

# ROV MAGAZINE

december 2011 nr.4

Uitgave van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland



- De veranderingen en het ROV
- Ervaringen met het snelheidsslot
- Begeleid rijden met 2toDrive
- Het EuroRAP sterrensysteem

Het ROV Magazine is een kwartaaluitgave van het ROV-ZH, Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid Holland

**Redactie:**

Ada Aalbrecht  
Coby Nypels

**Eindredactie:**

ROV-ZH

**Redactieadres:**

ROV Magazine  
t.a.v. Ada Aalbrecht  
Engelandlaan 172  
2711 DW Zoetermeer  
tel. 079 - 330 06 00  
ac.aalbrecht@pzh.nl

**Website:**

www.rovzh.nl

**Vormgeving:**

Studio Markant, Delft

**Druk:**

Van Deventer Drukkerij



@rovzh  
@schoolpseef



Groep "Verkeersveiligheid Zuid-Holland"

**Bij de voorpagina**

Met een aantal andere experts testte Hans Vergeer het snelheidsslot. Op pagina 10 leest u zijn bevindingen.



**3** Voorwoord  
Het gaat om de juiste keuzes

**4** Het ROV-ZH en de veranderingen



**5** ANWB presenteert meetwagen  
en EuroRAP sterrenstelsel

**6** Verkeerseducatie in het Voortgezet Onderwijs  
TotallyTraffic Award in 2011 en 2012

**8** Experiment met begeleid rijden van start  
2toDrive: Kilometers maken naast pa

**10** De opwindende avonturen van een proefpersoon  
Het snelheidsslot in de praktijk

**11** Nieuwe editie RVV boekje



**12** Speelse spullen nodigen uit tot oefenen  
De materialenset bij Verkeerskunsten

**13** Integraal en structureel programma  
SCHOOL op SEEF 3.0 wil meer

**13** SCHOOL op SEEF 3.0  
Communicatie en Kennismanagement

**15** De Veilige Fiets, maar dan simpeler  
Moduleneuws van TotallyTraffic

**16** Campagnenieuws

## Het gaat om de juiste keuzes

Het einde van het jaar 2011 nadert met rasse schreden. Iedereen is druk bezig om vooruit te kijken naar hetgeen er in 2012 moet gaan gebeuren. Zijn we 2011 dan zo gauw vergeten? Heeft het ons iets geleerd? Was het een leuk jaar of is het goed om maar snel door te gaan en de nieuwe kansen te pakken?

Vragen die zomaar bij mij opkomen als ik weer aan het voorwoord van dit ROV-Magazine ga beginnen.

Ik moet voor mijzelf vaststellen dat het een turbulent jaar was. Er zijn in 2011 veel veranderingen in het werkveld en ook in onze directe omgeving in gang gezet.

Natuurlijk zijn ook wij op de diverse terreinen waar wij mee te maken hebben geconfronteerd met de bezuinigingsperikelen. Er is veel energie gestoken in overleg en afstemming om de pijn zoveel mogelijk te verdelen en de juiste keuzes te maken waar het gaat om nog meer efficiency en effectiviteit. Met de regiovoerders uit het stads-gewest, de stadsregio en de provincie Zuid-Holland is er zeer intensief gewerkt aan de vertaling van de evaluatie-uitkomsten uit de stadsregio en de consequenties voor het ROV-ZH. Er zijn nieuwe wensen naar voren gebracht waar we invulling aan gaan geven maar ook gaan we anders werken en accenten leggen daar waar ze verwacht worden. In 2012 en 2013 verminderen ook de budgetten die in de regio's, en dus ook door het ROV-ZH, voor verkeersveiligheidsactiviteiten ingezet kunnen worden.

Samen met de partners voeren we gesprekken en maken we afspraken over de inzetten met bijbehorende financiering. Ik zie ook dat we er in slagen om - door inzet van onze expertise, creativiteit, nieuwe media en specifieke middelen - het gewenste veiligheidsniveau van met name de kwetsbare en beginnende weggebruikers op een zo goed mogelijk peil te houden.

Natuurlijk is er ook een aantal zaken waarvan we (nog) niet zeker weten of en op welke manier de inzet op verkeersveiligheid-gedragbeïnvloeding daar een rol in kan gaan spelen. Hoe gaat men bijvoorbeeld invulling geven aan de Vervoersautoriteit en gaat verkeersveiligheid dan ook mee? Wat gebeurt er met verkeersveiligheid als de + van de WGR+ er af gaat. Hoe gaat het ROV-ZH er dan uitzien? Hoe worden al onze huidige partners weer 'verbonden' in een organisatie.

Ook komend jaar is er dus stof genoeg om ons voor in te zetten en met u allen aan te blijven werken.

Van het grootste belang is dat we dat kunnen blijven doen in goede gezondheid en met enthousiasme. Dat wens ik u allen dan ook van harte toe voor 2012, met heel veel dank voor de inzet in 2011.



Hans Vergeer  
Hoofd ROV-ZH



# Het ROV-ZH en de veranderingen

door Hans Vergeer, hoofd ROV-ZH

In de verschillende voorgaande edities heb ik steeds geprobeerd om u als lezers van het ROV-Magazine op de hoogte te houden van de veranderingen waar we mogelijk mee te maken konden gaan krijgen door wijziging van de financiële stromen en/of door wijzigingen in de organisatie en structuur van de overheid.

Nu kan ik schrijven dat er reeds in het komende jaar en zeker ook in de volgende jaren voor het ROV-ZH verschillende wijzigingen voor de deur staan.

Allereerst is daar natuurlijk de invulling van de bezuinigingen die op de overheidsuitgaven van toepassing zijn. Ook het ROV-ZH ontkomt niet aan een bezuiniging veroorzaakt door de vermindering van de BDU-gelden die door het Rijk aan de regievoerders worden uitgekeerd, onder andere ook voor verkeersveiligheidsactiviteiten. Onze drie regievoerders in Zuid-Holland hebben uitgesproken dat het budget 2013 voor het ROV-ZH 10% minder is ten opzichte van het budget in 2011. Ook hebben zij aangegeven dat deze verlaging van invloed is op de inzet van de medewerkers van het ROV-ZH en dat er derhalve in de komende periode ook gesproken zal gaan worden over de consequenties die de bezuiniging heeft voor de formatie van het ROV-ZH.

## Onderzoek stadsregio Rotterdam

Naast de bezuinigingen en deze daaraan gekoppelde consequenties heeft de stadsregio Rotterdam, om in 2011 te kunnen beoordelen of en zo ja voor welke periode de bestuursovereenkomst verlengd kon worden, door een extern bureau een evaluatie laten uitvoeren naar de taken, rollen en positie van het ROV-ZH, gerelateerd aan de gewenste beleidsuitgangspunten en werkwijze van de stadsregio. Uit de aanbevelingen op basis van deze evaluatie kwam het advies naar voren om de bestuursovereenkomst met Stadsgewest Haaglanden en de provincie te verlengen en ook om een aantal accenten te verschuiven om zo nog meer resultaat te kunnen halen uit de inzet van het ROV-ZH.

