REGIONALE UITVOERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID 2025

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

24 juni 2020

MRDH maakt een punt van nul verkeersslachtoffers

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding **3**

1.1 Aanleiding ***3***

1.2 Totstandkoming van de regionale uitvoeringsagenda ***4***

2. Van risico's naar maatregelen **6**

2.1 Risico's ***6***

2.2 Risico-indicatoren ***7***

2.2.1 *Infrastructuur* *7*

2.2.2 *Gedragsbeïnvloeding* *7*

2.3 Mogelijke maatregelen ***8***

2.3.1 *Infrastructuur* *8*

2.3.2 *Gedragsbeïnvloeding* *8*

2.4 Rollen ***9***

2.4.1 *Algemeen* *9*

2.4.2 *Infrastructuur* *10*

2.4.3 *Gedragsbeïnvloeding* *10*

2.5 Bekostiging en subsidieverordening ***12***

Bijlage 1: Overzicht maatregelen

Maatregelen op het gebied van infrastructuur ***14***

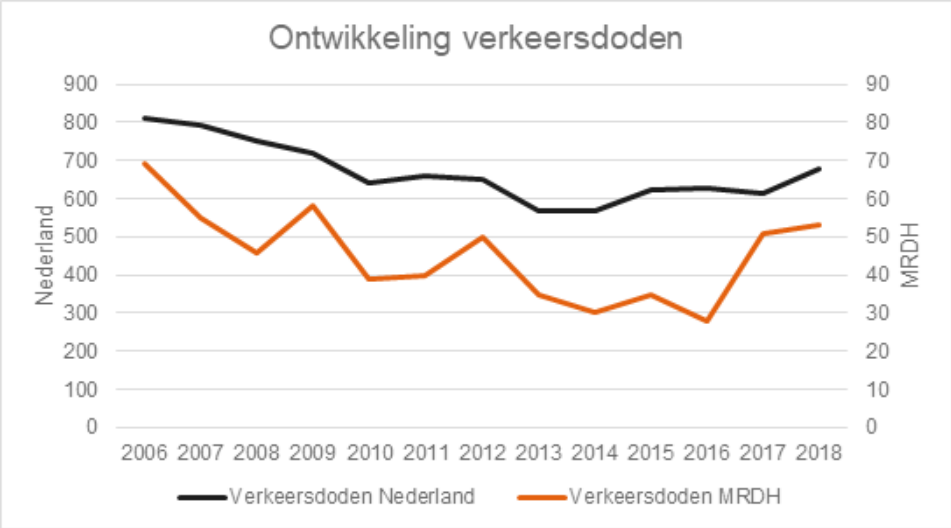
Maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding ***17***

1 INLEIDING

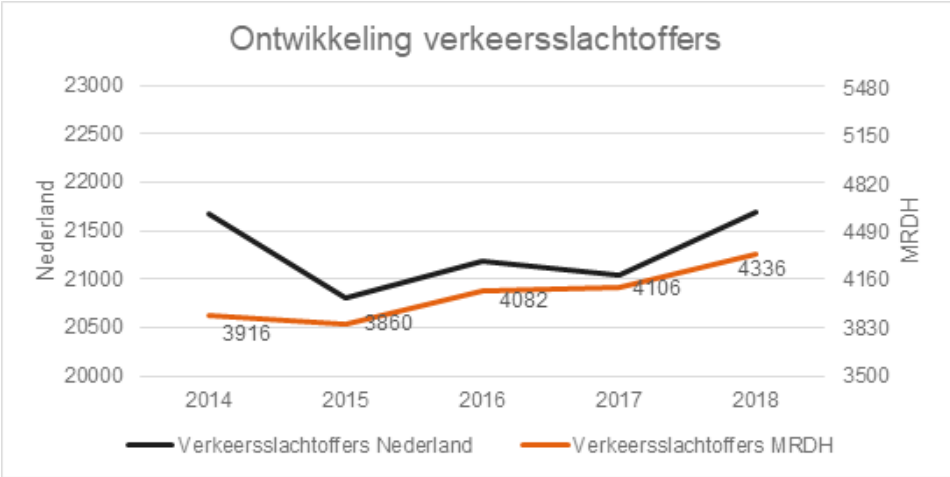
In dit hoofdstuk is de aanleiding van de Regionale UitvoeringsAgenda (RUA) beschreven en is aangegeven wat het doel is en hoe het document tot stand is gekomen.

1.1 Aanleiding

Iedereen wil zich op een prettige en veilige manier verplaatsen en verwacht weer ongedeerd thuis te komen. Echter, de verkeersveiligheid in Nederland is de afgelopen jaren verslechterd. Gemiddeld komen elke dag twee mensen om het leven in het verkeer. In 2018 waren er 678 verkeersdoden te betreuren (figuur 1) waarvan 53 in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Daarnaast raken jaarlijks ruim 20.000 mensen gewond in Nederland waarvan 4300 in de metropoolregio (figuur 2). De dalende trend is gestopt en het aantal ernstige verkeersslachtoffers neemt toe. We moeten aan de slag!



Figuur 1. Ontwikkeling verkeersdoden Nederland & MRDH (CBS & ViaStat)



Figuur 2. Aantal verkeersslachtoffers in Nederland en de MRDH (ViaStat).

Alle overheden erkennen dat een nieuwe impuls noodzakelijk is. Om deze trendbreuk te bewerkstelligen, is een nieuwe impuls nodig in de wijze waarop overheden en maatschappelijke organisaties aan verkeersveiligheid werken. Hiertoe heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) opgesteld. De kern van het SPV luidt: naar nul verkeersslachtoffers via een risico-gestuurde aanpak. Om dit te bereiken, voeren alle provincies en regio's een risicoanalyse uit om de grootste risico's in beeld te brengen. Dit vormt de basis voor de regionale uitvoeringsagenda waarin iedere provincie en regio aangeeft hoe zij de verkeersveiligheid gaan verbeteren in de periode 2020 – 2025. De 23 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag streven al jaren naar nul verkeersslachtoffers met de campagne "Maak een punt van nul verkeersslachtoffers". Dit streven komt overeen met de SPV-ambitie. Deze doelstelling is des te urgenter nu het aantal verkeersslachtoffers ook in de metropoolregio Rotterdam Den Haag de afgelopen jaren weer is toegenomen. In figuur 2 is het aantal verkeersslachtoffers in Nederland en de MRDH te zien. Het aantal slachtoffers in de metropoolregio stijgt harder dan in Nederland.

1.2 Totstandkoming van de regionale uitvoeringsagenda

In december 2019 is het analysedocument verkeersveiligheid vastgesteld als de basis voor de regionale uitvoeringsagenda 2020 – 2025. In het analysedocument is een regionale analyse en een analyse per gemeente uitgevoerd om de verkeersveiligheidsrisico's in beeld te brengen.

