

---

# Meerjarenprogramma 2019-2022 en Werkplan 2019

---



## Iedereen komt elke dag weer veilig thuis!

Voor u ligt het meerjarenprogramma en werkplan van het ROV Oost-Nederland, waarmee we invulling geven aan onze ambitie 'Iedereen komt elke dag weer veilig thuis!'.

### *Samenwerking hernieuwd*

Sinds 2014 werken de provincies Overijssel en Gelderland binnen het ROV Oost-Nederland nauw samen aan de verkeersveiligheid. Deze samenwerking krijgt gestalte door een gezamenlijk werkplan met landsdelige programma's en projecten. De beide provincies zijn tevreden over de huidige samenwerking en hebben een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor de periode 2019-2022 gesloten.

### *Risicogestuurde aanpak*

Het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van de gezamenlijke overheden zet in op thema's die de belangrijkste risico's voor de verkeersveiligheid vormen. Onze focusthema's (fietsers, jonge bestuurders, ouderen, snelheid, rijden onder invloed en afleiding) sluiten hier goed bij aan. Ook bij de implementatie van het SPV 2030 kunnen we als ROV een belangrijke rol spelen. Met onze regionale overlegstructuur, waarbinnen we al werken met regionale werkplannen en verkeersveiligheidsprogramma's, kunnen we faciliteren bij het realiseren van de regionale uitvoeringsprogramma's, waar het SPV op inzet.

## *Verbreiding en verbinding*

Als ROV zetten we in op een verdere verbreding van de verkeersveiligheidsaanpak en het zoeken van verbinding met andere beleidsterreinen en samenwerking met andere partners. Deze aanpak werkt steeds meer door in onze activiteiten. Voorbeelden daarvan zijn het bezorgscooterproject (horeca), de ouderenaanpak (programma Doortrappen), de buurtacties snelheid (wijkprojecten), de aanpak zware drinkers (verslavingszorg) en de aanpak afleiding (Smart Mobility).

Voor met name de risicogedragingen (snelheid, rijden onder invloed en afleiding) zien we goede mogelijkheden voor de Safety Culture aanpak bij bedrijven. Daar zetten we in 2019 extra op in.

De bredere benadering geldt overigens ook in omgekeerde richting. In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst is opgenomen dat de kennis en expertise van het ROV-team t.a.v. gedragsbeïnvloeding ook breder kan worden ingezet dan sec voor verkeersveiligheid.

## Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Ontwikkelingen
3. Organisatie
4. Focusthema's (risicodoelgroepen en risicogedragingen)
5. Ondersteunende thema's
6. Meerjarenprogramma 2019-2022
7. Werkplan 2019
8. Regionale plannen

## 1. Inleiding

### **Visie ROV Oost-Nederland**

Met het verkeersveiligheidsbeleid van de afgelopen jaren is veel bereikt, maar om de doelstellingen te halen blijft een extra impuls nodig. Aansluitend op het beleid van de regie voerende provincies geeft het ROV dat gestalte door:

- Zich te richten op gedragsverandering
- Samen te werken van nationaal tot lokaal niveau
- Integraal te werken, door aan te sluiten bij aanliggende thema's/programma's
- Te focussen op kwetsbare doelgroepen en risicogedragingen in het verkeer
- Kennis gestuurd te werken en eigen kennisvragen te formuleren
- Innovatief te werken (zowel technisch als procesmatig)

- Samen te werken met partners, vanuit ieders verantwoordelijkheid en doelstellingen
- In te spelen op ontwikkelingen in de omgeving en het maatschappelijk veld
- De uitvoering zo veel mogelijk bij externe partijen te leggen

Deze werkwijze pleit voor een flexibel programma met een inhoudelijke focus.

### **Jaarlijks Meerjarenprogramma en werkplan**

Jaarlijks vertalen we onze ambitie en visie concreet naar een (voortschrijdend) vierjarig meerjarenprogramma en een werkplan. De voor u liggende versie beschrijft het meerjarenprogramma 2019-2022 inclusief werkplan 2019. Dit programma is ten opzichte van het vorige geactualiseerd en bijgesteld waar nodig.

Met deze werkwijze creëren we binnen ons werkplan voor 2019 ruimte om snel in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen die vragen om actie. De beschrijving van de diverse thema's en activiteiten is op hoofdlijnen. Deze worden verder uitgewerkt in plannen van aanpak.

Afhankelijk van aard, omvang en betekenis daarvan leggen we dit voor aan betrokken partijen, regievoerders en stuurgroep.



## 2. Ontwikkelingen

*. . . . Daarmee worden fileknelpunten aangepakt, de verkeersveiligheid verbeterd en het openbaar vervoer versterkt . . . .*

Troonrede 2018

### **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030**

Het nieuwe SPV 2030 nadert zijn afronding. De minister wil het plan eind 2018 in de kamer presenteren en vaststellen met de gezamenlijke overheden (Rijk, provincies (IPO) en gemeenten (VNG)).

Inhoudelijk wordt in het nieuwe SPV nadrukkelijk ingezet op een preventieve 'risicogestuurde aanpak'. Dat is vertaald naar 9 beleidsthema's die de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid omvatten. Van deze 9 beleidsthema's hebben er 6 te maken met de *risicodoelgroepen* en *risicogedrag*.

Het betreft de volgende 6 beleidsthema's:

- Kwetsbare verkeersdeelnemers
- Onervaren verkeerdeelnemers
- Verkeersovertreders
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Alert in het verkeer

De focusthema's van het ROV (zie hoofdstuk 4) blijken hier uitstekend bij aan te sluiten. Er is dan ook vanuit het SPV geen aanleiding om hier als ROV andere keuzes in te maken.

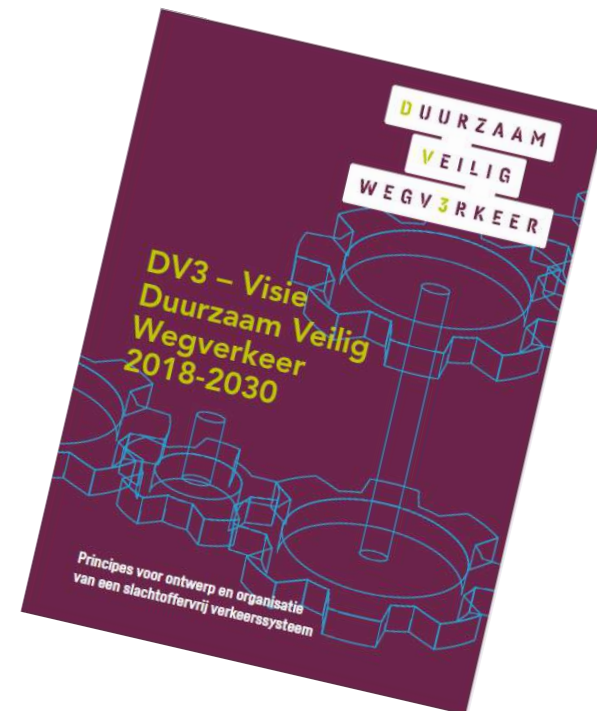
Een ander punt is de organisatie rondom (de implementatie van) het SPV (de 'governance'). De inzet is om te komen tot *Regionale Uitvoeringsagenda's* en daarbij zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande regionale overlegstructuren. Met onze regionale overlegstructuur voor verkeersveiligheid (zowel in Overijssel als Gelderland) krijgen we hierbij als ROV een belangrijke rol.