Deze accenten betroffen onder meer voor de stadsregio zelf: het intensiever benutten van de kennis en kunde van het ROV-ZH, het ROV-ZH nog meer inzetten als stimulator en pleitbezorger voor verkeersveiligheid, een heroverweging van de taakverdeling binnen de stadsregio, het versterken van de regierol bij voorlichting en handhaving en het expliciteren van de beleidsrol en het aanbrengen van prioriteiten bij verkeerseducatie.

## Accentverschuivingen in het werkprogramma

Ook de andere regievoerders konden zich voor een belangrijk deel vinden in deze aanbevelingen. De drie regievoerders, het ROV-ZH en het externe bureau hebben vervolgens een proces in gang gezet om invulling te gaan geven aan deze aanbevelingen. Ieder levert zijn of haar bijdrage aan dit proces. Dit moet als resultaat heb-


ben dat het nieuwe werkprogramma voor het ROV-ZH 2012-2013

- daadwerkelijk die accentverschuivingen in zich heeft om invulling te geven aan de aanbevelingen,
- past binnen de bezuinigingsafspraken en het programma verkeersveiligheid,
- toekomstbestendig is voor het gebied Zuid-Holland, ook gezien de nog komende veranderingen, bijvoorbeeld als gevolg van het instellen van een Vervoersautoriteit.

## Zes kerntaken

Concreet houdt dit in dat het ROV-ZH zich meer zal gaan inzetten op zes velden:

1. taken voor regievoerders,
2. taken voor gemeenten/RPV's,
3. taken op het gebied van kennismanagement,
4. beheer van instrumenten,
5. coördinatie van bovenregionale activiteiten,
6. taken in communicatie en profilering.

Het ROV-ZH zal dus geen nieuwe producten en programma's meer ontwikkelen tenzij dat - ook in de ogen van de regievoerders - noodzakelijk is. Er is immers in Zuid-Holland en daarbuiten inmiddels genoeg voorhanden waar we gebruik van kunnen maken. Het ROV-ZH zal zich meer inzetten naar gemeenten die iets (of meer) willen met verkeersveiligheid. Het bureau zal vaker informatie- en themabijeenkomsten organiseren en gerichte advisering en ondersteuning naar de verschillende partners bieden om het thema 'verkeersveiligheid' op de politiek-bestuurlijke agenda te houden of te krijgen en waar nodig mensen of organisaties te activeren en te enthousiasmeren daaraan een bijdrage te leveren. Bij de presentatie van ons nieuwe werkprogramma zult u de aanzet hiervoor terug zien. Hierop zullen wij als ROV'ers onze activiteiten in 2012 en 2013 richten. U hoort dus zeker nog van ons. 

Op bijeenkomst voor provinciale wegbeheerders:

# ANWB presenteert meetwagen en EuroRAP sterrensysteem

door Mirza Milosevic\* en Rien Visser

De ANWB is begonnen met het in kaart brengen van de verkeersveiligheid van de provinciale wegen in Nederland met behulp van een speciaal daarvoor uitgeruste meetwagen. Het testen van de provinciale wegen maakt onderdeel uit van het zogenoemde *European Road Assessment Programme* (EuroRAP). Op vrijdag 30 september 2011 heeft de ANWB in Apeldoorn een bijeenkomst georganiseerd waar de testwagen en het EuroRAP sterrensysteem werden gedemonstreerd. De bijeenkomst in Apeldoorn werd druk bezocht door wegbeheerders van provinciale wegen.



De ANWB testwagen

## Bijdrage ANWB aan verkeersveiligheid

Waarom is de ANWB zo actief op dit gebied en waarom investeert de ANWB zoveel in dit project? De VN hebben het decennium 2011 - 2020 uitgeroepen tot het *decennium van actie voor verkeersveiligheid*. Het doel hiervan is om wereldwijd het aantal verkeersslachtoffers zoveel mogelijk terug te dringen. De ANWB schaaft zich achter het VN-initiatief. Hiervoor heeft zij het programma 'Veilig op weg naar 2020' gelanceerd, met daarin tien actiepunten. Het eerste actiepunt is het bestrijden van onveilige plekken op provinciale wegen. In samenwerking met zusterclubs in Europa heeft de ANWB een testwagen ontwikkeld waarmee de inrichting van provinciale wegen getest kan worden. De ANWB werkt met het zogenoemde EuroRAP sterrensysteem. De resultaten zullen worden voorgelegd aan en besproken met de provincie als wegbeheerder.

## Hoe werkt het EuroRAP sterrensysteem

Het systeem geeft aan de hand van het risico op drie soorten ongevallen een score in de vorm van sterren. De drie soorten ongevallen zijn: frontale botsing, bermongevallen en ongevallen op kruispunten. Op het dak van de meetwagen zijn drie videocamera's geïnstalleerd. Hiermee worden per 100 meter beelden vastgelegd. De op videobeeld vastgelegde informatie wordt handmatig ingevuld in een codescherm.

De kenmerken waarnaar gekeken wordt zijn: gescheiden rijbanen, bermbeveiliging, type kruisingen en snelheidslimieten. Deze wegkenmerken staan in relatie met de soorten ongevallen waarvan het risico bepaald wordt. Aan de hand hiervan worden één tot vijf sterren aan een wegvak gegeven. Het EuroRAP sterrensysteem brengt op deze manier de 'vergevingsgezindheid' van de weg in beeld.

## Vergelijking met Ranking the Roads van de provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland wil meer dan met EuroRAP mogelijk is. Voor gebruik op Nederlandse provinciale wegen vindt de provincie Zuid-Holland het EuroRAP sterrensysteem nu nog te algemeen. De provincie Zuid-Holland gebruikt sinds 2010 *Ranking the Roads*. Per 100 meter traject wordt het wegontwerp op een twintigtal wegkenmerken getoetst ten opzichte van een referentieontwerp. Het referentieontwerp is gebaseerd op landelijke en CROW richtlijnen, alsmede op Duurzaam Veilig principes. Ook heeft de Provincie Zuid-Holland een 'eigen' Handboek Ontwerpcriteria Wegen, dat de detailuitwerking bevat van de landelijke richtlijnen. Dit leidt tot een veiligheidsscore welke aangeeft in hoeverre een provinciale weg voldoet aan de eisen van een Duur-