Samenwerken aan een veilige regio voor alle verkeersdeelnemers
(nieuwsbericht, 19 december 2019)
Het aantal verkeersslachtoffers in Nederland stijgt. Uit een analyse van de cijfers blijkt dat het aantal in de metropoolregio Rotterdam Den Haag sterker toeneemt dan in de rest van het land. Actie is nodig. Om die reden gaan de 23 gemeenten samen aan de slag om nieuw regionaal beleid te maken. In de analyse is per slachtoffer gekeken naar leeftijd, vervoerswijze en het type weg waar het ongeluk plaatsvond. Op basis hiervan zijn risico's per gemeente benoemd. Daaruit blijkt dat bepaalde groepen meer risico lopen op een ongeval in het verkeer. Dit zijn onder andere basisscholieren (6-12 jaar), jongeren op de bromfiets (16-17 jaar), middelbare scholieren- (12-15 jaar) en ouderen op de fiets (60+). In het regionale beleid zullen de maatregelen zich onder meer richten op deze groepen. Verkeersveiligheidsambassadeur MRDH Peter Meij: "Samenwerken aan een veilige regio voor alle verkeersdeelnemers is nu noodzakelijker dan ooit. Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. Verkeer stopt niet bij de gemeentegrens, daarom is afstemmen van maatregelen van belang. Maatregelen die we bijvoorbeeld kunnen nemen zijn het aanpassen van wegen, het veiliger maken van schoolroutes en het uitbreiden van verkeerseducatie. Denk aan cursussen voor ouderen met een E-bike."

Deze regionale uitvoeringsagenda gaat in op de verkeersveiligheidsdoelen en -risico's en op de maatregelen die genomen kunnen worden om de risico's te reduceren. Het is belangrijk dat de agenda aansluit op de behoefte van alle gemeenten; alleen dan is het mogelijk samen bij te dragen aan een structurele daling van het aantal verkeersslachtoffers. De agenda is in samenwerking met de 23 gemeenten, het Waterschap Hollandse Delta, politie en OM, Fietsersbond, ANWB, VVN en ROV Zuid-Holland opgesteld. Daarnaast is in het proces zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de landelijke uitrol van het SPV 2030.

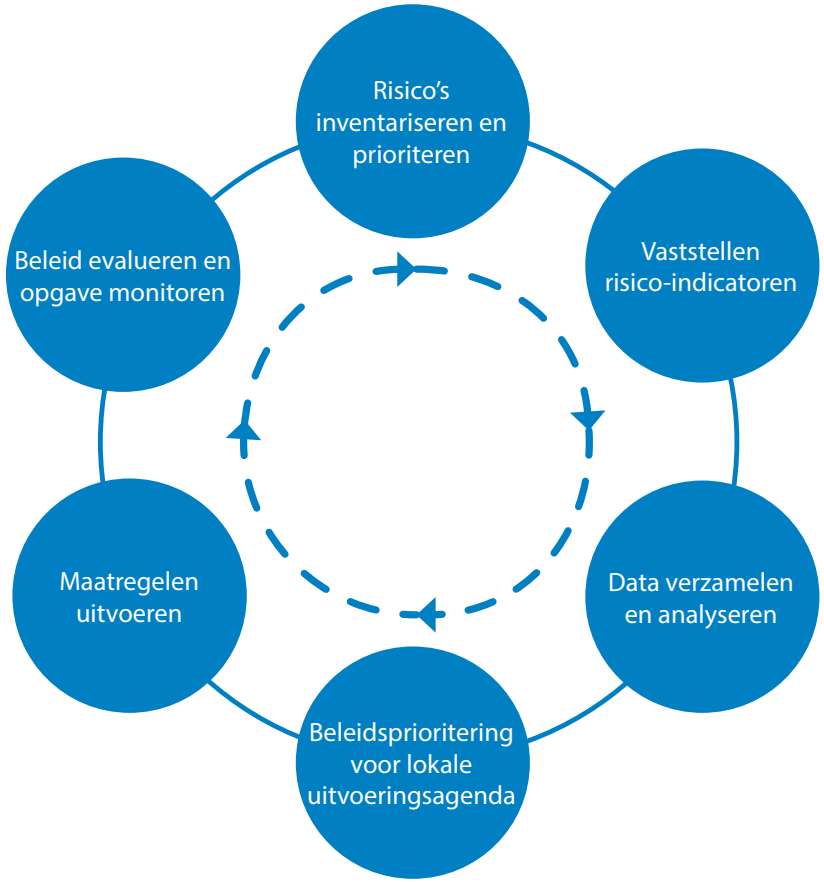
*Het **doel** van deze RUA is om via een nieuw programma Verkeersveiligheid bij te dragen aan een verkeersveilige metropoolregio door het verbeteren van de fietsinfrastructuur en van een duurzaam veilige weginrichting en meer aandacht te besteden aan gedragsbeïnvloeding met specifieke aandacht voor kinderen, jongeren en ouderen. Daarnaast is deze agenda bedoeld om via concrete maatregelen prioriteit te geven aan verkeersveiligheid en is het voor een gemeente mogelijk om de agenda te gebruiken als raamwerk voor het opstellen van lokale uitvoeringsagenda's. Dit in aansluiting op de ambitie 'Maak een punt van nul verkeersslachtoffers'.*

Hoe is de RUA in de afgelopen periode tot stand gekomen?

In januari, februari en maart 2020 zijn werksessies georganiseerd met de gemeenten, de fietsersbond, het ROV Zuid-Holland, de ANWB, VVN, het waterschap Hollandse Delta en de politie om input te verzamelen voor de regionale uitvoeringsagenda. Ter voorbereiding op de werksessies zijn de risico's uit de analysefase onderverdeeld naar drie overkoepelende thema's namelijk fietsinfrastructuur, duurzaam veilige inrichting en gedragsbeïnvloeding (educatie, voorlichting en handhaving). In de werksessies is gesproken over het risico-gestuurd werken, de risico-indicatoren, mogelijke maatregelen en de rollen en verantwoordelijkheden.

Risico-gestuurd werken

In de werksessies zijn de betrokken partijen meegenomen in het risico-gestuurd werken dat wil zeggen dat verkeersongevallen zoveel mogelijk voorkomen moeten worden. In de regionale uitvoeringsagenda staat het risico-gestuurd werken *centraal*. In de analysefase zijn de risico's in beeld gebracht o.a. kenmerken van het verkeerssysteem, de omstandigheden, de gedragingen en de doelgroepen, waarbij een grotere kans is op gevaarlijke situaties in het verkeer. De MRDH maakt deze risico's meetbaar door risico-indicatoren te benoemen (bijv. het percentage fietspaden dat te smal is), inventariseert en analyseert hiervoor diverse databronnen, brengt in beeld op welke locaties niet aan de risico-indicator voldaan wordt en waar maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. De MRDH monitort de voortgang en evalueert of dit beleid effect heeft (zie figuur 3).



Figuur 3. De zes fasen van risico-gestuurd werken

Dashboard risico-indicatoren

Naast de risico's gaan we in deze regionale uitvoeringsagenda in op de risico-indicatoren. De MRDH is aan de slag gegaan met het maken van een dashboard risico-indicatoren om de opgave in beeld te brengen. En daarnaast is het dashboard bedoeld als monitoringstool voor de maatregelen. Op basis van deze tool is het mogelijk om te evalueren of de maatregelen zorgen voor een vermindering van de risico's.

Een risico-indicator is een meetbare variabele waarmee we verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem in kaart brengen. Ze maken inzichtelijk hoe vaak, in welke mate of waar wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen voorkomen die een relatie hebben met de verkeersonveiligheid.