## **DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer (SWOV)**

De visie *Duurzaam Veilig* die de SWOV in de jaren negentig heeft ontwikkeld wordt nog steeds gezien als de optimale aanpak om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Een duurzaam veilig wegverkeer richt zich op de onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem en pakt deze systematisch aan. De 'menselijke maat' staat daarbij centraal.

Met DV3 worden enkele vernieuwingen doorgevoerd. Zo vormen de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, ouderen) explicieter de norm, is er meer aandacht voor fietsongevallen (zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer), krijgt verantwoordelijkheid van betrokken actoren meer nadruk en wordt proactief en risicogestuurd gewerkt.

Daarmee biedt DV3 tevens een goed raamwerk om de ambities in het SPV2030 maximaal veilig in te vullen.





## **Samenwerking Oost-Nederland**

Sinds 2014 is sprake van samenwerking op het gebied van de verkeersveiligheid in de provincies Overijssel en Gelderland. De basis hiervoor is de *Samenwerkingsovereenkomst ROV Oost-Nederland*.

De oude overeenkomst (waarbij ook de voormalige WGR+ regio's waren aangesloten) eindigt op 31 december 2018.

De conclusie van de beide provincies is dat de samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid via het ROV Oost-Nederland goed gestalte heeft gekregen. Door het werken met een gezamenlijk werkplan met landsdelige programma's en projecten (op het gebied campagnes, communicatie, kennisdeling e.d.) kan er sprake zijn van efficiencywinst, kwaliteitsverbetering en kostenbesparing.

De beide provincies hebben dan ook besloten om de samenwerking te continueren in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor de periode 1 januari 2019 – 31 december 2022.

Naast enkele voorgestelde wijzigingen ten aanzien van bevoegdheden en procedures worden in de nieuwe overeenkomst tevens een aantal zaken geregeld die meer merkbaar zullen zijn voor onze samenwerkingspartners. Zo zal de adviesraad van het ROV Oost-Nederland worden vervangen door een (deels nieuwe) structuur die beter past bij de regionale mobiliteitsaanpak en de implementatie/uitvoering van het SPV2030. Daarnaast kan de kennis en expertise van het ROV-team t.a.v. gedragsbeïnvloeding breder worden ingezet en ook worden gecombineerd met die van aanliggende beleidsterreinen, zodat een bredere aanpak van de verkeersonveiligheid mogelijk wordt.

## **Verkeersveiligheidsbeleid provincies**

De Omgevingsvisie Overijssel, met daarin ook de centrale doelen voor mobiliteit, is het integrale beleidskader voor de provincie Overijssel. De centrale doelen zijn uitgewerkt in de integrale regionale mobiliteitsaanpak met koersdocumenten per modaliteit en beleidsimpuls op overkoepelende thema's. De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid is het beleidskader voor verkeersveiligheid. Inzet is risico gestuurde werkwijze, gericht op drie pijlers: integrale aanpak, door met duurzaam veilig en benutten van kennis/innovatie. Als onderdeel van de beleidsimpuls heeft de provincie, samen met het ROV en een aantal gemeenten, twee regionale pilots in gang gezet. In 2018 is, samen met het ROV, gestart met de opzet van regionale meerjarenprogramma's

voor Twente en West-Overijssel (zie ook 'Regionale Verkeersveiligheidsaanpak').

De provincie Gelderland heeft haar verkeersveiligheidsbeleid vastgesteld in het Richtinggevend Kader Verkeersveiligheid. Naast verbetering van de provinciale infrastructuur wordt ingezet op het gedrag van de verkeersdeelnemers. Hierbij worden partijen ingeschakeld die dichtbij kwetsbare verkeersdeelnemers en potentiële overtreders staan.

Daarnaast is de nieuwe Omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland' in voorbereiding, die naar verwachting in december 2018 door Provinciale Staten zal worden vastgesteld. Hoewel de omgevingsvisie geen specifieke kaders voor verkeersveiligheid stelt, wordt bij de bereikbaarheidsthema's het belang

hiervan benadrukt. Daarnaast wordt ook ingezet op duurzame en slimme mobiliteit, waarbij we als ROV goede aanknopingspunten voor verkeersveiligheid zien en waarbij onze kennis en expertise op het gebied van gedragsbeïnvloeding inzetbaar is.

Zowel in Overijssel als Gelderland is directe betrokkenheid en inbreng van het ROV Oost-Nederland bij gedragsbeïnvloeding (ook in bredere zin) van groot belang en deze verwachtingen willen wij ook de komende jaren blijven waarmaken.

## **Regionale verkeersveiligheidsaanpak**

Beide provincies ontvangen de rijksgelden voor de regionale mobiliteitsaanpak als onderdeel van de rijksuitkering in het provinciefonds.

Zowel in Overijssel als in Gelderland vindt de verdere inzet van deze middelen (waaronder die voor verkeersveiligheid) plaats in nauw overleg tussen de samenwerkende overheden in de diverse regio's.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid is onze inzet bij de regionale samenwerking gericht op het vergroten van de effectiviteit door:

- Een projectmatige uitvoering
- Uitvoering op het juiste schaalniveau
- Voorkomen van onnodige bureaucratie

Deze aanpak betekent dat we ook in 2019 met de 6 Gelderse regio's regionale werkplannen opstellen, die aansluiten bij (de focusthema's in) het ROV-werkplan.

Het ROV stimuleert vooral de samenwerking op gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid en draagt zorg voor een deel van de uitvoering.

Gelijksoortige activiteiten en projecten, die in meerdere regioplannen voorkomen, kunnen op grotere schaal als één project worden uitgevoerd.