\* Mirza Milosevic is beleidsmedewerker bij de Dienst Beheer Infrastructuur van de Provincie Zuid-Holland



zaam Veilige weginrichting en daarmee verkeersveilig is. Daarnaast biedt de methodiek de mogelijkheid om per 100 meter traject verbetermaatregelen (bijvoorbeeld het realiseren van bermverharding of pechhavens, etc.) voor te stellen en het effect van deze maatregelen op de veiligheidsscore te bepalen. De informatie wordt opgeslagen in een uitgebreid excelbestand. Een drietal belangrijke verschillen zijn er tussen Ranking the Roads van de provincie Zuid-Holland en het EuroRap sterrenstelsel. Met Ranking the Roads worden meer wegkenmerken getoetst, met name wat betreft langzaam verkeer (breedte fietspad en parallelweg). Ranking the Roads hangt voor de veiligheidsscore eenzelfde gewicht aan

alle wegkenmerken, waar EuroRap de wegkenmerken weegt op basis van ongevalsdata. Ranking the Roads is primair bedoeld om informatie voor de wegbeheerder te verzamelen voor wat betreft knelpunten en mogelijke maatregelen. De ANWB wil juist haar leden laten zien hoe het met de veiligheid van wegen gesteld is. De provincie Zuid-Holland ziet de EuroRap toets graag uitgevoerd worden op haar wegen, om de twee methodieken te vergelijken en wellicht te integreren.

#### **Wat vindt het Interprovinciaal Overleg van het EuroRAP sterrenstelsel**

Het Interprovinciaal Overleg heeft een brief met vragen en opmerkingen opgesteld. Eén van de opmerkingen is dat EuroRAP de vergevingsgezindheid van de weg in beeld brengt, niet van de *weggebruiker*. Als bij de weggebruiker bekend wordt dat een weg een hoge sterrenscore heeft kan een weggebruiker gaan denken dat de weg veilig is en hij of zij hogere risico's kan nemen. Andere opmerkingen zijn onder meer: EuroRAP gaat uit van een snelheidsregime, niet van werkelijk gereden snelheden en EuroRAP houdt geen rekening met langzaam verkeer zoals fietsers en Landbouwverkeer. ↗

## Verkeerseducatie in het Voortgezet Onderwijs

# TotallyTraffic Award in 2011 en 2012

door Ada Aalbrecht

**Sinds de introductie van TotallyTraffic, eind 2009, looft het ROV-ZH jaarlijks een Award uit voor de school die zich in opvallende mate inspant voor de verkeersveiligheid van en de verkeerseducatie aan haar leerlingen.**

**In 2010 ging de Award naar de drie scholen voor voortgezet onderwijs op Goeree-Overflakkee vanwege hun jarenlange structurele inzet. Zij ontvingen toen als eerste de TotallyTraffic wisseltrofee en een geldbedrag van € 750, een wandplakkaat en een certificaat.**

### **2011**

De Jury van 2011, bestaande uit Peter Smit (portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van het Stadsgebied Haaglanden), Jeroen Gebben (RPV-voorzitter in Rotterdam-Rijnmond) en Ed Heijnen (voormalig wethouder van Nieuwkoop/voorzitter RPV Holland-Rijnland) hebben de Award dit jaar toegekend aan de *Groene Hart Praktijkschool* in Alphen aan den Rijn, vooral vanwege de jarenlange eigen inzet. De school ontving - naast wisseltrofee, cheque en wandplakkaat - ook een filmreportage van TotallyTraffic op de school. De film is te zien op [www.totallytraffic.nl](http://www.totallytraffic.nl).

Een Eervolle vermelding was er voor de *Gomarus Scholengemeenschap* uit Gorinchem, die inmiddels ook jaren actief is en steeds meer lessen zelf uitvoert.

De Jury heeft een Aanmoedigingsprijs toegekend aan de *gemeente Westland* en alle daar gevestigde scholen voor voortgezet onderwijs, omdat gemeente en scholen een voorbeeld zijn voor geheel Zuid-Holland op het punt van de integrale samenwerking aan de verkeersveiligheid van de TotallyTraffic-doelgroep. Zo heeft de gemeente een uitvoerig onderzoek naar de knelpunten op de school-thuisroutes van de leerlingen geïnitieerd en stimuleert en ondersteunt ze de scholen op het terrein van verkeerseducatieve projecten. De scholen zelf hebben alle één of meer projecten voor verkeerseducatie uitgevoerd. Ook van het Westlandse samenwerkingsproject is een film gemaakt, die op de site is te zien.

## 2012

Voor 2012 is er opnieuw een Award met de bijbehorende zaken beschikbaar.

De (vaste) Jury bestaat uit Peter Smit, Jeroen Gebben en de Alphense verkeerswethouder Kees van Velzen,

Foto: ROV-ZH



Paula Terlouw-Biesheuvel, coördinator verkeer op de Gomarus scholengemeenschap in Gorinchem, ontvangt het certificaat en het juryrapport uit handen van Hans Vergeer

voorzitter van de RPV Holland Rijnland. U kunt hun motivatie en hun oproepen lezen in de vijfde TotallyTraffic Nieuwsbrief, die online staat op [www.totallytraffic.nl](http://www.totallytraffic.nl). De Jury zal de inzendingen beoordelen op de criteria:

1. Planmatige aanpak.
2. Aantal jaren waarin de school actief is op het gebied van verkeerseducatie.
3. Breedte van de inzet, dat wil zeggen het aantal betrokken klassen en leerjaren.
4. Eigen inzet van school en leerlingen.
5. Initiatief in de samenwerking met RPV en gemeente.
6. Originaliteit van de inzet.

Het vierde criterium weegt in 2012 extra zwaar.

### Aanmelden? Doen!

Actieve scholen verdienen waardering en kunnen een inspiratiebron zijn voor anderen. Kent (of bent) u een school die aan de criteria voldoet, vul dan vóór 31 maart 2012 het aanmeldingsformulier op de website in en wie weet valt uw inzending in de prijzen!



Foto: Fotopersbureau Hendriksen-Valk

Simon Strijk, coördinator verkeer op de Groene Hart Praktijkschool, snijdt vakkundig de Awardtaart aan onder het toezien van enkele leerlingen, Kees van Velzen (links, RPV-voorzitter en verkeerswethouder) en unitleider Willem van Ouwkerk.

## 2toDrive: Kilometers maken naast pa

door Coby Nypels

Nog altijd zijn jonge beginnende automobilisten een kwetsbare categorie op de Nederlandse wegen. Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat bestuurders tussen de 18 en 27 de meeste brokken maken. In 20% van de ernstige ongevallen is daar een jongere bij betrokken, hoewel die groep maar een klein deel uitmaakt van alle weggebruikers. Als oorzaken worden gezien de 'wilde haren' en het gebrek aan ervaring. In de hersenen van de adolescent is het doorgronden van risico's en het herkennen van gevaren nog niet voldoende ontwikkeld. Veel ouders zien het populaire roze kaartje dan ook met gemengde gevoelens in de portefeuille van zoon of dochterlief verdwijnen, terwijl de jongere zelf nauwelijks kan wachten en de lesauto steeds vaker al op de ochtend van de 18de verjaardag komt voorrijden.