Maatregelen en lokale uitvoeringsagenda

In deze regionale uitvoeringagenda gaan we in op mogelijke maatregelen. Het blijft de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders om beleidskeuzes te maken over welke maatregelen prioriteit hebben of krijgen op lokaal niveau en wat de exacte maatregelen zijn zowel de locatie als de inpassing. Het is dus essentieel dat wegbeheerders zelf een lokale uitvoeringsagenda opstellen met mogelijke maatregelen. Er worden vanuit de MRDH geen eisen gesteld aan de vorm van deze lokale uitvoeringsagenda. Het is voor een wegbeheerder ook mogelijk om het te implementeren in andere beleidsplannen. Deze regionale agenda kan gebruikt worden als raamwerk. De gemeenten kunnen in hun eigen lokale uitvoeringsagenda aangeven wat zij prioriteit willen geven mede in relatie tot de beschikbare capaciteit en de toegekende middelen maar ook in relatie tot hun eigen onderhoudsopgave.

Rollen

In deze regionale uitvoeringsagenda gaan we in op de rollen van alle betrokken partijen. De gemeenten en het waterschap Hollandse Delta als wegbeheerders maar ook Politie, Openbaar Ministerie (OM), ROV-Zuid Holland en diverse maatschappelijk organisaties hebben hun eigen rol en verantwoordelijkheid met betrekking tot de uitvoering van maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid.

Bekostiging en subsidieverordening

In deze regionale uitvoeringsagenda gaan we in op de bekostiging van de maatregelen. Met alle betrokken partijen is gesproken over de bekostiging en de subsidieverordening om te achterhalen wat wenselijk is voor de uitvoering van de regionale uitvoeringsagenda. Tijdens het opstellen van de agenda heeft het Rijk meer duidelijkheid gegeven over de investeringsimpuls die zij beschikbaar gaan stellen in de komende periode. De regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020 - 2021 is gepubliceerd in de Staatscourant op 24 juni 2020.

2

VAN RISICO'S NAAR MAATREGELEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de risico's en de risico-indicatoren, de mogelijke maatregelen en de rollen en verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen met onderscheid naar infrastructuur (verkeerssysteem) en gedragsbeïnvloeding (risicogroepen en gedrag).

2.1 Risico's

In tabel 1 zijn de belangrijkste risico's in de metropoolregio weergegeven. De risico's zijn met de gemeenten samengevoegd tot twee thema's: infrastructuur (fiets en duurzaam veilig) en gedragsbeïnvloeding (educatie, voorlichting en handhaving). Fietsinfrastructuur is apart benoemd vanwege het hoge aantal fietsongevallen. Fietsers zijn inmiddels de grootste groep verkeersslachtoffers in de metropoolregio. Ook zien we dat de oorzaak van een ongeval veelal ligt in een combinatie van gedrag en infrastructuur. In de RUA is prioriteit gegeven aan maatregelen die regionaal en/of lokaal uitvoerbaar zijn.

Infrastructuur	Gedragsbeïnvloeding
Fietsinfrastructuur: • Te smalle fietspaden: de breedte voldoet niet gezien de drukte op het fietspad en de heterogeniteit (of diversiteit van vervoersmiddelen) speelt hierbij ook een rol. • De inrichting van het fietspad: de aanwezigheid van obstakels en een slechte kwaliteit van het wegdek. • Inconsistente infrastructuur: o.a. ontbrekende of afwijkende schakels in het fietsnetwerk, de infrastructuur is niet passend bij de wegcategorisering en de voorrangsregelingen zijn niet consistent **Duurzaam Veilige infrastructuur** • Inrichting 30 en 50 km/uur-gebieden voldoet niet aan de richtlijnen • Te hard rijden binnen de bebouwde kom • Onveilige schoolomgeving	**Educatie en voorlichting** De volgende groepen komen uit de analyse als risicogroep naar voren: • Scholieren uit het basisonderwijs (0-11 jaar) • Scholieren uit het middelbaar onderwijs (12- 15 jaar) • Jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar) • Onervaren bestuurders (18-24 jaar) • Kwetsbare senioren op een (elektrische) fiets (60+ jaar) **Handhaving**

Tabel 1. De belangrijkste risico's in de MRDH

2.2 Risico-indicatoren

2.2.1 *Infrastructuur*

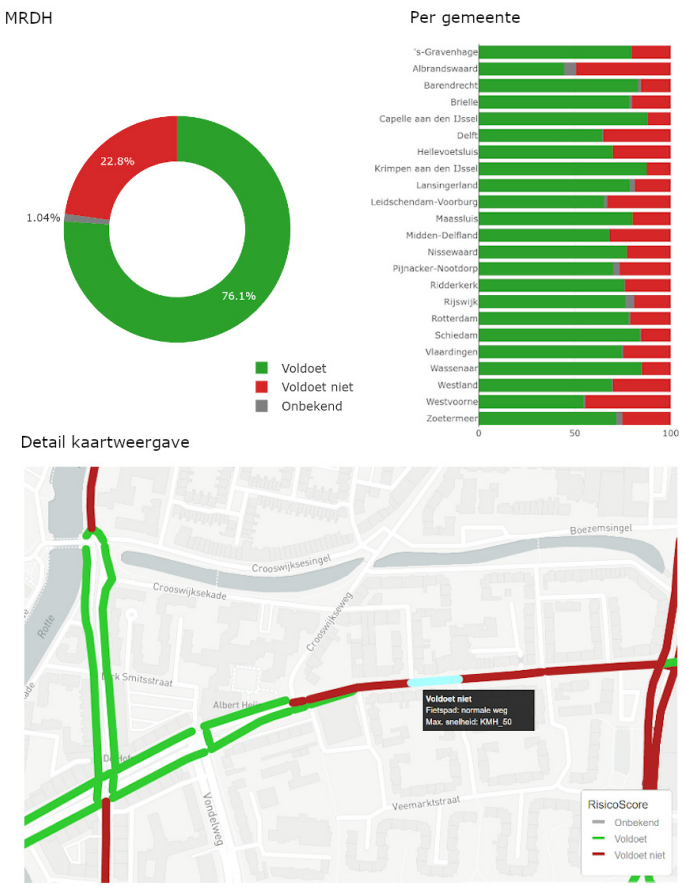
Voor de risico's op het gebied van infrastructuur, fietsinfrastructuur en duurzaam veilige infrastructuur, zijn risico-indicatoren opgesteld samen met gemeenten. Deze indicatoren zijn in kaart gebracht en gemonitord in het dashboard risico-indicatoren. De beschikbaarheid van data over de weginrichting is beperkt maar speelt wel een rol in de formulering van de risico-indicatoren. Het is wenselijk om in de komende periode gerichter en meer data in te winnen over de inrichting van de wegen. De risico-indicatoren zijn nog in ontwikkeling. Nu hebben we vooral nog indicatoren vastgesteld die zijn gericht op de uitvoering van maatregelen. Het doel is uiteindelijk om risico-indicatoren te ontwikkelen waarmee we kunnen monitoren of de verkeersveiligheid is verbeterd.
De risico-indicatoren voor de fietsinfrastructuur richten zich primair op het regionaal basisnetwerk fiets omdat we van het basisnetwerk data hebben (zie toelichting in kader).