In Overijssel wordt – in aansluiting op twee regionale pilots – de regionale aanpak verder geïntensiveerd voor Twente en West-Overijssel. Partijen die iets willen en kunnen bijdragen aan mobiliteitsdoelen zoals verkeersveiligheid worden direct betrokken. Om dit proces te stimuleren en te begeleiden zijn vanuit de provincie inmiddels twee regionale verkeersveiligheidscoördinatoren (RVVC-ers) aangesteld. De opzet is om tot regionale (verkeersveiligheids)programma's te komen met projecten en maatregelen die overal worden ingezet en waarbij regionale opschaling zinvol is.

Gemeenten in Overijssel zorgen nu nog volledig voor de uitvoering van de activiteiten, waarbij het ROV een adviesrol heeft. De RVVC-ers opereren dichtbij ons team ROV om de uitvoering in de regio's sterk te verbinden met onze activiteiten.

Zoals eerder gemeld spelen de regio's in beide provincies ook een belangrijke rol bij de 'governance' voor de implementatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Vanuit de huidige regionale werkplannen en ons eigen ROV-programma kan (op het gebied van educatie en gedragsbeïnvloeding) al invulling gegeven worden aan de Regionale Uitvoeringsagenda's, waar het SPV naar streeft. Bestaande regionale overlegstructuren voor verkeersveiligheid zullen we inzetten bij de verdere uitwerking en implementatie van het SPV.

### 3. Organisatie

Op basis van de in de voorgaande hoofdstukken geschetste visie en ontwikkelingen kan worden gesteld dat het accent van onze werkzaamheden in de toekomst steeds meer zal komen te liggen op integraliteit, verbreding en samenwerking.

In 2018 is daartoe de interne organisatie van het team van het ROV aangepast, waarbij met name de werkwijze en de rolopvatting van de teamleden verder zijn aangescherpt. De taken zijn nu verdeeld over een 4-tal functies: themadeskundigen, accounthouders, projectleiders en een programmaleider.

#### *Themadeskundigen*

Onze themadeskundigen zijn inhoudelijk intern en extern het eerste aanspreekpunt voor de diverse onderwerpen op het gebied van verkeersveiligheid. Primair zijn dat uiteraard onze ROV thema's (zie hoofdstuk 4 en 5), maar ook voor andere leeftijdsgroepen is themadeskundigheid beschikbaar.

#### *Accounthouders*

Onze accounthouders zijn het aanspreekpunt voor alle partijen vanuit de 5 O's (Omgeving, Onderwijs, Onderzoek, Ondernemers en Overheden), die met ons willen samenwerken. Wij brengen de herijking van onze aanpak graag in de praktijk door te verbreden en vaker samen te werken met organisaties die zich richten op dezelfde doelgroep(en). Zien wij kansen, dan benaderen onze accounthouders de betreffende organisatie/partij.

Naast een kennismaking met het ROV en haar doelen, taken en projecten gaat het daarbij vooral om het detecteren van mogelijkheden om bij elkaar aan te haken. Onze accounthouders bespreken graag hoe slimme combinaties mogelijk zijn om zo het effect van de gezamenlijke inspanningen te vergroten.

### *Projectleiders*

Projectleiders zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van specifieke projecten in het kader van de thema's of vanuit het accountmanagement. Themadeskundigen en accounthouders kunnen in voorkomende gevallen ook projectleider zijn. Binnen het team wordt telkens bepaald of bepaalde projecten zélf kunnen/moeten worden uitgevoerd of dat een beroep wordt gedaan op externe ondersteuning.

### *Programmaleider*

De programmaleider is het eerste aanspreekpunt voor de regievoerders en de stuurgroep. De programmaleider bewaakt de werkwijze van het team, is intern en extern aanspreekpunt voor programmabrede onderwerpen, ontwikkeling en bedrijfsvoering en is eindverantwoordelijke voor de realisatie van ons meerjarenprogramma en werkplan.

## 4. Focusthema's

In 2018 hebben we onze aanpak verbreed door het toevoegen van de onderwerpen ouderen en afleiding. Dit heeft er toe geleid dat we als ROV ons beleid toespitsen op de volgende risicodoelgroepen en risicogedragingen:

### *Risicodoelgroepen*

- Fietsers
- Jonge bestuurders
- Ouderen

### *Risicogedragingen*

- Snelheid
- Rijden onder invloed (alcohol, drugs, medicijnen)
- Afleiding

Bij elkaar hebben deze thema's naar schatting betrekking op bijna 70% van de verkeersdoden en ruim 80% van de (ernstig) verkeersgewonden.

Daarnaast blijkt dat onze thema's overeenkomen met, dan wel prima aansluiten bij de prioritaire thema's van het SPV2030.

In het voorliggende meerjarenprogramma hanteren we dan ook onze bestaande focusthema's opnieuw als vertrekpunt.

### **Risicodoelgroep Fietsers**

Het ROV streeft ernaar dat iedereen op de fiets ook veilig aan het verkeer kan deelnemen. Het uiteindelijke doel is een innovatief, effectief en samenhangend programma 'Fietsers', waarmee enerzijds het fietsgebruik wordt gestimuleerd en anderzijds de fietsveiligheid wordt bevorderd.

In Oost-Nederland worden al tal van activiteiten, gericht op de verkeersveiligheid van fietsers, ondernomen. Veel daarvan vinden plaats bij de gemeenten via lokale en regionale werkplannen. We brengen dit in beeld en gaan na hoe we dit als ROV kunnen faciliteren en versterken en wat we hier op landsdeling niveau aan kunnen toevoegen. Daarbij zal er nauwe afstemming plaatsvinden met andere partijen die op

fietsgebied actief zijn, waaronder uiteraard de fietsspecialisten van de beide provincies. Overigens worden er ook bij onze andere focusthema's activiteiten uitgevoerd die de fietsveiligheid ten goede komen. Dit geldt nadrukkelijk bij het focusthema Ouderen en het focusthema Afleiding.

Voor 2019 zal, naast de al genoemde inventarisatie van de huidige activiteiten, in elk geval op Oost-Nederlandse schaal weer invulling worden gegeven aan de campagnes gericht op veilig fietsen (zoals het voeren van goede fietsverlichting).

De ITS-pilot in Hardenberg is inmiddels operationeel. Met behulp van thermische camera's wordt gedetecteerd of fietsers op hun route zware voertuigen (bijvoorbeeld landbouwtrekkers) gaan tegenkomen.



In dat geval worden ze d.m.v. oplichtende displays, bebording en LED-verlichting gewaarschuwd en naar een andere, veilige route (een fietsstraat) geleid.



De pilot wordt momenteel (najaar 2018) geëvalueerd. Afhankelijk daarvan wordt bekeken of hieraan een vervolg wordt gegeven.