Opmerkelijk is dat bijvoorbeeld in Duitsland, Australië en Canada de jonge automobilist het aanzienlijk beter doet. Daar kent men sinds een aantal jaren het 'begeleid rijden'.

Daarom heeft het Ministerie voor Infrastructuur en Milieu besloten tot een experiment, 2toDrive, met *begeleid rijden* vanaf het 17<sup>de</sup> jaar. Jongeren die op of na 1 november 2011 17 zijn geworden, mogen rijexamen doen. Wie slaagt, mag de weg op, maar tot zijn 18<sup>de</sup> verjaardag alleen onder begeleiding van een 'coach'. De bedoeling is dat de jonge bestuurder gedurende een langere periode dan alleen de uurtjes rijles, ervaring kan opdoen onder relatief veilige omstandigheden omdat de coach advies geeft en helpt situaties in te schatten. De SWOV heeft berekend dat 2toDrive in Nederland kan leiden tot 16 verkeersdoden minder op jaarbasis.

### Jong beginnen

De jongere kan al met 16 jaar theorie-examen doen. Het certificaat blijft 1½ jaar geldig. De jongere kan met rijlessen beginnen als hij 16½ is en vanaf zijn 17<sup>de</sup> verjaardag mag hij rijexamen doen.

Daar moest uiteraard een wettelijke regeling voor

komen. De praktische uitvoering ligt bij het CBR en de RDW. De communicatie naar de jongeren wordt grotendeels verzorgd door TeamAlert, de verkeersveiligheidsorganisatie voor en door jongeren.

Na vier jaar zal het experiment worden geëvalueerd en bij gebleken succes wordt het na zes jaar landelijk ingevoerd.

### Succesvol in Duitsland

Sjoerd Boot, Ministerie voor Infrastructuur en Milieu, is projectmanager van 2toDrive. "In Duitsland werkt men er mee sinds 2004" zegt hij. "Daar is het experiment al geëvalueerd en is het een groot succes. Begin 2011 is het daar definitief en landelijk ingevoerd. Vanwege het aantoonbare effect in Duitsland hebben wij ons daarop gericht en gaan we kijken of het in Nederland een vergelijkbare effectiviteit kan hebben. Als dat zo blijkt te zijn, kunnen we het ook hier definitief invoeren.

Uiteraard blijft de situatie bestaan dat iemand die met

Foto's: 2toDrive



achttien jaar zijn rijbewijs haalt, meteen zelfstandig mag rijden. Het begeleid rijden gebeurt op vrijwillige basis. Het ligt niet in de bedoeling dat het voor iedereen verplicht wordt gesteld.”

### Hormoondemper

Sjoerd Boot: “Ons eerste oogmerk is de verkeersveiligheid. Door de leeftijdsverlaging is het voor de jongeren natuurlijk heel aantrekkelijk om al met zeventien jaar rijexamen te mogen doen. We hopen dan ook dat velen er voor kiezen voor om mee te doen. We krijgen er heel positieve reacties op. Ook de rij scholen zijn erg geïnteresseerd. Niet alleen vanwege het feit dat zij extra werk krijgen, veel rij scholen zijn ook intrinsiek gemotiveerd om met 2toDrive verkeersveilig weggedrag bij jongeren een extra stimulans te geven.

De ‘wilde haren’ hebben we niet in de hand. Aan het gebrek aan ervaring en inzicht kunnen we wél iets doen door er een ‘hormoondemper’ naast te zetten in de persoon van de coach.

We gaan in de komende tijd bezien welke maatregelen we nog meer kunnen nemen om jonge beginnende bestuurders veiliger te laten rijden. 2toDrive is er maar één van. Daarbij kijken we naar onze partners, zoals de ROV's, VVN en natuurlijk TeamAlert, als het gaat om creatieve, moderne maatregelen om dat specifieke ongevals cijfer naar beneden te krijgen.”

### De partners

“Bij het project zijn vier instanties nauw betrokken: het Ministerie voor Infrastructuur en Milieu (regelgeving), het CBR (examens), de RDW (begeleiderspassen) en TeamAlert (communicatie met de doelgroep). Maar ook ROV's zoeken mogelijkheden om aan het experiment iets toe te voegen, bijvoorbeeld in de vorm van trainingen voor potentiële coaches. Daar kijken rij scholen ook goed naar. VVN is ook mee gaan doen met haar initiatief om theorie-examens op middelbare scholen af te nemen.”

### Doelgroep en moderne media

Nard Gilsing is bij TeamAlert projectleider van de communicatie over 2toDrive. “We kunnen uiteraard nog

geen harde cijfers over het aantal deelnemers geven. Vooraf hebben we een nieuwsbrief uitgebracht. Daarvoor hebben meer dan 5.500 jongeren zich aangemeld. We verwachten nu dat de eerste groep ‘in beweging komt’. Dat kunnen we wél terugzien in de cijfers van het CBR. Daar zijn al veel theorie-examens aangevraagd door 16-jarigen. En over een tijdje kloppen die jongeren aan bij RDW en CBR want net voor ze rijexamen doen, zullen ze hun begeleiderspas(sen) aanvragen.

Wij zijn heel actief op Facebook en Twitter om 2toDrive onder de aandacht te brengen. Daar krijgen we veel positieve reacties op. Over een jaar kunnen we pas zien of het écht aanslaat, maar de cijfers zijn veelbelovend. Wij vinden het belangrijk dat ook de ouders van beginnende bestuurders zich realiseren dat de mogelijkheid van begeleid rijden bestaat. Zij blijven uiteindelijk medeverantwoordelijk voor de keuze die hun ‘bijna volwassen kind’ maakt.”

### De coach

De jongere mag zelf zijn coach(es) kiezen. Dat kan een van de ouders zijn of een oudere vriend of familielid. De coach moet minimaal 27 jaar zijn en vijf jaar zijn rijbewijs hebben. Sjoerd Boot: “We nemen aan dat iemand van die leeftijd zijn wilde haren inmiddels wel kwijt is en inzicht heeft in het verkeer. Uiteraard moet hij ‘schoon’ zijn op verkeersantecedenten. De coaches worden gescreend door de RDW, die ook de begeleiderspassen uitgeeft. De jongere moet zelf via 2toDrive.nl een begeleiderspas voor zijn coach aanvragen. Ook de coaches moeten zich daar zelf melden. Dat gebeurt allemaal via het TeamAlert internetportaal van 2toDrive.” De totale kosten bedragen € 35.