*Het **regionaal basisnetwerk fiets** is het netwerk voor de langere fietsafstanden binnen de regio en de steden zoals vastgelegd in de UitvoeringsAgenda Bereikbaarheid. Het basisnetwerk heeft regionale prioriteit als het gaat om fietsinfrastructuur en bevat ruim 1700 kilometer aan infrastructuur.*

De risico-indicatoren voor de fietsinfrastructuur zijn:
- Het percentage fietsinfrastructuur, als onderdeel van het basisnetwerk fiets, welke passend is bij de categorisering van de weg (zie voorbeeld van deze indicator in figuur 4).
- Het percentage rotondes binnen de bebouwde kom, als onderdeel van het basisnetwerk fiets, waar fietsers voorrang hebben
- Het percentage te drukke fietspaden dat onderdeel uitmaakt van het basisnetwerk fiets (te druk = te veel fietsers voor de beschikbare capaciteit op kruispunten of wegvakken)
- Het percentage fietsinfrastructuur, als onderdeel van het basisnetwerk fiets, dat veilig ingericht is.

De risico-indicatoren voor een duurzaam veilige infrastructuur zijn:

- Het percentage 30 en 50 km/uur wegen dat is ingericht conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig;. Hierbij streven we naar een realistisch maar ideaal wegbeeld;
- Het percentage weglengte met een snelheidslimiet van 30 en 50 km/uur waar 85% van de weggebruikers de maximumsnelheid of de verbalisatiesnelheid (37 en 57 km/uur) niet overtreedt;
- Het percentage (basis)scholen dat is voorzien van een schoolzone en gelegen in of aan een 30 km/uur (of 15 km/uur) zone.



Figuur 4. Risico-indicator: percentage fietsinfrastructuur, als onderdeel van het regionaal basisnetwerk fiets, dat passend is bij de categorisering van de weg.

Op dit moment wordt geïnventariseerd wat de huidige percentages zijn bij deze risico-indicatoren. Deze percentages worden in juli aan de agenda toegevoegd. Daarna wordt gezamenlijk bepaald wat de doelstelling is. Het wordt ook inzichtelijk wat de absolute aantallen per gemeente zijn, vanwege het verschil in omvang van de gemeenten. De MRDH kent in totaal ruim 4500 kilometer aan 30-wegen en ruim 3100 kilometer aan 50-wegen.

2.2.2 *Gedragsbeïnvloeding*

Met een risico-indicator wordt een verkeersveiligheidsrisico in het verkeerssysteem in kaart gebracht. Naast kenmerken van het verkeerssysteem, de infrastructuur, is bij ruim 90% van de ongevallen het gedrag van de verkeersdeelnemers een bepalende factor. Het is lastig om een risico-indicator op te stellen voor gedrag omdat je dan een beeld moet geven in welke mate bepaald gedrag voorkomt. Bij gedragbeinvloeding wordt dan ook gekeken naar het bereiken van doelgroepen met passende verkeerseducatieprogramma's en campagnes. Hiermee is in de afgelopen jaren al de nodige kennis en ervaring mee opgedaan. De risico-indicatoren voor gedragsbeïnvloeding zijn:

Scholieren uit het basis- en voortgezet onderwijs (0-15 jaar)

- Het percentage basisscholen dat meedoet aan SCHOOL op SEEF;
- Het percentage middelbare scholen dat meedoet met aan programma Totally Traffic;
- Het percentage basisscholen dat aan de schoolbrengweek meedoet.

Jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar)

- Het aantal jongeren dat deelneemt aan interventies gericht op vaardigheid en verkeersveilig gedrag.

Onervaren bestuurders (18-24 jaar)

- Het aantal bestuurders dat deelneemt aan interventies gericht op vaardigheid en verkeersveilig gedrag.

Kwetsbare senioren op een (elektrische) fiets (60+ jaar)

- Het aantal senioren dat deelneemt aan interventies gericht op fietsvaardigheid en verkeersveilig gedrag.

2.3 Mogelijke maatregelen

2.3.1 *Infrastructuur*

Het aanpassen van de infrastructuur zorgt voor de meest blijvende verandering in het gedrag van de verkeersdeelnemers. Er is een onderscheid gemaakt tussen fietsinfrastructuur en duurzaam veilige infrastructuur. In bijlage 1 is een overzicht gegeven met mogelijke maatregelen die zorgen voor een verkeersveilige infrastructuur. Dit overzicht is zeker niet uitputtend. Wegbeheerders kunnen ook zelf maatregelen bedenken als dat binnen het gestelde doel past.

Wat betreft *fietsinfrastructuur* ligt de prioriteit van de MRDH bij het verbeteren van het regionaal basisnetwerk fiets. We streven er uiteindelijk naar om alle wegen voor fietsers veilig te maken. Het is voor de wegbeheerders ook mogelijk onveilige fietsroutes op te pakken die geen onderdeel uitmaken van het basisnetwerk. Dit kunnen zij dan opnemen in hun lokale uitvoeringsagenda's. Niet alle maatregelen die in een lokale agenda zijn opgenomen, komen per definitie voor subsidie in aanmerking.

Een *duurzaam veilige infrastructuur* voorkomt verkeersongevallen door in het ontwerp al uit te gaan van de behoeften, competenties, beperkingen en kwetsbaarheden van verkeersdeelnemers. Bijvoorbeeld door kwetsbare verkeersdeelnemers te scheiden van gemotoriseerd verkeer op locaties waar het verschil in snelheid groot is. Een duurzaam veilige infrastructuur is zo ingericht dat de kans op ernstige ongevallen zo klein mogelijk is en als er toch een ongeval gebeurt, de ernst van de afloop beperkt blijft. Het is belangrijk dat de functie, het gebruik en de inrichting van de weg met elkaar overeenkomen. Dit is van grote invloed op het gedrag van de verkeersdeelnemer. Bij de maatregelen is een onderscheid gemaakt in het realiseren van een duurzaam veilig infrastructuur, een verlaging van de snelheid en een veilige schoolomgeving.

2.3.2 *Gedragsbeïnvloeding*

In bijlage 1 is een aantal maatregelen weergegeven die kunnen worden genomen om gedrag te beïnvloeden en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij is onderscheid gemaakt naar educatie, voorlichting en handhaving. Het overzicht is niet uitputtend. De MRDH stimuleert gemeenten om met interventies en informatie aan te sluiten bij de lokale risicogroepen en de lokale behoeften. Verder wil de MRDH innovatieve maatregelen met betrekking tot gedragsbeïnvloeding stimuleren. De MRDH stimuleert ook kennisuitwisseling over goede gedragsbeïnvloedingsprojecten. Wegbeheerders kunnen ook zelf maatregelen bedenken als dat binnen het gestelde doel past.