### **Risicodoelgroep Jonge Bestuurders**

Bij deze doelgroep (zowel in de auto als op de scooter) is sprake van een hoge risicoacceptatie en groepsdruk in combinatie met een gebrek aan rijervaring. Daarbij is het gebruik van alcohol en drugs op deze leeftijd nog een extra risico verhogende factor. Met name deze laatstgenoemde factor heeft ertoe geleid dat we bij het invullen van het focusthema 'Rijden onder invloed' extra hebben ingezet op deze doelgroep. Veel interventies binnen dit programma zijn dan ook gericht op de jonge bestuurder.

Vanuit de herijkingsgedachte (verhogen van de 'dosis' en verbreding) zijn we in 2018 gestart met een pilot Jonge Automobilisten, waarbij we vooral de invloed van de sociale omgeving in kaart willen brengen en de

mogelijkheden hierop in te spelen, onder meer binnen de rijvaardigheidstrainingen die momenteel (via de regionale werkplannen) in Oost-Nederland plaatsvinden.

Voor wat betreft de jonge bromfietser/scootrijder heeft de herijking gestalte gekregen binnen het bezorgscooterproject in Harderwijk. De primaire aanleiding was de behoefte om iets te doen aan de overlast door bezorgscooters in het centrum van Harderwijk. Vanuit het ROV hebben we hieraan, in samenwerking met gemeente, lokale horeca, politie en KNMV een bredere invulling gegeven, zodat ook de verkeersveiligheid hiervan profiteerde. Er zijn afspraken met de horeca gemaakt, de KNMV verzorgde een veiligheidstraining en de politie scherpste de handhaving aan.



Eind 2018 wordt dit project afgerond en geëvalueerd. Wanneer deze aanpak succesvol blijkt te zijn bekijken we of deze op grotere schaal in Oost-Nederland kan worden ingevoerd. Ook gemeenten uit andere provincies hebben belangstelling getoond. Tevens vormt de evaluatie de input voor een bredere probleemverkenning naar de mogelijkheden om de scootrijders zich meer bewust te maken van hun eigen kwetsbaarheid.

## Risicodoelgroep Ouderen

Als gevolg van hun grotere fysieke kwetsbaarheid hebben ouderen een verhoogd overlijdensrisico in het verkeer. Tevens geldt dat door functieverlies ouderen vaker betrokken zijn bij bepaalde typen ongevallen, zoals bijvoorbeeld bij het links afslaan op een kruispunt. Door aanpassingen aan de infrastructuur, technische systemen in of aan het voertuig, educatie en voorlichting kan de ongevalsbetrokkenheid van ouderen worden verlaagd. Ook kan worden ingezet op maatregelen die de ernst van het letsel beperken, wanneer er toch een ongeval plaatsvindt. Gezien de (negatieve) ontwikkeling van de verkeersonveiligheid binnen deze doelgroep willen we hieraan extra aandacht besteden.

Daartoe is begin 2018, in opdracht van het ROV, door XTNT onderzoek gedaan en op basis hiervan het *Plan van aanpak senioren in het verkeer* opgesteld. Dit plan bevat de uitgangspunten voor de (kwaliteits)verbetering van bestaande en de ontwikkeling van nieuwe interventies. Een belangrijk punt daarbij is de verbetering van de werving. We zetten in op een bredere benadering via bestaande netwerken van ouderen (zoals de WMO, ouderenbonden e.d.). Daarbij willen we ook graag aansluiten bij het programma *Doortrappen*, dat een bredere insteek heeft dan (alleen) verkeersveiligheid.



In 2019 doen we ervaring op met dit programma. Een kwartiermaker gaat met enkele gemeenten aan de slag om hiermee ervaring op te doen. Op basis hiervan is een implementatie op grotere schaal voorzien.

Verder zal in 2019 de focus liggen op de mogelijkheden om laagdrempelige interventies aan ons aanbod toe te voegen. Zo bereiken we met minder kosten meer ouderen en vergroten we tevens hun bereidheid om aan een (intensievere) vervolginventie deel te nemen.

Een veelbelovende laagdrempelige interventie is de ontwikkeling van een online zelftest (met adviezen) voor oudere fietsers. Een dergelijk instrument blijkt, na een eerdere pilot met oudere automobilisten, in een behoefte te voorzien.

### **Risicogedrag Snelheid**

Snelheid is een belangrijke factor bij ongevallen. Zo'n 30% van de ernstige ongevallen is snelheid gerelateerd. Bij een hogere snelheid neemt de kans op een ongeval toe en tevens de ernst van de afloop. Het blijkt dat vooral de zakelijke rijders en jonge mannen (zeker als ze vergezeld worden door jonge mannelijke passagiers) vaak de limiet overschrijden. Bij die laatste groep is er dus een duidelijke relatie met het thema Jonge Bestuurders.

Het ROV beschikt inmiddels over een integraal plan van aanpak voor dit thema, waarbij vooral wordt ingezet op kansrijke, praktische projecten die ook gericht zijn op samenwerking met partners.

In 2018 is VVN, in opdracht van het ROV, gestart met het uitvoeren van wijk- en buurtacties om, samen met bewoners en gemeente, de snelheidsproblematiek in een straat of buurt aan te pakken. Hieraan geven we in 2019 een vervolg, waarbij we ook kijken naar wijkprojecten vanuit andere domeinen (die zich bijvoorbeeld richten op leefbaarheid).

Daarnaast geven we invulling aan een aantal Oost-Nederlandse campagnes die zich richten op gedrag waarbij snelheid een bepalende factor is. Dit betreft de campagne '2 seconden afstand' en de campagne 'Modder op de weg? Gas los!', waarbij we nauw samenwerken met Cumela en LTO. Ook zijn we betrokken bij de ontwikkeling van een campagne rond een specifieke weg: de N36.

Een kansrijke aanpak is ook om via safety culture bij bedrijven invloed uit te oefenen om het risicogedrag van hun werknemers. Daarbij gaat het niet alleen om snelheid, maar ook om de twee andere focusthema's: rijden onder invloed en afleiding.



## Risicogedrag Rijden onder invloed

Het ROV wil het aantal bestuurders dat onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen aan het verkeer deelneemt (verder) terugdringen en daarmee tevens het aantal verkeersslachtoffers als gevolg daarvan.

De afgelopen jaren heeft dit gestalte gekregen door de uitvoering van het programma 'Rijden Zonder Invloed' (RZI), dat we eind 2015 op basis van een Europese aanbesteding aan een consortium hebben gegund. Het RZI-programma bevat een breed scala aan interventies, gericht op verschillende doelgroepen. Omdat het een raamcontract betreft kan hierop vanuit de regionale werkplannen eenvoudig worden aangesloten. Vanaf 2018 is het programma uitgebreid met een innovatieproject, gericht op brede samenwerking.