### Overtredingen

Als de jonge bestuurder een verkeersovertreding begaat, is hij wettelijk zélf aansprakelijk. Als hij zonder coach de weg op gaat en hij wordt gesnapt door de politie, dan mag hij niet meer meedoen met 2toDrive. Dit betekent dat zijn rijbewijs wordt ingenomen, hij een boete van 100 euro krijgt en pas vanaf zijn 18<sup>de</sup> opnieuw theorie- en praktijkexamen kan doen om het rijbewijs terug te krijgen.



### Kritiek

Natuurlijk is er ook kritiek op het project. Boot: "Er zijn mensen die zeggen: 'zo maak je het mogelijk dat een jongere al op zijn 17<sup>de</sup> rijles neemt en het rijexamen haalt. Als hij dan vervolgens even wacht tot zijn 18<sup>de</sup> verjaardag, kan hij gelijk na de taart en de cadeautjes in de auto stappen en *onbegeleid* gaan rijden.' Dat risico is inderdaad aanwezig maar het is uiteraard niet de bedoeling. Nogmaals: hoofddoel is dat jongeren *veiliger verkeersdeelnemers* worden en niet dat ze hun rijbewijs eerder op zak hebben. En als zou blijken dat jongeren die koers gaan varen - dus wél eerder het rijbewijs halen maar niet met een coach gaan rijden - dan houden we dat met monitoring en evaluatie scherp in de gaten en betrekken dat bij de besluitvorming over de definitieve status van 2toDrive in Nederland.

Begeleid rijden in de periode tussen de 18<sup>de</sup> en 19<sup>de</sup> verjaardag is geen reële optie omdat dit zou betekenen dat we dan bovenop Europese regelgeving extra eisen aan jonge bestuurders stellen. Het kabinet wil geen zogenaamde 'nationale koppen'."

### Niet alleen een Nederlands probleem

Overigens is het opmerkelijk dat 2toDrive het nieuws op CNN gehaald heeft. Waar men in de VS voorzichtig

probeert om de minimumleeftijd (nu 16 jaar) omhoog te brengen, kijkt men verbaasd naar Nederland, één van de meest verkeersveilige landen, dat overweegt de leeftijd juist omlaag te brengen.

De 'wilde haren' zijn niet een uitsluitend Nederlands probleem. Veel landen in Europa hebben er mee te kampen. Er zijn ook landen waar men begeleid rijden vóór het rijexamen kent, bijvoorbeeld in België. Dat blijkt de verkeersveiligheid niet ten goede te komen. Daarom is het Nederlandse experiment gestoeld op het succesvolle Duitse model waarbij jongeren pas na het nemen van rijlessen en het halen van hun rijexamen met een coach de weg op gaan.

Sjoerd Boot: "Sommige criticasters zeggen: je gaat experimenteren met verkeersonveiligheid en je loopt het risico dat er extra doden gaan vallen. Ik kan me dat gevoel wel voorstellen. Maar wij zien ook de positieve kant, die heeft zich in de landen om ons heen al bewezen. Als je in deze tijd - met steeds minder slachtoffers - de cijfers nóg verder omlaag wilt brengen, zul je toch dit soort nieuwe dingen moeten testen".

NB: Meisjes mogen óók! Leest u dus daar waar *hij* en *zijn* staat ook *zij* en *haar*. Dat geldt uiteraard ook voor de coaches.



## De opwindende avonturen van een proefpersoon

# Het snelheidsslot in de praktijk

door Hans Vergeer

**Gezocht: pittige testrijders!** Onder dit kopje plaatsten wij in het ROV-Magazine van maart 2011 een stukje over de proef met een snelheidsslot/snelheidsmonitor in de provincies Noord- en Zuid-Holland.

In de zomermaanden en het najaar reden ongeveer 60 personenauto's in de twee provincies rond met bestuurders die bij de wervings- en selectieprocedure in aanmerking waren gekomen voor deelname aan dit experiment.

Het betrof zowel personen die zich vrijwillig hadden aangemeld en geïnteresseerd waren in de werking van het systeem als personen 'die hun leven wilden beteren' als het om te snel rijden ging.

### Deelname Expertjudgement.

Naast de proef met deze personen kwam er eind juli ook gelegenheid om beide systemen te laten testen door een aantal experts op het gebied van grove verkeersovertreders zoals EMG-trainers, medewerkers van politie en ROV's. De focus lag daarbij op de vraag of experts vinden dat het snelheidsslot/-monitor als maatregel zou kunnen dienen voor grove verkeersovertreders.

Van het ROV-ZH meldden Rien Visser en ik ons aan om mee te doen aan 'expertjudgement' en stelden daarvoor onze eigen auto beschikbaar. Bij de controle van de techniek van de auto's bleek dat de auto van Rien niet en die van mij wel geschikt was voor inbouw van het systeem. De proef had een duur van vier weken waarbij gestart

werd met twee weken snelheidsslot, direct gevolgd door twee weken snelheidsmonitor.

Op 4 oktober werd het systeem in de auto ingebouwd en in de nacht van 17/18 oktober werd het systeem op afstand geactiveerd als snelheidsslot. Op 18 oktober ben ik dus direct gaan rijden om ervaring op te doen. Dat was wennen! Het systeem in mijn auto was afgesteld op 51,2 km voor 50 km/u wegen en had ook minimale tolerantie op de andere wegen. Zomaar even sneller rijden kon niet. Daarnaast constateerde ik ook een groot aantal afwijkingen van de werking van het slot en de daadwerkelijk aangegeven snelheden op de borden. Met name veel 30 km/u gebieden zijn niet goed doorgegeven en verwerkt in de snelhedenkaart (in een kastje onder de



voorstoel) welke, gekoppeld aan een GPS-systeem op de voorruit, met behulp van software de gastoevoer naar de motor regelde. Ook kwam het voor dat de snelheid ineens 'gedrukt' werd zonder dat de aangegeven snelheid op de bordes dit nodig maakte. Dat kwam dan wel heel onverwacht binnen waarbij ik met behulp van de 'noodknop' toch het slot kon opheffen om gewoon in het normale verkeersbeeld mee te kunnen blijven rijden. Wat mij zeker verbaasde was het gegeven dat ik mij, hoewel ik een stevige doorrijder ben (aan de bovenkant van de limiet) toch heel snel verzoende met de instellingen van het snelheidsslot. Ook zag ik welke effecten de inrichting van een weg (herkenbaar-veilig) heeft op de uitstraling (geloofwaardig) bij een bepaald snelheidsregime.

Ook daar kan communicatie over 'het waarom' van een limiet zeker nog veel meer bijdragen om de geloofwaardigheid en dus het draagvlak te vergroten.