Verkeerseducatie en *voorlichting* hebben vooral een preventieve functie met als doel het aanleren en het verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden, houding en het bewustmaken van mensen van hun status, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Dit is noodzakelijk voor veilige verkeersdeelname. Ouderen hebben te maken met het afnemend functioneren van zintuigen en vaardigheden en worden onbewust onbekwamer. Zij zijn daardoor kwestbaar. Het is belangrijk om kwetsbare ouderen (60+) middels educatie en voorlichting bewust te maken van de eigen kwetsbaarheid. Educatie en voorlichting zorgen ervoor dat verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels en de risico's en dat zij voorbereid zijn op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen. De MRDH vervult samen met het ROV Zuid-Holland op het gebied van educatie en voorlichting een voortrekkersrol.

Handhaving heeft een waarschuwende functie met als doel onveilig gedrag te voorkomen en andere verkeersdeelnemers niet in gevaar te brengen.

2.4 Rollen

2.4.1 *Algemeen*

Hieronder zijn de rollen weergegeven met betrekking tot de uitvoering van de RUA.

Rol van de MRDH

- Zij ondersteunt gemeenten op het gebied van subsidieverlening en zet een programmamanager in om te ondersteunen bij uitvoering en monitoring van de RUA;
- Zij zorgt dat benodigde data voor alle wegbeheerders beschikbaar zijn en dat nieuwe (landelijke) data worden gedeeld onder meer door het uitrollen van een dashboard risico-indicatoren dat samen met de wegbeheerders up-to-date wordt gehouden. Daarnaast ondersteunt zij alle wegbeheerders door het beschikbaar stellen van ongevalsdata;
- Zij zorgt voor een actueel overzicht van maatregelen en houdt wegbeheerders op de hoogte van de voortgang van de opgave;
- Zij zorgt voor het delen van kennis en ervaringen van maatregelen.

Rol van wegbeheerders (gemeenten en waterschap)

- Zij maken een lokale uitvoeringsagenda met daarin verkeersveiligheidsmaatregelen;
- Zij voeren een verkeersveiligheidsanalyse uit;
- Zij brengen (met name infrastructurele) maatregelen tot uitvoering in samenwerking met diverse partijen;
- Zij zorgen dat verkeersveiligheid binnen de gemeente integraal onderdeel is van de planvorming ;
- Zij voert een lobby richting andere overheden over samenwerking;
- Zij voert een lobby richting hogere overheden om verkeersveiligheid op de agenda te houden/zetten;
- Zij benadrukt de urgentie voor verkeersveiligheid bij de bestuurders van de MRDH-gemeenten.

Rol van maatschappelijke organisaties (bijvoorbeeld VVN. ANWB en Fietsersbond)

- Zij delen praktijkkennis over educatie, voorlichting en campagnes en over het specifieke gedrag van verkeersdeelnemers;
- Zij ondersteunen wegbeheerders met het uitrollen van specifieke cursussen.

Rol van het ROV Zuid-Holland:

- Zij faciliteren de permanente verkeerseducatie (gedragsbeïnvloeding);
- Zij ontwikkelen en borgen de kwaliteit van programma's voor gedragsbeïnvloeding;
- Zij verzorgen de communicatie en de regionale vertaling van de landelijke voorlichtings- en promotiecampagnes;
- Zij onderhouden de netwerken en delen kennis en expertise over gedragsbeïnvloeding;
- Zij adviseren van de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV's) over gedrag en educatie.

Rol van Politie en Openbaar Ministerie (OM)

- Het OM en de eenheden Rotterdam en Den Haag zijn verantwoordelijk voor verkeershandhaving in zowel de regio als de rest van de provincie. Hierbij focussen ze zich op VARAS-feiten: Veelplegers, Afleiding, Rood licht, Alcohol en drugs en Snelheid;
- De basisteams van de politie adviseren de wegbeheerders als het gaat om infrastructurele aanpassingen;
- De basisteams en het lokale OM overleggen op lokaal niveau met wegbeheerders over handhavingsinzet.

2.4.2 *Infrastructuur*

Hieronder zijn de rollen weergegeven met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen die specifiek zijn gericht op infrastructuur.

Rol van de MRDH:

- Zij maakt het via data mogelijk om locaties te achterhalen waar maatregelen het meest effectief zijn;
- Zij voert bij het Rijk een lobby voor meer uniformiteit in regelgeving. Denk aan brom- en snorfietsers en speed-pedelecs op de rijbaan en voorrang voor fietsers op rotondes;
- Zij zorgt voor regionale afstemming bij gemeente-overstijgende fietsroutes;
- Zij draagt via subsidie bij aan de uitvoering van infra-maatregelen.

Rol van de wegbeheerders:

- Zij bepalen met beleidskeuzes welke ruimte en prioriteit aan de fietsers wordt gegeven maar ook welke 30-of 50 km/uur-wegen en welke schoolomgevingen prioriteit hebben;
- Zij bepalen met mobiliteitsbeleid de functie van wegen (wegcategoriseringsplan) en zijn verantwoordelijk dat de weginrichting en de snelheidslimiet hiermee overeenkomen;
- Zij zorgen dat budget wordt vrijgemaakt voor de uitvoering van de maatregelen.

Rol van de Politie en OM:

- De basisteams van de politie toetsen in hoeverre in het verkeersontwerp rekening is gehouden met de richtlijnen en de verkeersregels en of het ook te handhaven is.
- De basisteams van de politie zijn zichtbaar op straat en controleren de snelheid op wegen die aan de richtlijnen voldoen.

2.4.3 *Gedragsbeïnvloeding*

Hieronder zijn de rollen weergegeven met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen die specifiek zijn gericht op gedragsbeïnvloeding met een onderscheid tussen educatie en voorlichting en handhaving.

Educatie en voorlichting

Educatie en voorlichting zorgen ervoor dat verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels en de risico's en voorbereid zijn op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen.

Rol van de MRDH:

- Zij ondersteunt de gemeenten met een accountmanager om educatie op alle scholen in de regio te stimuleren en programma's bij scholen onder de aandacht te brengen;
- Zij ondersteunt de gemeenten met een accountmanager op het gebied van gedragsbeïnvloeding en campagnes en neemt het initiatief tot campagnes waarbij het ROV-Zuid-Holland zorgt voor vertaling in de regio;
- Zij kan projecten, interventie en campagnes voor specifieke doelgroepen subsidiëren (o.a. jongeren en ouderen);
- Zij deelt een overzicht met maatregelen op het gebied van educatie en voorlichting met gemeenten;
- Zij stimuleert gemeenten om kennis over innovatie en succesvolle gedragsprojecten te delen.

Rol van de wegbeheerders :

- Zij zoeken naar een samenwerking met lokale organisaties die een rol kunnen spelen op het gebied van verkeersveiligheid o.a. scholen en bedrijven;
- Zij verbeteren de samenwerking tussen de afdeling verkeersveiligheid, onderwijs en openbare orde en veiligheid om werkzaamheden op het gebied van verkeersveiligheid samen op te pakken. Dit geldt op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau;
- Zij zorgen dat educatie en gedragscampagnes waar mogelijk gecombineerd worden met aanpassingen aan de infrastructuur.

Rol van de Politie, maatschappelijke organisaties, bedrijven en scholen:

- De maatschappelijke organisaties kunnen een rol spelen in het geven van cursussen of voorlichting aan specifieke doelgroepen, zoals ouderen en jongeren;
- De scholen zijn primair aan zet wat betreft verkeersonderwijs, het afnemen van fietsexamens of het uitrollen van campagnes;
- Campagnes worden zoveel mogelijk gecombineerd met de inzet van de politie om het effect van campagnes te vergroten (o.a. BOB i.c.m. alcoholcontroles, Ik val op i.c.m. fietsverlichting controles).