Conform de huidige overeenkomst is 2019 het laatste jaar dat het RZI-programma wordt uitgevoerd. Dat houdt in dat we in 2019 tevens bepalen hoe we het vervolg van dit thema (vanaf 2020) willen invullen, waarbij we kunnen stellen dat de ervaringen met een integraal programma positief zijn. Wel zoeken we naar meer elementen vanuit de herijkingsgedachte. Door aan te sluiten bij lokale initiatieven vanuit andere domeinen (o.a. in Harderwijk, Barneveld en Neder-Betuwe) verbreden we de aanpak.

Ook de al eerder gememoreerde werkwijze via bedrijven (safety culture) biedt kansen voor een bredere benadering.

Voor wat betreft de effecten van ons programma meten we op dit moment vooral de veranderingen in kennis, houding en intentie. Omdat de doelgroep aan tal van andere invloeden onderhevig is, blijft het lastig om het daadwerkelijke gedragseffect van de interventie vast te stellen. Het landelijk onderzoek naar de mogelijkheden voor een alcoholmeetnet volgen we dan ook met belangstelling.

Tenslotte willen we extra aandacht geven aan de zware alcoholovertreders (>1,3 promille). Dit is weliswaar een kleine groep, die echter zorgt voor een aanzienlijk deel van de ernstige alcoholongevallen.

In 2018 hebben we samen met onze ROV-collega's uit Friesland en het Trimbosinstituut onderzocht welke mogelijkheden er zijn via de lijn van de verslavingszorg en de sociale omgeving van zware drinkers. In 2019 willen we hier een vervolg aan geven door passende interventies te ontwikkelen en deze in een pilot te toetsen.



### **Risicogedrag Afleiding**

Afleiding in het verkeer dreigt een steeds groter probleem te vormen. Veel automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers zijn in het verkeer bezig met allerlei activiteiten die hen kunnen afleiden, zoals luisteren naar muziek, mobiel bellen, sms'en of appen. Afleiding heeft negatieve effecten op het gedrag in het verkeer. Alle reden voor het ROV om extra aandacht aan dit thema te besteden.

Daarbij vinden we het van belang om rekening te houden met de ontwikkelingen op het gebied van 'slimme mobiliteit'. Dat betreft met name het dilemma tussen enerzijds het nut van Smart Mobility toepassingen (zoals navigatie en actuele verkeersinformatie) en anderzijds de risico's van afleiding.

Als uitgangspunt voor onze benadering hanteren we dan ook *Smart Mobility Ja! Afleiding Nee!*

Ook bij het thema afleiding zijn er veel aanknopingspunten met safety culture bij bedrijven. Zo heeft in 2018 een stageonderzoek bij beide provincies inzicht gegeven in het smartphone gebruik van medewerkers, zowel bij woon-werkverkeer als bij dienstreizen.

Bij bestuurders die beroepsmatig onderweg zijn, zoals vrachtwagenchauffeurs, is afleiding tevens een groot probleem, temeer daar de gevolgen zeer ernstig kunnen zijn. Daarom zijn we bezig met de ontwikkeling van een aandachtstraining voor deze doelgroep.



In september 2018 lanceerde de minister de publiekscampagne MONO, gericht op het ongestoord (door smartphone e.d.) onderweg zijn. We willen deze campagne vanuit Oost-Nederland volop ondersteunen met extra interventies (zowel voor automobilisten als fietsers). Daarbij spelen we ook in op de voorgenomen invoering per 1 juli 2019 van het verbod voor fietsers om te appen.

Ook willen we in 2019, samen met de Politie Oost-Nederland, onderzoeken hoe rond dit thema communicatie en handhaving elkaar kunnen ondersteunen en versterken. Een goed voorbeeld daarvan zijn de eerste controles op afleiding, waarbij van een touringcar gebruik werd gemaakt.



## 5. Ondersteunende thema's

Naast de 6 inhoudelijke thema's, die we in hoofdstuk 4 hebben behandeld, kennen we een drietal thema's van ondersteunende en voorwaardenscheppende aard:

- Kennis
- Samenwerking/netwerk
- Communicatie

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op deze ondersteunende thema's.

### **Kennis**

Als ROV Oost-Nederland willen we het kennisplatform en de kennismakelaar voor verkeersveiligheid in de regio zijn. We stimuleren dat een kennis gestuurde aanpak doorwerkt in onze activiteiten. We werken daartoe nauw samen met andere kennisactoren (zoals SWOV, CROW, VeiligheidNL, universiteiten e.d.).

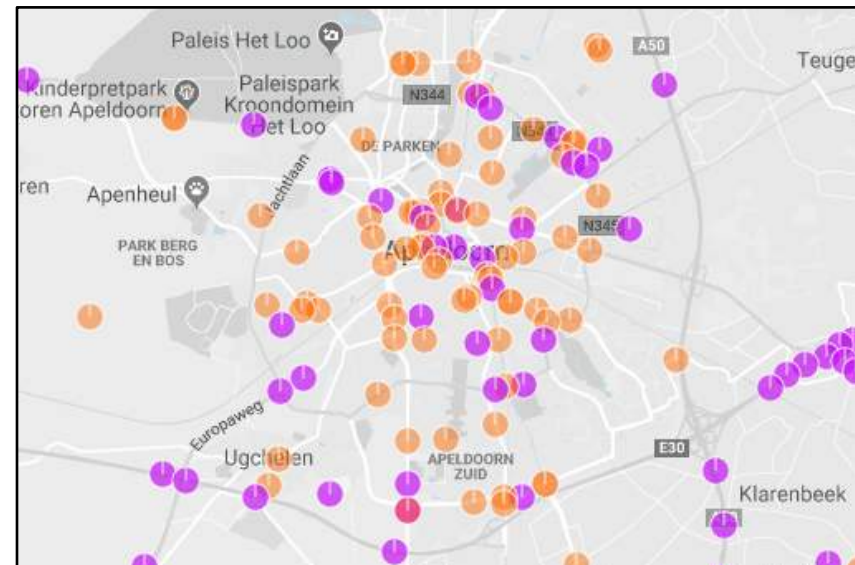
Een belangrijke rode draad daarbij is de herijking verkeerseducatie. Het 'verhogen van de dosis' door verbreding en aansluiting bij andere beleidsterreinen werkt steeds meer door in onze activiteiten. De mogelijkheden om daarbij de *sociale omgeving* te betrekken worden onderzocht. Aangezien dit voor meerdere (inhoudelijke) thema's speelt is dit ondergebracht bij het (overkoepelende) thema Kennis.