#### Snelheidsmonitor

Na twee weken snelheidsslot werd 's nachts het systeem omgeprogrammeerd naar 'snelheidsmonitor'. Nu werd de snelheid niet direct geblokkeerd maar geregistreerd. Bij overtreding van een limiet werd een aantal vooraf ingestelde punten in mindering gebracht. Als het totaal aantal punten verbruikt was (en dat had ik dus een paar keer, gezien mijn al eerder gemelde rijstijl) dan werd automatisch de monitor weer een slot en kon er voor een bepaalde tijd niet meer harder gereden worden dan de toegestane limiet. Ook met dit systeem heb ik twee weken rondgereden.

Mijn indrukken en ervaringen en die van de andere experts met het gebruik van slot en monitor hebben we op 18 november met elkaar uitgewisseld. Hierbij bleek ook dat een van de experts echt geprobeerd had om met loden stripjes het GPS signaal te blokkeren zodat hij toch harder kon rijden. Al met al kwamen er heel veel goede suggesties en mogelijkheden naar voren om met de ontwikkeling van dit systeem verder te gaan en dat bepaald niet alleen te doen voor grove overtreders. Er zijn zeker meer mogelijkheden aanwezig om een dergelijk systeem voor de verkeersveiligheid in te zetten. Het eindrapport wordt opgemaakt en het ROV-ZH zal u in een later stadium van de uitkomsten op de hoogte houden.



## Nieuwe editie RVV boekje

# Actueel en up to date

De RVV boekjes (uitgave van Verkeersregels en Verkeerstekens RVV 1990, uitgave juni 2011) kunnen door belangstellenden en partners binnen Zuid-Holland gratis aangevraagd worden via [rovinfo@pzh.nl](mailto:rovinfo@pzh.nl) of 079-3300600.



# Nieuw! De materialenset bij Verkeerskunsten

door Ada Aalbrecht

De praktische methode *Verkeerskunsten* is het belangrijkste educatieve product binnen SCHOOL op SEEF. De methode biedt een doorgaande leerlijn voor praktische lessen met een keur aan oefeningen en aanvullende suggesties voor alle groepen in de basisschool.

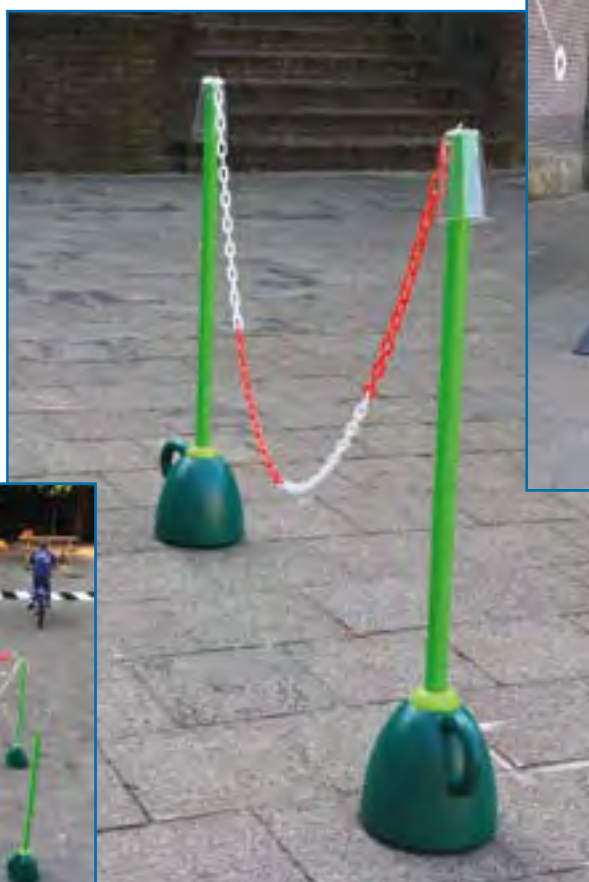
Wat tot voor kort ontbrak was een set materialen om alle oefeningen mee te kunnen uitvoeren. Na maanden van zorgvuldig testen kon in de zomer een set met kwalitatief hoogwaardige materialen worden samengesteld. Na de zomervakantie is deze set –verpakt in een speciale tas met binnentassen- in een oplage van 150 stuks geleverd. Het overgrote deel van de voorraad is verzonden naar scholen in Zuid-Holland, een aantal naar Utrecht en het restant is op voorraad beschikbaar bij het ROV-ZH.

## Onderdelen van de materialenset

De tas bevat onder meer 'zebramatten', halve bollen in kleurrijk kunststof, inklapbare paaltjes, een schuine en een rechte rijplank en een stevig verkeerslicht. Vooral de schuine rijplank is een bijzonder onderdeel: de kunststof 'plank' bestaat uit een aantal delen, die als puzzelstuk-

ken aan elkaar kunnen worden gelegd. Voor de productie ervan is een speciale mal gemaakt. Dit onderdeel is belangrijk om te kunnen oefenen hoe je vaardig fietst over wegdek dat niet egaal is.

Op [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) vindt u een filmimpressie van het nieuwe materiaal in gebruik op basisschool De Regenboog, locatie Oosthout in Voorhout. Er staat eveneens een nieuwsitem met foto's van het materiaal en achtergrondinformatie over 'Verkeerskunsten' online. Scholen en andere geïnteresseerden kunnen de materialenset bestellen via [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl). Meer informatie over de bestelmogelijkheden? Kijk op de site of bel met het ROV-ZH, **079-3300601**.



**Kundig en vol enthousiasme worden de materialen uitgeprobeerd door leerlingen van de Kievitschool in Wassenaar.**

# SCHOOL op SEEF 3.0 wil meer

door Bas van Toledo

Het verkeerseducatieprogramma voor het basisonderwijs SCHOOL op SEEF heeft zich afgelopen jaren vooral onderscheiden door het uitgebreide aanbod aan (praktische en theoretische) educatieve middelen voor de scholen. Vanwege het uitgebreide netwerk aan professionals, de inzet van de scholen en verkeersleerkrachten en aandacht bij gemeenten en regio's is SCHOOL op SEEF een gewaardeerd begrip in het basisonderwijs.

Maar SCHOOL op SEEF wil meer. Naast het grote educatieve aanbod gaat SCHOOL op SEEF zich met ingang van het nieuwe jaar nadrukkelijker richten op de inrichting van de schoolomgeving, communicatie naar en betrokkenheid van gemeenten en opvoeders en het duurzaam verankeren van verkeersveiligheid in het beleid en aanpak van de school. Vanaf nu gaan we verder onder de naam SCHOOL op SEEF 3.0. Met een uitgebreide communicatiestrategie in combinatie met het opzetten van netwerken en meer digitale toepassingen van materialen en projecten, wordt SCHOOL op SEEF 3.0 een integraal en structureel programma voor alle betrokkenen rondom de verkeersveiligheid van een school.

