluiten op hun wensen."



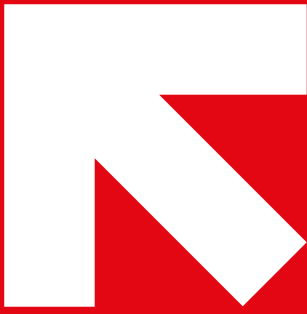
Plannen voor aankomend jaar

"Naast meer gemeenten en deelnemers werven voor Doortrappen, is een belangrijk actiepunt voor aankomend jaar extra informatiemateriaal ontwikkelen", vertelt Van Franeker. "Tijdens de netwerk-bijeenkomst eind vorig jaar bleek namelijk dat veel gemeenten hier behoeften aan hebben. Daarnaast gaan we aankomend jaar aan de slag met twee nieuwe interventies in Zuid-Holland: de theaterquiz 'hoe zat het ook alweer?' en de driewielopstapdagen. Tijdens de theaterquiz beantwoorden senioren - onder het genot van een drankje en wat lekkers - vragen over de verkeersregels van toen en vergelijken die met de huidige verkeersregels. En tijdens de driewielopstapdagen kunnen senioren op een laagdrempelige manier een driewiel fiets uitproberen."

"Met SCHOOL op SEEF willen we aankomend jaar de stap maken naar een 2.0 versie", vertelt Breider. "Het programma draait al jaren en de basis is goed, maar dit jaar gaan we kijken naar een vernieuwing. Dat is belangrijk om nieuwe scholen enthousiast te maken en bestaande scholen enthousiast te houden. En uiteraard staan we ook open voor suggesties van scholen om het programma te verbeteren."

Ter afsluiting zegt hij: "We streven ernaar om SCHOOL op SEEF naar het volgende niveau te tillen, waarbij we blijven luisteren naar de behoeften van scholen en onze werkwijzen en lesmaterialen blijven vernieuwen." Meriam voegt toe: "Met Doortrappen blijven we ons inzetten om meer gemeenten te betrekken en ouderen te stimuleren actief te blijven. Samen bouwen we aan een veiliger samenleving op de weg en streven we naar nul verkeersslachtoffers."





Colofon

Uitgave

ROV Zuid-Holland, maart 2024

Redactie

Leene Communicatie, ROV Zuid-Holland

Redactieadres

ROV Zuid-Holland
Postbus 90602 2509 LP Den Haag
070 441 62 36
informatie@rovzh.nl

Vormgeving

Leene Communicatie
Infographic pagina's 14 t/m 17: Van Hulzen Communicatie

Foto's

P1: Provincie Zuid-Holland
P2: Maartje Burghgraef
P5: René Zoetemelk voor ROV Zuid-Holland
P6: Jelle Jolles
P8: Remco Zwinkels voor ROV Zuid-Holland
P10: Gerard Tertoolen
P12: Remco Zwinkels voor ROV Zuid-Holland, Richard Theemling
P13: Suzanne van de Kerk voor ROV Zuid-Holland
P18: Tonnie Roelofs en Irene Herrewijn
P19: Waterschap Rivierenland
P20: Bas Kijzers voor ROV Zuid-Holland
P22: Arwin de Hoog
P23: Manon de Jooode, Joost de Groot en ROV Zuid-Holland
P24: Gert Huizing
P26: ANWB
P27: Bas Kijzers, Suzanne van de Kerk voor ROV Zuid-Holland
P28: Provincie Zuid-Holland