Door middel van meetprogramma's proberen we ook meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van onze programma's, zoals 'Rijden **Zonder** Invloed'. In 2019 zijn de resultaten hiervan mede bepalend hoe we met dit thema doorgaan na beëindiging van het RZI-programma in 2019. In dit verband bekijken we ook, samen met de politie Oost-Nederland, de mogelijkheden van een *regionaal alcoholmeetnet*.

Daarnaast vindt kennisoverdracht plaats, bijvoorbeeld via onze website, maar ook door het organiseren van kenniscafés en het leveren van gevraagde en ongevraagde adviezen. Ook bieden we in voorkomende gevallen gelegenheid voor stages en afstudeeropdrachten.

De formule van het ontwerperscafé blijkt goed aan te slaan. In 2018 zijn voor alle

Oost-Nederlandse regio's ontwerperscafés over het onderwerp plattelandswegen georganiseerd. De belangstelling was groot. Tenslotte faciliteren wij onze partners met diverse monitoringsproducten, zoals ongevallenapplicaties, ongevallenkaarten en de Verkeersveiligheidsmonitor Oost-Nederland.



## **Samenwerking/netwerk**

Het ROV Oost-Nederland is een samenwerkingsorganisatie met een uitgebreid netwerk. In grote lijnen is dat netwerk onder te verdelen in de 5 O's:

- Overheden
- Onderwijs
- Ondernemers
- Omgeving
- Onderzoek

Om onze ambitie (iedereen komt elke dag weer veilig thuis) waar te maken is intensieve samenwerking nodig met, maar ook tussen allerlei partners in Oost-Nederland. Wij treden daarbij op als verbinder, kennismakelaar en inspirator. Het onderhouden, versterken en waar nodig verbeteren en uitbreiden van ons netwerk is hiervoor een essentiële randvoorwaarde.

Met name onze programmamanager en de accountmanagers zijn op dit terrein actief. Belangrijke elementen zijn:

- Aansturing vanuit de stuurgroep en de ambtelijke regievoerders
- Afstemming met de beide regievoerende provincies, met name gericht op de verdere verbreding en de verbinding met andere beleidsterreinen
- Faciliteren van de regionale overlegstructuur (8 Oost-Nederlandse regio's) en het werken met regionale werkplannen. Zoals eerder opgemerkt zal de implementatie van het SPV 2030 hierbinnen in 2019 e.v. een belangrijk onderwerp zijn
- Afstemming met andere ROV's/ provincies, onder meer via het LOVG (landelijk overleg verkeersgedrag) en het landelijk communicatieoverleg

- Nader invullen van de wijze waarop andere partijen (zoals politie/OM, maatschappelijke organisaties, hulpdiensten, kennisinstututen en marktpartijen) het best kunnen worden betrokken (structureel of afhankelijk van het onderwerp)
- Onderhouden en verder uitbouwen van het VEVO-netwerk (Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs)
- Stimuleren van initiatieven voor een vernieuwende aanpak, zoals die van BOM (Basisschool Omgeving Manager), waarbij kinderen en de school zélf de regie over hun schoolomgeving in handen krijgen.

Bij dit alles is het zaak om kansen te zien bij en ruimte te maken voor andere thema's, voor zover deze wel enige relatie

hebben met verkeersveiligheid (zoals integrale veiligheid, mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en fietsbeleid) en daarbij de geëigende partners te zoeken of aan te haken bij bestaande overleggen in afstemming met de regiovoerders.

Teneinde hier goed op in te kunnen spelen is een gedeelte van het budget vrijgelaten zodat flexibel kan worden ingespeeld op nieuwe ideeën en initiatieven.



## Communicatie

### *Corporate communicatie*

Het doel van de inzet van corporate communicatie is het ROV Oost-Nederland zichtbaar te laten zijn en een goede reputatie te creëren/behouden bij onze partners. Het ROV moet de vanzelfsprekende en onmisbare partner zijn om verkeersveiligheid op de kaart te zetten. We maken daarbij vooral gebruik van onze reguliere communicatiemiddelen, zoals de website, social media, de nieuwsbrief en persberichten.

Onze communicatieadviseurs leveren daarnaast ondersteuning bij de organisatie en uitvoering van diverse bijeenkomsten, zoals de ontwerperscafés en kennisbijeenkomsten voor bestuurders en partners.

Een indrukwekkende actie in 2018 was het project *Lege Stoelen*. Op een aantal pleinen in Oost-Nederland stonden stoelen als symbool voor de verkeersdoden die het afgelopen jaar in Oost-Nederland zijn gevallen.



## *Interne communicatie*

Interne communicatie vormt (bij beide provincies) een onderdeel van de corporate communicatie. Wij zijn intern zichtbaar en profileren ons door berichtgeving over de projecten en thema's via bijvoorbeeld intranet en blogs. In dit verband ontwikkelen we ook (digitale en populaire) versies van het jaaroverzicht en het werkplan.

Bij dit alles wordt goed afgestemd met de beide communicatieafdelingen van de provincies en de woordvoerders van de gedeputeerden.

## *Projectcommunicatie*

Aangezien het ROV opdrachtgever is van uitvoeringsprojecten voor diverse doelgroepen ligt de regie over de communicatie die door partners en/of

uitvoerende partijen wordt ontwikkeld bij onze communicatieadviseurs. Zij zorgen voor de vertaling daarvan naar onze corporate en interne communicatie. Daarnaast zorgen ze voor de informatie rond landelijke campagnes en de regionale invulling daarvan.

In 2019 zetten we, naast onze reguliere werkzaamheden, extra in op:

- De uitvoering van het plan van aanpak rondom *campagneborden* langs provinciale en gemeentelijke wegen, in samenwerking met de betreffende wegbeheerders.
- Het opnieuw uitvoeren (en uitbreiden) van het project *Lege Stoelen* tijdens EDWARD-day.
- Het (samen met de betreffende themadeskundigen) opstellen van een

communicatieplan voor de uitvoering van *Safety Culture* in de provincies Overijssel en Gelderland. Te beginnen met het onderwerp *Aandacht op de weg*.

Een actieve inzet van communicatie zoals hierboven beschreven, is essentieel voor het behalen van de doelstellingen die wij als ROV hebben. Dit geldt voor algemene doelstellingen, maar ook voor de aanpak van specifieke risicogedragingen en risicodoelgroepen.



## 6. Meerjarenprogramma 2019-2022

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten t.a.v. de diverse thema's in de hoofdstukken 4 en 5 vertaald naar een meerjarig activiteitenprogramma. Bij deze uitwerking is het vertrekpunt dat per thema zoveel mogelijk wordt gestreefd naar integrale programma's, waarbij een zo groot mogelijke rol voor marktpartijen is weggelegd. Daarbij worden deze marktpartijen verantwoordelijk gemaakt en afgerekend op afgesproken resultaten.