De verkeersleerkracht krijgt bijvoorbeeld meer de rol van een coach van de schoolleerkrachten dan alleen van iemand die les komt geven op school. Zo wordt verkeer ook iets van de school zelf. Daarnaast gaan we meer de samenwerking zoeken met de Zuid-Hollandse Pabo's en ROC-opleidingen tot onderwijsassistent door opleidin-

gen aan te bieden aan studenten. Ook worden nieuwe ontwikkelingen in de markt goed in de gaten gehouden zoals de 'zelfstandige' Verkeersleerkracht als zzp-er. De methode *Samen Duurzaam Veilig op Weg* wordt binnen het programma SCHOOL op SEEF opgenomen, de CHECKLIST zorgt ervoor dat scholen beter gevolgd kunnen worden in hun ontwikkeling naar een Verkeersveilige School en er wordt - als inspiratiebron - een digitale Ideeënbank Schoolomgeving ontwikkeld waarin vele voorbeelden van praktische oplossingen voor verkeersproblemen zijn opgeslagen.

Houd de websites [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) en [www.rovzh.nl](http://www.rovzh.nl) goed in de gaten voor het laatste nieuws, ontwikkelingen en mogelijkheden.



## SCHOOL op SEEF 3.0

# Communicatie en Kennismanagement

Om alle partijen die bij SCHOOL op SEEF betrokken zijn, bekend te maken met 'het vernieuwde programma' en de faciliteiten daarvoor, zal er de komende tijd sterk worden ingezet op communicatie en kennismanagement.

door Ada Aalbrecht

Dat is belangrijk om iedereen die voor het realiseren van SCHOOL op SEEF 3.0 nodig is te mobiliseren en betrokken te houden. (Lees ook het artikel van Bas van Toledo hierboven. Vanzelfsprekend is daarin maatwerk nodig, omdat regio's, scholen, gemeenten en opvoeders nu eenmaal verschillend zijn! In de communicatie richten de 'afzenders' van het programma (de regievoerders en het ROV-ZH in nauwe sa-

menwerking met de RPV's) zich de komende jaren vooral op de volgende groepen:

### 1. Gemeenten

We zullen met zowel de bestuurders als de ambtenaren (verkeer en onderwijs) van gemeenten in gesprek gaan. We willen hen graag bewegen actief te blijven (of te worden) in de zorg voor veilige schoolomgevingen en –routes

en om de ideeën achter SCHOOL op SEEF 3.0 actief uit te dragen naar de scholen en andere betrokkenen zoals omwonenden. Bestuurders in de regio's zullen zich met steun van het ROV-ZH inzetten als 'ambassadeur' richting de eigen scholen.

## 2. Scholen

Schooldirecteuren, verkeerscoördinatoren en leerkrachten zullen ieder op een eigen, passende manier worden benaderd om hen - met de goede, duurzame faciliteiten die SCHOOL op SEEF rijk is - te 'verleiden'. We 'dagen de scholen uit' zelf duurzaam actief te worden en te blijven binnen het programma.

## 3. Pabo- en ROC-studenten

Via de opleidingen zullen de aanstaande leerkrachten en onderwijsassistenten kennis maken met SCHOOL op SEEF en zo al tijdens hun studie worden geschoold en gemotiveerd om met verkeer aan de slag te gaan. Onze inzet op dit punt is met Pabo's en ROC's in gesprek te gaan en zo het aanbod op dit punt te verbreden.

## 4. Intermediairs

Verkeersleerkrachten worden belangrijke ambassadeurs van SCHOOL op SEEF 3.0. Maar ook commerciële bureaus (zoals OBD's) en maatschappelijke organisaties kunnen een belangrijke rol spelen in de pleitbezorging voor en begeleiding bij het vernieuwde programma.

ROV-ZH en de regievoerders zullen daar met hen binnen bestaande of nieuwe opdrachten en activiteiten afspraken over maken.



## 5. Opvoeders:

De 'algemene groep' zullen we stimuleren om bewust en actief te zijn als verkeersopvoeder in alle opzichten (voorbeeldgedrag, oefenen, haal- en brenggedrag, juiste beveiligingsmiddelen en goede fiets). Contactouders verkeer en de bij VVN aangesloten verkeersouders worden meer geïntegreerd in de SCHOOL op SEEF-netwerken (op school en in de gemeente of regio).

## Vernieuwingen in de communicatie

We beginnen natuurlijk niet bij nul als het om communicatie en kennismanagement gaat. Er is immers al een mooie *website*, er komt regelmatig een *digitale nieuwsflits* uit en bovendien is er al heel frequent contact tussen veel betrokkenen.

*Persoonlijk contact* zal – zeker bij de belangrijkste doelgroepen – nog bewuster en intensiever worden ingezet, zowel voor de communicatie tussen ROV-ZH, de regievoerders en RPV's als voor communicatie door met name de bestuurders en de scholen in hun gebied.

Het ROV-ZH heeft daar zelf al de eerste stappen voor gezet door middel van een gesprekkenronde met de RPV's, en heeft daarbij onder meer al eerste afspraken over bestuurlijk ambassadeurschap kunnen maken.

Deze persoonlijke manier van communiceren zal worden gecombineerd met *digitale* middelen.

We streven er ook naar om samen met de RPV's overal *regionale en/of lokale netwerken* op te starten waar gemeenten, verkeersouders, (school)coördinatoren verkeer en verkeersleerkrachten elkaar ontmoeten.

De *website* [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl) (uitgebreid met informatie en tools voor het werken aan de schoolomgeving en de school-thuisroutes en met informatie voor opvoeders) zal interactiever worden door de combinatie met verschillende *sociale media*. 'Interactief' betekent hierbij écht 'interactief': we zullen niet alleen informatie 'zenden', maar gebruikers en bezoekers van de site ook uitnodigen te reageren en mee te denken. Meer dialoog dus!

Een belangrijke noviteit in de communicatie is dat we de *activiteiten en resultaten van SCHOOL op SEEF* zichtbaar maken aan de hand van gekwantificeerde, eenduidige, geografisch te herleiden informatie, gekoppeld aan een kaart.

*Persoonlijke communicatie en free-publicity* zullen - meer dan nu gebeurt - worden ingezet, waarbij we ook de bestuurlijk ambassadeurs zullen uitnodigen actief te zijn bij presentaties en evenementen.

Er komt ook een (beperkte) serie 'gedrukte' middelen in de vorm van flyers over de verschillende onderdelen van het programma. Er wordt naar gestreefd dit alles eveneens als downloadversie op de site te plaatsen.