Handhaving

Voor individuele verkeersdeelnemers die, ondanks preventieve maatregelen, de verkeersregels overtreden, is handhaving belangrijk. Handhaving heeft ook een preventieve werking, omdat een hogere pakkans ertoe zal leiden dat verkeersdeelnemers minder snel overtredingen zullen begaan.

Rol van de MRDH:

- Zij organiseert een ambtelijk regionaal verkeersveiligheidsoverleg inzake verkeershandhaving;
- Zij voert een lobby richting het Rijk over meer prioriteit bij de politie voor verkeershandhaving;
- Zij voert een lobby richting het Rijk voor meer bevoegdheden voor BOA's; ze houdt hierbij de pilot die in Utrecht wordt uitgevoerd in de gaten;
- Zij maakt zich (samen met de provincie Zuid-Holland, de politie en het OM) sterk voor een regionaal handhavingsplan binnen de twee politie-eenheden in de regio.

Rol van de wegbeheerders

- Zij richten wegen in conform de richtlijn en onderbouwen op welke locaties handhaving gewenst is;
- Zij nemen verkeersveiligheid en verkeershandhaving op in integrale veiligheidsplannen. Zo wordt het een integraal onderdeel van een breder afwegingsproces waarbij personele capaciteit en financiële middelen zo effectief mogelijk worden ingezet;
- Zij staan aan de lat om bij de basisteams van de politie verkeershandhaving te agenderen en daarmee prioriteiten te stellen. Het aansturen van de basisteams is georganiseerd vanuit de lokale driehoek.

Rol van de politie en het Openbaar Ministerie

- De politie maakt jaarlijks een handhavingsplan en maakt hierbij de koppeling naar de risico's uit de RUA en bespreekt het handhavingsplan in de stuurgroep handhaving;
- De politie (eenheden Rotterdam en Den Haag) en het OM werken samen aan een verbeterde ontsluiting en analyse van verkeersveiligheidsdata aan de gemeenten, het gaat hierbij onder andere om informatie over de handhavingsinzet;
- Het OM werkt via het parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) samen met de partners aan de uitvoering van de regionale uitvoeringsagenda en legt de connectie met landelijke ontwikkelingen op het gebied van verkeershandhaving;
- In de lokale driehoek (basisteam politie, lokale parket OM en burgemeester) worden afspraken gemaakt over verkeershandhaving.

2.5 Bekostiging en subsidieverordening

Om te kunnen starten met de uitvoering zorgen extra financiële middelen vanuit het Rijk voor een impuls om ook daadwerkelijk aan de slag te gaan. Deze impuls geeft meer mogelijkheden aan de wegbeheerders en de MRDH als het gaat om urgentie en versnelling van de uitvoering van de maatregelen. De MRDH gaat hierin mee. Het is een onmogelijke opgave om te komen tot nul verkeersslachtoffers maar het moet wel de intentie zijn en dat vraagt om een extra investering van niet alleen het Rijk en de regio maar ook van alle betrokken wegbeheerders.

Verkeersveiligheidsbudget labelen door gemeenten

Het is voor de gemeenten, als zij daadwerkelijk aan de verkeersveiligheidsdoelstelling willen meewerken, belangrijk dat zij budget reserveren. Het gaat hierbij om een specifiek budget voor de primaire bekostiging van maatregelen. Het is belangrijk dat dit ook als een apart verkeersveiligheidsbudget gelabeld is. Het Rijk heeft namelijk als voorwaarde aangegeven dat nieuw geld door gemeenten moet worden gereserveerd of gelabeld. Het is aan gemeenten om lokale uitvoeringsagenda's op te stellen waarin voor de uit te voeren maatregelen aparte verkeersveiligheidsgelden zijn gereserveerd. Een aantal gemeenten is hiermee al aan de slag of heeft deze agenda ondergebracht in een Mobiliteitsplan. Een aantal gemeenten heeft al laten weten dat capaciteit en geld binnen de gemeente een probleem is (zie quotes).

Wethouder Björn Lugthart (Rijswijk)
"Binnen de organisatie is op dit moment vacature-ruimte aanwezig en worden prioriteiten gesteld. Er is voor verkeersveiligheid budget vrijgemaakt. Verkeersveiligheid is het speerpunt van het college en heeft ook de volle aandacht van de gemeenteraad. Voor de begroting 2021 worden voorstellen ingebracht voor extra investeringen in verkeersveiligheid. Medefinanciering vanuit de MRDH en de investeringsimpuls van het Rijk maken de maatregelen extra kansrijk".

Wethouder Peter Luijendijk (Barendrecht)
"Binnen de lokale politiek is er veel aandacht voor verkeersveiligheid. Daarom werken wij aan een voorstel voor de aanpak van onveilige punten in Barendrecht. We moeten echter ook bezuinigen op de gemeentelijke uitgaven. Daarom is de kans klein dat er extra budget beschikbaar komt om uitvoering te geven aan de impuls op het gebied van verkeersveiligheid in Barendrecht".

Programma Verkeersveiligheid versus huidige subsidieverordening

Met de wegbeheerders is gesproken over de huidige subsidieverordening en in hoeverre de verordening kan worden gebruikt voor de bekostiging van de maatregelen uit deze RUA. De wegbeheerders hebben behoefte aan een duidelijk overzicht met maatregelen en een verordening of regeling die direct aan deze maatregelen is gekoppeld. Hierbij kan gedacht worden aan een programma dat specifiek is gericht op de RUA. Een deel van de maatregelen is al onderdeel van de huidige subsidieverordening maar een aantal maatregelen is ook nieuw (o.a. Duurzaam Veilig). Dit betekent dat de huidige subsidieverordening en/of uitvoeringsregeling voor de RUA uitgebreid moet worden. Ten behoeve van het administreren van de impuls van het Rijk is voorgesteld een nieuw programma Verkeersveiligheid op te nemen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit met afwijkende voorwaarden ten opzichte van de huidige subsidieverordening. Het opnemen van zo'n nieuw programma is overigens alleen aan de orde als dit een toegevoegde waarde heeft om de Rijksgelden via de MRDH te beschikken aan de wegbeheerders.

Wegbeheerders hebben middelen beschikbaar vanuit onder meer het beheer- en onderhoudsprogramma, vanuit lopende projecten en/of vanuit een gereserveerd budget op het gebied van verkeersveiligheid en/of mobiliteit. Vanuit meerdere gemeenten is op ambtelijk en bestuurlijk niveau aangegeven dat het budget beperkt is. Dit geldt zowel voor maatregelen op het gebied van de infrastructuur als voor maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en handhaving. Daarbij geven veel gemeenten, met uitzondering van een aantal grotere gemeenten, aan dat zij niet alleen een probleem hebben met het vrijmaken van voldoende budget, maar dat zij ook een tekort aan voorbereidingscapaciteit ervaren. Hierdoor is het niet haalbaar om in de komende periode uitvoering te geven aan de RUA en verkeersveiligheid prioriteit te geven (zie quote).