Dit proces is tot nu toe niet eenvoudig gebleken. De evaluatie van een aantal aanbestedingen laat zien dat we, met name wanneer het gaat om de ontwikkeling van een visie en onze rol, toch meer in eigen

hand moeten houden. De verdere vertaling naar een aanpak en de uitvoering kan dan zoveel mogelijk bij marktpartijen (en eventueel andere partners) worden belegd. Om daarbij voldoende perspectief te kunnen bieden zullen we veelal meerjarige afspraken maken waarbij we steeds tijdig besluiten of en hoe we de samenwerking blijven voortzetten.

Het meerjarenprogramma 2019-2022 anticipeert zoveel mogelijk op deze werkwijze.

Het meerjarenprogramma wordt net als het werkplan jaarlijks geactualiseerd.

| THEMA/ACTIVITEIT   | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    |
|--|---------|---------|---------|---------|
| <b>RISICODOELGROEP: FIETSERS</b>                                 |         |         |         |         |
| •Inventariseren fietsactiviteiten Oost-Nederland                 | •••     |         |         |         |
| •Opstellen plan van aanpak/programma Fietsers                    | ••••    | •••     |         |         |
| •Uitvoeren fietsverlichtingscampagne                             | •••     |         |         |         |
| •Evalueren ITS-project (Hardenberg)                              | •••     |         |         |         |
| •Uitvoeren programma Fietsers                                    | ••••••• | ••••••• | ••••••• | ••••••• |
| •Evalueren programma Fietsers                                    |         |         | •••     |         |
| <b>RISICODOELGROEP: JONGE BESTUURDERS</b>                        |         |         |         |         |
| •Uitvoeren pilot jonge automobilisten (effectiever programma)    | ••••    |         |         |         |
| •Evalueren project bezorgscooters (Harderwijk)                   | •••     |         |         |         |
| •Probleemverkenning scooterrijders (bewustwording kwetsbaarheid) | •••     |         |         |         |
| •Samenstellen programma Jonge Bestuurders                        | ••••    | •••     |         |         |
| •Uitvoeren programma Jonge Bestuurders                           | ••••••• | ••••••• | ••••••• | ••••••• |
| •Evalueren programma Jonge Bestuurders                           |         |         | •••     |         |
| <b>RISICODOELGROEP: OUDEREN</b>                                  |         |         |         |         |
| •Verbeteren werving ouderen                                      | ••••    |         |         |         |
| •Aansluiten bij programma Doortrappen                            | ••••••• |         |         |         |
| •Ontwikkelen laagdrempelige interventies (online zelftest)       | ••••    |         |         |         |
| •Samenstellen programma Ouderen                                  | ••••    | •••     |         |         |
| •Uitvoeren programma Ouderen                                     | ••••••• | ••••••• | ••••••• | ••••••• |
| •Evalueren programma Ouderen                                     |         |         | •••     |         |

| THEMA/ACTIVITEIT   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022  |
|--|--|--|--|---|
| <b>RISICOGEDRAG: SNELHEID</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Uitvoeren wijk- en buurtacties (snelheidsproblematiek straat/buurt)</li> <li>•Uitvoeren/ontwikkelen campagnes (2 sec afstand, modder op de weg, N36)</li> <li>•Ontwikkelen safety culture bij bedrijven i.c.m. thema's R.O.I. en Afleiding</li> <li>•Samenstellen programma Snelheid</li> <li>•Uitvoeren programma Snelheid</li> <li>•Evalueren programma Snelheid</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••••••</li> <li>••••••••</li> <li>••••</li> <li>••••</li> <li>••••••••</li> <li>••••••••</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>•••</li> <li>••••••••</li> <li>••••••••</li> <li>•••</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••••••</li> <li>•••</li> </ul>  |   |
| <b>RISICOGEDRAG: RIJDEN ONDER INVLOED</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Uitvoeren programma RZI 2019</li> <li>•Ontwikkelen interventies voor zware alcoholovertreders</li> <li>•Ontwikkelen safety culture bij bedrijven i.c.m. thema's Snelheid en Afleiding</li> <li>•Evalueren programma RZI</li> <li>•Aanbesteden programma 2020-2023</li> <li>•Uitvoeren programma 2020-2023</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••••••</li> <li>••••~••••</li> <li>••••</li> <li>••••</li> <li>••••</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••••••</li> <li>••••••••</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••</li> <li>••••••••</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••~••••</li> </ul> |
| <b>RISICOGEDRAG: AFLEIDING</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Ontwikkelen aandachtstraining voor vrachtwagenchauffeurs</li> <li>•Ontwikkelen safety culture bij bedrijven i.c.m. thema's Snelheid en R.O.I.</li> <li>•Ondersteunen MONO-campagne (automobilisten en fietsers)</li> <li>•Samenstellen programma (Smart Mobility: ja! Afleiding: nee!)</li> <li>•Uitvoeren programma Afleiding</li> <li>•Evalueren programma Afleiding</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••~••••</li> <li>••••</li> <li>••••~••••</li> <li>••••</li> <li>••••~••••</li> <li>••••~••••</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•••</li> <li>••••~••••</li> <li>••••~••••</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••~••••</li> <li>•••</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>••••~••••</li> </ul> |

| THEMA/ACTIVITEIT  | 2019   | 2020   | 221    | 2022   |
|---|--------|--------|--------|--------|
| <b>KENNIS</b>   |        |        |        |        |
| ●Onderzoeken mogelijkheden sociale omgeving (i.k.v. herijking verkeerseducatie)   | ●●●●●● |        |        |        |
| ●Opzetten en uitvoeren effectmetingen activiteiten/programma's (zoals RZI)  | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Overdragen van kennis (kenniscafés, adviezen, stages)  | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Faciliteren van partners (monitoringsproducten)  | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| <b>SAMENWERKING/NETWERK</b>   |        |        |        |        |
| ●Ondersteunen stuurgroep en regievoerders   | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Afstemmen binnen de regievoerende provincies (verbreding en verbinding)  | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Faciliteren regionale overlegstructuur en regionale werkplannen  | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Afstemmen andere ROV's/provincies (LOVG, IPO, enz.)  | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Onderhouden en uitbouwen VEVO-netwerk (Voortgezet Onderwijs)   | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Aansluiten/betrekken andere partijen (vanuit de 5 O's)   | ●●●●●● | ●●●●●● |        |        |
| <b>COMMUNICATIE</b>   |        |        |        |        |
| ●Uitvoeren/ontwikkelen <u>corporate</u> en <u>interne</u> communicatie (website, nieuwsbrief, jaarverslag, social media, persberichten, bijeenkomsten) ( <i>afzender: ROV</i> ) | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Regisseren/ondersteunen <u>project</u> communicatie ( <i>afzender: partners/uitvoerders</i> )  | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Ondersteunen landelijke campagnes en regionale invulling   | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● | ●●●●●● |
| ●Ontwikkelen communicatieplan Safety Culture  | ●●●●●● |        |        |        |
| ●Uitvoeren plan van aanpak Campagneborden   | ●●●●●● |        |        |        |

## 7. Werkplan 2019

In dit hoofdstuk is het eerste jaar van het meerjarenprogramma 2019-2022 verder uitgewerkt tot een werkplan voor 2019. Dit werkplan bevat een overzicht van de activiteiten die zijn gepland voor 2019 met het daarvoor benodigde budget.