## Kennismanagement

Het ROV-ZH bereidt een *kennisagenda SCHOOL op SEEF 2012* voor, waar in elk geval plek zal zijn voor

- een grote themabijeenkomst over het vernieuwde programma, en
- workshops voor leerkrachten en coördinatoren verkeer.

Nieuws komt niet alleen op de site [www.schoolopseef.nl](http://www.schoolopseef.nl), maar ook in de digitale SCHOOL op SEEF Nieuwsflits, de SCHOOL op SEEF LinkedIn-groep en de Twitteraccount @schoolopseef.



## Modulenieuws van **TotallyTraffic**

door Ada Aalbrecht

Illustraties: Pixel-id



Het ROV-ZH blijft schaven aan modules uit het programma TotallyTraffic, bijvoorbeeld naar aanleiding van gebruikerservaringen. Zo kwamen er signalen binnen dat de module *De Veilige Fiets* te ingewikkeld was. De Module bestond aanvankelijk uit de onderdelen Fietscheck, Kunst-Licht (kunstlessen over zichtbaarheid en verlichting) en Maak je X-punt (een project van TeamAlert, waarin leerlingen klassikaal debatteren en een fietsrally doen). De complexiteit van de module maakte dat de drempel voor docenten te hoog was om ermee

aan de slag te gaan.

Nu willen de aanbieders van TotallyTraffic (ROV-ZH, regiovoerders en RPV's) juist graag, dat scholen geleidelijk aan meer lessen zelf gaan geven. Daarom heeft het ROV-ZH een tekenaar-vormgever de opdracht gegeven de module te versimpelen en aantrekkelijker te maken voor de leerlingen.

### De nieuwe versie

In de vereenvoudigde module staat één les centraal, waarin de fiets wordt gecheckt en aandacht wordt besteed aan veilig gedrag en zichtbaarheid. De docent kan kiezen voor vervolglussen (voor het uitvoeren van reparaties en/of voor een tweede check). In de module wordt de link gelegd naar de verlichtingscampagne. De les is beschikbaar via [www.totallytraffic.nl](http://www.totallytraffic.nl) achter de Zuid-Hollandse pagina. We zijn erg benieuwd naar de ervaringen van docenten en leerlingen met deze versie!



### De onderdelen Kunst-Licht en Maak je X-Punt

Natuurlijk gooien we geen goede lessen of projecten weg! Daarom blijft het mogelijk om kunstlessen te besteden aan het onderwerp zichtbaarheid en verlichting door een docent van Kunstgebouw in te huren. TeamAlert biedt de les 'Maak je X-punt' als zelfstandige module binnen TotallyTraffic aan. De beide onderdelen vervallen dus niet.

### Volgend jaar

De technische staat van de fiets en zichtbaarheid in het verkeer zijn dermate belangrijke onderwerpen dat het ROV-ZH er tijdens de volgende campagneperiode (oktober 2012) een wedstrijd voor leerlingen aan wil verbinden. Hierover zal via de verschillende media vroegtijdig worden gecommuniceerd.



## Campagne nieuws

### Winter BOB 2011

Eind december start weer de winter- BOB-campagne. De campagneperiode loopt t/m half maart 2012 (tot na het carnaval). De centrale boodschap van de BOB-campagne is: 100% Bob is 0% op. De campagne laat op positieve wijze zien dat het tegenwoordig heel normaal is dat de BOB 'de nul houdt', dus nuchter achter het stuur stapt.

De campagne wordt gevoerd met borden en posters in steden en in de regio's, advertenties in dag- en weekbladen, radio en TV spots en banners op internet. Het ROV-ZH verzorgt op basis van de ingestuurde bestelformulieren de productie en verspreiding van de materialen.



door Corine Zuidgeest



## Bob-sport in Zuid-Holland

door Bas van Toledo

Halverwege februari 2012 start in de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek de campagne Bob-sport. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft landelijk vijf pilotregio's aangewezen om - samen met lokale en regionale partners - het rijden onder invloed na bezoek aan de sportkantine aan te pakken. Uit onderzoek blijkt namelijk dat 25% van alle bezoekers van sportkantines met een of meerdere glazen alcohol op een auto besturen. Onder de beginnende bestuurders overschrijdt bijna 15% de voor hen toegestane limiet van 0,2 promille. Onder de ervaren bestuurders overschrijdt bijna 10% de voor hen toegestane limiet van 0,5 promille. 1 op de 20 bestuurders komt boven de limiet van 0,8 promille en heeft dus meerdere glazen alcohol gedronken.

Reden voldoende om aandacht te besteden aan deze doelgroep. Het Ministerie start in februari een uitgebreide campagne in de vijf pilotregio's (waaronder de Leidse regio en Duin- en Bollenstreek) met reclame-spots, Bob-gadgets, informatie op de websites van de sportbonden, Bob-sport posters op sportverenigingen, etc. Tijdens de campagne worden de bezoekers van de clubs aangespoord alcoholvrij te rijden en met elkaar af te spreken wie de Bob is.

In Zuid-Holland heeft het ROV-ZH het voortouw genomen om, samen met lokale en regionale partners, aanvullende activiteiten rondom de campagne te organiseren.

Onze partners zijn op dit moment de politie Hollands-Midden, de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Holland-Rijnland en de Sportservice Zuid-Holland. Ook wordt de samenwerking gezocht met de gemeenten en sportverenigingen in dit pilotgebied.

Tijdens de campagneperiode worden onder andere de volgende activiteiten opgezet:

- bezoek van Bob-campagneteams in het weekend
- extra IVA-trainingen voor barpersoneel
- narrow-casting op sportverenigingen (doelgroepcommunicatie via beeldschermen)
- alcoholcontroles van de politie
- communicatie activiteiten

De Bob-sport campagne wordt op voetbal-, tennis-, hockey- en korfbalverenigingen gehouden in de volgende gemeenten: Hillegom, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude.

De campagne loopt tot juni 2012.

Voor meer informatie over de activiteiten of bij interesse in participatie of samenwerking kunt u contact opnemen met Bas van Toledo, tel. 079 3300608, [wb.van.toledo@pzh.nl](mailto:wb.van.toledo@pzh.nl)



### Bon voor gratis **ROV** MAGAZINE

Wilt u voortaan regelmatig ROV Magazine ontvangen? Stuur dan een e-mail naar [rovinfo@pzh.nl](mailto:rovinfo@pzh.nl) of vul de bon in en stuur deze in een voldoende gefrankeerde enveloppe naar:  
ROV Zuid-Holland, Engelandlaan 172, 2711 DW Zoetermeer

Naam: \_\_\_\_\_

Organisatie + functie: \_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_

Postcode: \_\_\_\_\_

Plaats: \_\_\_\_\_

e-mail: \_\_\_\_\_