Om aan de behoefte van de gemeenten tegemoet te komen, is een overzicht met maatregelen weergegeven in bijlage 1. In dit overzicht is per maatregel aangegeven of een subsidie vanuit de BDU-gelden (MRDH) of vanuit de rijksgelden mogelijk is. Hoewel de voorwaarden van het Rijk pas in juni bekend zijn, is voorgesteld om voor de uitvoering van de maatregelen uit de RUA een programma Verkeersveiligheid op te stellen in aansluiting op de nieuwe risico-gestuurde aanpak.

Investeringsimpuls van het Rijk

Het Rijk heeft aangegeven dat zij jaarlijks een investeringsimpuls van €50 miljoen (minus 21% btw) bijdraagt aan verbetering van verkeersveiligheid. De impuls wordt in de komende 10 jaar gedaan dus in de periode van 2020 tot 2030. Het Rijk zal 50% van de kale realisatiekosten subsidieren. De MRDH zal aan de hand van de kaders van het Rijk bepalen voor welke maatregelen het gewenst is om extra subsidie te verlenen.
Het Rijk geeft prioriteit aan het verbeteren van de infrastructuur en er wordt onderscheid gemaakt in twee tranches, namelijk:

- De 1e tranche, 2020 - 2021, is vooral gericht op de uitvoering van maatregelen om de infrastructuur te verbeteren, het fundament op orde te maken, onder de voorwaarden die het Rijk zelf stelt (regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020 - 2021).
- De 2e tranche, 2022 – 2025, is vooral gericht op de uitvoering van de maatregelen uit de RUA onder de voorwaarden die het Rijk en de MRDH stellen.

Bijlage 1

Overzicht maatregelen

Maatregelen op het gebied van infrastructuur

* De kolommen met subsidie zijn indicatief. Het daadwerkelijk vastleggen van de subsidie en percentage volgt in de uitvoeringsregeling van de subsidie-verordening. Er kunnen dan ook geen rechten aan deze tabel worden ontleend.

Nr.	Maatregelen	Type maatregel	Thema	Subsidie Rijk *	Subsidie MRDH *	Uitvoering door	Risico-indicatoren	Risico-indicator in beeld
1	Realiseren van vrijliggende fietspaden op 50 en 80 km/uur-wegen	Infrastructuur (50-80 wegen)	Fiets	x	x	wegbeheerder	Percentage fietsinfrastructuur, als onderdeel van het basisnetwerk, dat passend is bij de categorisering van de weg.	2020
2	Fietsers voorrang geven op rotondes binnen de bebouwde kom	Infrastructuur (30-50 wegen)	Fiets		x	wegbeheerder	Percentage rotondes binnen de kom, als onderdeel van het basisnetwerk, waar fietsers voorrang hebben.	2020
3	Realiseren éénrichtingsfietspaden op rotondes	Infrastructuur (30-50 wegen)	Fiets		x	wegbeheerder		
4	Ophogen fietsoversteek bij rotondes en/of andere oversteken	Infrastructuur (50 wegen)	Fiets	x	x	wegbeheerder		
5	Verbreden van het fietspad	Infrastructuur (alle wegen)	Fiets	x	x	wegbeheerder	Percentage te drukke fietspaden dat onderdeel uitmaakt van het basisnetwerk.	2020
6	Aanpassen fietsrichting-scheiding	Infrastructuur (alle wegen)	Fiets		x	wegbeheerder		
7	Meer opstelruimte voor fietsers realiseren bij een oversteek	Infrastructuur (alle wegen)	Fiets		x	wegbeheerder		
8	Aanbrengen (reflecterende) kant- en asmarkering bij voorkeur met ribbel	Infrastructuur (alle wegen)	Fiets	x	x	wegbeheerder	Percentage fietsinfrastructuur, als onderdeel van het basisnetwerk, dat veilig is ingericht.	2020
9	Saneren van onnodig geplaatste paaltjes en andere verticale elementen op of vlak naast het fietspad en anders attentie-verhogende markering aanbrengen	Infrastructuur (alle wegen)	Fiets	x	x	wegbeheerder		
10	Saneren van verticale trottoirbanden langs fietsvoorzieningen	Infrastructuur (alle wegen)	Fiets		x	wegbeheerder		
11	Gesloten verharding (voldoende stroef en vrij van wortelopdruk en gaten) en bij voorkeur fietsstroken en -paden uitgevoerd in een rode kleur	Infrastructuur (alle wegen)	Fiets	x	x	wegbeheerder		
12	Uitritconstructies realiseren waar 30-wegen aansluiten op gebiedsontsluitingswegen (50-wegen).	Infrastructuur (30-50 wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder	Percentage 30 en 50 km/uur-wegen dat is ingericht conform Duurzaam Veilig.	

Maatregelen op het gebied van infrastructuur

* De kolommen met subsidie zijn indicatief. Het daadwerkelijk vastleggen van de subsidie en percentage volgt in de uitvoeringsregeling van de subsidie-verordening. Er kunnen dan ook geen rechten aan deze tabel worden ontleend.

Nr.	Maatregelen	Type maatregel	Thema	Subsidie Rijk *	Subsidie MRDH *	Uitvoering door	Risico-indicatoren	Risico-indicator in beeld
13	Aanleg of veilig inrichten van een voetgangersover-steekplaats	Infrastructuur (30-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder	Percentage 30 en 50 km/uur-wegen dat is ingericht conform Duurzaam Veilig.	
14	Drempel (verhoogde fietsoversteek) op fietskruispunt GOW/ETW (wanneer uitritconstructie niet mogelijk is).	Infrastructuur (30-50 wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
15	Verhoogde plateaus realiseren op kruispunten tussen twee erftoegangswegen	Infrastructuur (30-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
16	Verwijderen langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan van (stedelijke) gebiedsontsluitingswegen	Infrastructuur (50-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
17	Linksafslaan op wegvakken verbieden	Infrastructuur (50-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
18	Realiseren van rotondes in plaats van een drie of viertakskruispunt	Infrastructuur (50-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
19	Realiseren rammelstrook als onderdeel van asmarking op middellijn	Infrastructuur (50-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
20	Het afwaarderen en veilig inrichten van onveilige 50-we-gen naar 30-wegen	Infrastructuur (50-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
21	Fietsoversteken via een middeneiland, alleen bij een kruispunt	Infrastructuur (50-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
22	Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt	Infrastructuur (50-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
23	Verhogen van voetgangersoversteekplaatsen of het toepassen van snelheidsremmers (plateaus)	Infrastructuur (50-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
24	Snelheidsremmende maatregelen (drempels, verticale elementen, eilanden, as-verspringen of slinger) op weg-vakken langer dan 100 meter	Infrastructuur (30-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
25	Aanbrengen van één rijloper op een 60 km/uur-erftoe-gangsweg met daarnaast fiets(suggestie)stroken en bermen gedeeltelijk voorzien van verharding	Infrastructuur (60-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder	Voor de inrichting van wegen buiten de bebouwde kom is geen risico-indicator vastgesteld.	Niet van toepassing
26	Realiseren kruispuntplateaus op een kruising tussen erftoegangswegen	Infrastructuur (60-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		

Maatregelen op het gebied van infrastructuur

* De kolommen met subsidie zijn indicatief. Het daadwerkelijk vastleggen van de subsidie en percentage volgt in de uitvoeringsregeling van de subsidie-verordening. Er kunnen dan ook geen rechten aan deze tabel worden ontleend.