Bij het samenstellen van het werkplan is gekozen voor een flexibele opzet, waarbij de budgetten op hoofdposten zijn toegedeeld, zodat er ruimte is om te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Afhankelijk van de aard, omvang en betekenis van deze nieuwe ontwikkelingen legt de programmaleider van het ROV deze voor aan de regievoerders en de stuurgroep.



| Activiteit  |             |
|---|-------------|
| <b>FIETSERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inventarisatie fietsactiviteiten</li> <li>• Fietsverlichtingscampagne</li> <li>• Evaluatie ITS-project</li> <li>• Plan van aanpak/Programma Fietsers</li> </ul>  | € 85.000,=  |
| <b>JONGE BESTUURDERS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilot Jonge automobilisten (effectiever programma)</li> <li>• Evaluatie project bezorgscooters</li> <li>• Probleemverkenning scooterrijders</li> <li>• Programma Jonge Bestuurders</li> </ul> | € 70.000,=  |
| <b>OUDEREN</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren werving</li> <li>• Aansluiting programma Doortrappen</li> <li>• Laagdrempelige interventies (zoals een online zelftest)</li> <li>• Programma Ouderen</li> </ul>                              | € 140.000,= |

| Activiteit   |             |
|--|-------------|
| <b>SNELHEID</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wijk- en buurtacties</li> <li>• Snelheidscampagnes (2 sec afstand, modder op de weg, N36)</li> <li>• Safety culture</li> <li>• Programma Snelheid</li> </ul>                                      | € 105.000,= |
| <b>RIJDEN ONDER INVLOED</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programma RZI 2019 (incl. evaluatie)</li> <li>• Interventies zware alcoholovertreders</li> <li>• Safety culture</li> <li>• Aanbesteding programma 2020-2023</li> </ul>                | € 385.000,= |
| <b>AFLEIDING</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aandachtstraining vrachtwagenchauffeurs</li> <li>• Safety culture</li> <li>• MONO-campagne (regionale invulling)</li> <li>• Programma Afleiding (Smart Mobility: ja! Afleiding: nee!)</li> </ul> | € 125.000,= |

| Activiteit   |              |
|--|--------------|
| <b>KENNIS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoek sociale omgeving</li> <li>• Effectmeting programma RZI</li> <li>• Onderzoek reg. alcoholmeetnet</li> <li>• Kennisoverdracht (bijeenkomsten, advisering, stages)</li> <li>• Facilitering partners (monitorings-producten)</li> </ul>   | € 195.000,=  |
| <b>SAMENWERKING/NETWERK</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stuurgroep/regievoerders</li> <li>• Afstemming binnen de 2 provincies</li> <li>• Regionale overlegstructuur</li> <li>• Afstemming andere ROV's/provincies</li> <li>• Netwerk VEVO</li> <li>• Aansluiten/betrekken partijen (vanuit de 5 O's)</li> </ul> <p>* inclusief ca € 100.000,= vrije ruimte voor nieuwe initiatieven en ideeën</p> | € 185.000,=* |

| Activiteit  |               |
|---|---------------|
| <b>COMMUNICATIE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corporate /interne communicatie</li> <li>• Regie projectcommunicatie</li> <li>• Landelijke campagnes</li> <li>• Plan van aanpak Campagneborden</li> <li>• Communicatieplan Safety Culture</li> </ul> | € 210.000,=   |
| <b>BEDRIJFSVOERING</b>  | p.m.          |
| <b>Totaal</b>   | € 1.500.000,= |

Dit bedrag wordt conform de samenwerkingsovereenkomst door de beide provincies beschikbaar gesteld (Overijssel € 500.000,= en Gelderland € 1.000.000,=).

## 8. Regionale plannen

Naast het bedrag dat de beide provincies beschikbaar stellen voor het werkplan van het ROV Oost-Nederland (zie hoofdstuk 7) is er ook budget gereserveerd voor verkeersveiligheidsactiviteiten in de gemeenten/ regio's. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten op de in hoofdstuk 2 geschetste aanpak, waarbij het versterken van de regionale samenwerking (en het vergroten van de effectiviteit) centraal staat. Voor zover het de niet-infrastructurele verkeersveiligheidsactiviteiten betreft wordt hierna een overzicht gegeven van de budgetten die in 2019 voor de diverse regio's beschikbaar zijn (in het verleden betrof dit de BDU verkeer en vervoer).

### Gelderland

In Gelderland wordt gewerkt met regionale werkplannen, waarvoor in 2019 de volgende budgetten beschikbaar zijn (dit is exclusief investeringen van de gemeenten zélf voor (lokale) verkeersveiligheidsactiviteiten).

| Regio                      | Budget               |
|----------------------------|----------------------|
| Vallei                     | € 140.000,=          |
| Noord-Veluwe               | € 159.000,=          |
| Stedendriehoek             | € 178.000,=          |
| Achterhoek                 | € 164.000,=          |
| Stadsregio Arnhem-Nijmegen | € 411.000,=          |
| Rivierenland               | € 148.000,=          |
| <b>Totaal Gelderland</b>   | <b>€ 1.200.000,=</b> |



## Overijssel

In Overijssel maken gedrag, educatie en communicatiemaatregelen deel uit van het integrale Duurzaam Veilig programma per gemeente. Als actie vanuit de beleidsimpuls wordt, in aansluiting op de regionale pilots, gestart met de (her-)ontwikkeling van een sterkere regionale samenwerkingsstructuur.

Voor 2019 geldt voor de niet-infrastructurele verkeersveiligheidsactiviteiten de bestaande regeling (voor hoog geprioriteerde projecten ontvangen gemeenten 75% subsidie). Dit leidt in Overijssel tot ongeveer de volgende regionale investeringen in verkeerseducatie.

| Regio                    | Budget               |
|--------------------------|----------------------|
| Twente                   | € 750.000,=          |
| West-Overijssel          | € 750.000,=          |
| <b>Totaal Overijssel</b> | <b>€ 1.500.000,=</b> |