Nr.	Maatregelen	Type maatregel	Thema	Subsidie Rijk *	Subsidie MRDH *	Uitvoering door	Risico-indicatoren	Risico-indicator in beeld
27	Aanleggen van korte rechtstanden of (verticale) snelheidsremmers, waarbij expliciet rekening wordt gehouden met landbouwverkeer	Infrastructuur (60-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder	Voor de inrichting van wegen buiten de bebouwde kom is geen risico-indicator vastgesteld.	Niet van toepassing
28	Aanbrengen fysiek gescheiden rijrichtingen	Infrastructuur (80-100 wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
29	Aanleggen veilige bermen (obstakelvrij, vlucht- en bergingszone en draagkrachtig)	Infrastructuur (80-100 wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
30	Aanleggen parallelwegen om erfaansluitingen te verminderen	Infrastructuur (80-100 wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
31	Rammelstrook op middenlijn als een fysieke scheiding niet mogelijk is	Infrastructuur (80-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
32	Realiseren ongelijkvloerse kruisingen	Infrastructuur (100-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
33	Realiseren ongelijkvloerse fietsoversteekplaatsen	Infrastructuur (80-100 wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
34	Aanleg van een fietsoversteek (middeneiland), alleen bij een kruispunt	Infrastructuur (80-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
35	Aanleg van een rotonde	Infrastructuur (80-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
36	Afwaarderen en veilig inrichten van onveilige 100-wegen naar 80-wegen.	Infrastructuur (80-wegen)	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder		
37	Aanschaffen en plaatsen van snelheidsdisplays	Gedrags beïnvloeding	Duurzaam Veilig		x	wegbeheerder	Percentage weglengte met een snelheidslimiet van 30 en 50 km/uur waar geen sprake is van een overschrijding (V85) van de maximumsnelheid of van de verbalisatiegrens (37 en 57 km/u).	2020
38	Inzet van de politie o.a. mobiele radarsets en laserguns voor snelheidsovertredingen	Handhaving	Duurzaam Veilig			wegbeheerder		
39	Aanvragen digitale flitspalen of trajectcontrolesystemen bij het Openbaar Ministerie	Handhaving	Duurzaam Veilig			wegbeheerder		
40	Inrichten van een schoolzone door snelheidsbeïnvloedende maatregelen	Infrastructuur	Duurzaam Veilig	x	x	wegbeheerder	Percentage (basis)scholen dat is voorzien van een schoolzone en gelegen is in of aan een 30-km/uur (of 15 km/uur) zone	2020

Maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding

* De kolommen met subsidie zijn indicatief. Het daadwerkelijk vastleggen van de subsidie en percentage volgt in de uitvoeringsregeling van de subsidie-verordening. Er kunnen dan ook geen rechten aan deze tabel worden ontleend.

Nr.	Maatregelen	Type maatregel	Risicogroep	Subsidie Rijk*	Subsidie MRDH*	Uitvoering door	Risico-indicatoren	Risico-indicator in beeld
1	Uitrollen van het programma SCHOOL op SEEF op alle basis-scholen	Gedragsbeinvloeding (educatie)	Basisscholieren (0-11 jaar)	-	x	MRDH	Percentage basisscholen dat meedoet aan SCHOOL op SEEF	2020
2	Uitrollen van het programma Totally Traffic op alle middelbare scholen	Gedragsbeinvloeding (educatie)	Middelbare scholieren (12-15 jaar)	-	x	MRDH	Percentage middelbare scho-len dat meedoet met Totally Traffic	2020
3	Inzet accountmanager voor uitrol van de programma's School op SEEF en Totally Traffic op de scholen	Gedragsbeinvloeding (educatie)	Scholieren (0-15 jaar)	-	x	MRDH	Percentage basisscholen en middelbare scholen dat meedoet een School op SEEF en Totally Traffic	2020
4	Deelname aan de schoolbreng-week	Gedragsbeinvloeding (educatie)	Basisscholieren (0-11 jaar)	-	x	wegbeheerder	Percentage basisscholen dat aan de schoolbrengweek meedoet	>2020
5	Ouders stimuleren om de kinde-ren met de fiets naar school te brengen	Gedragsbeinvloeding (educatie)	Basisscholieren (0-11 jaar)	-	x	wegbeheerder		
6	Campagne voor beroepskoeriers (obv ervaring met project in Rot-terdam)	Gedragsbeinvloeding (voorlichting)	Jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar)	-	x	wegbeheerder & MRDH	Het aantal jongeren dat deelneemt aan interventies gericht op vaardigheid en verkeersveilig gedrag.	>2020
7	Programma en campagne voor bromfietsers (16 – 17 jaar)	Gedragsbeinvloeding (voorlichting)	Jongeren op snor- en bromfiets (16-17 jaar)	-	x	wegbeheerder & MRDH		
8	Programma en campagne voor bestuurders (18-24 jaar)	Gedragsbeinvloeding (voorlichting)	Onervaren bestuurders (18-24 jaar)		x	wegbeheerder & MRDH	Het aantal bestuurders dat deelneemt aan interventies gericht op vaardigheid en verkeersveilig gedrag.	>2020
9	Voorlichting en trainingen voor senioren met een e-bike	Gedragsbeinvloeding (voorlichting)	Kwetsbare senioren op (elektrische) fiets (60+)	-	x	wegbeheerder & MRDH	Het aantal senioren dat deelneemt aan interventies gericht op fietsvaardigheid en verkeersveilig gedrag.	>2020
10	Organiseren van een roadshow met aandacht voor doelgroepen	Gedragsbeinvloeding (voorlichting)	Specifieke risicogroepen	-	x	wegbeheerder	Voor de organisatie van een roadshow is geen risico-indi-catior vastgesteld.	niet van toepassing

Maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding

* De kolommen met subsidie zijn indicatief. Het daadwerkelijk vastleggen van de subsidie en percentage volgt in de uitvoeringsregeling van de subsidie-verordening. Er kunnen dan ook geen rechten aan deze tabel worden ontleend.

Nr.	Maatregelen	Type maatregel	Risicogroep	Subsidie Rijk*	Subsidie MRDH*	Uitvoering door	Risico-indicatoren	Risico-indicator in beeld
11	Vertegenwoordiger verkeersveiligheid aanhaken bij het driehoeksoverleg op ambtelijk niveau.	Handhaving	Specifieke risicogroepen	-		wegbeheerder & politie	Voldoende en gecombineerde inzet op handhaving	2020
12	Verkeersveiligheid opnemen in het Integraal Veiligheidsplan	Handhaving	Specifieke risicogroepen	-		wegbeheerder & politie		
13	Vertegenwoordiger verkeersveiligheid laten meedenken met de wijkscans van de politie	Handhaving	Specifieke risicogroepen	-		wegbeheerder & politie		
14	Handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op de Campagneweken.	Handhaving	Specifieke risicogroepen	-		wegbeheerder & politie		