

## **Beleidsplan 2019 - 2021**

*Meerjaren plan van activiteiten van de Stichting Road safety for all*

## **1. Inleiding**

Eens per drie jaar maken we een Beleidsplan. Dit is aanleiding om terug te kijken op de afgelopen drie jaar en met name te bezien in hoeverre onze doelstellingen zijn gehaald, welke voorgenomen activiteiten wel/niet zijn uitgevoerd en wat we daarvan hebben geleerd. In het nieuwe meerjaren plan formuleren we de doelstellingen en de hoofdlijnen van het beleid voor de komende drie jaar. Daarnaast maken we elk jaar een Werkplan voor het komende kalenderjaar. Dit is een uitwerking van het Beleidsplan en bevat een concreet overzicht van geplande activiteiten.

## **2. Uitgangspositie**

De huidige positie van de stichting is als volgt te beschrijven:

- de stichting heeft een bescheiden, gevestigde positie in het werkveld; dit weerspiegelt zich in een stabiel opdrachtenpakket.
- de stichting werkt vanuit een focus, met een uitgewerkte visie op onze voorkeurlanden en op de soorten problemen, waarop we succesvol willen inspelen.
- de stichting beschikt over een stabiele personeelsbezetting van vrijwilligers: een kleine vaste kern (2 personen, managing director, partner) met daar omheen een groep van enige experts die op afroep beschikbaar zijn.
- de stichting beschikt over de benodigde faciliteiten: een gebruiksvriendelijke website.
- de stichting beschikt over een gezonde financiële basis: onze kosten zijn gedekt door inkomsten uit opdrachten en subsidies.

Deze positie was al in 2013 na de eerste beginjaren bereikt en is sindsdien geconsolideerd. Enerzijds stemt dit tot tevredenheid, anderzijds moet geconstateerd worden dat we er maar beperkt in geslaagd zijn om de groei-ambities in het voorgaande Meerjarenplan 2016-2018 te realiseren.

In de afgelopen Jaarverslagen is hierover in detail gerapporteerd. Verschillende factoren kunnen de beperkte groei verklaren. Het professionaliseren en overeind houden van Delft Road Safety Courses heeft aan Wesemann en Godthelp uit hoofde van hun DRSC functies heel veel tijd gekost. In de (andere) aangegane coalities hebben we wel tijd en aandacht geïnvesteerd, maar dit heeft nog niet geleid tot structurele samenwerking.

- a) Het aantal door Safe Crossings ontwikkelde nieuwe projecten bleef achter bij onze verwachting.
- b) We droegen op bescheiden schaal bij aan het EU project Safer Africa, o.a. door onze kennis over opleidingen in Afrika beschikbaar te stellen. Vanuit het project werd verder geen beroep op ons gedaan.
- c) Onze ambitie om bij te dragen aan het e-learning programma van de TU Delft wacht op sterkere initiatieven dienaangaande van de TU.
- d) Onze participatie in onderzoeksprojecten en begeleiding van afgestudeerden TUD kwam door gebrek aan capaciteit aan onze kant nog niet van de grond.
- e) De coalitie Netherlands Road Safety Initiative leidt een sluimerend bestaan. Wacht op nieuwe impulsen.

In de komende drie jaar willen we de focus leggen op een beperkt aantal ontwikkelingslijnen. In eerste instantie blijft daarbij onze betrokkenheid bij de DRSC van belang. Daarnaast willen we een aantal onderzoeks- en opleidingslijnen stimuleren. We willen daarbij met name de mogelijkheden van samenwerking met lokale universiteiten verkennen. Daarom worden in dit meerjarenplan naast (lopende) projecten ook een aantal verkennende activiteiten vermeld. Naast inhoudelijke overeenstemming zal daarbij ook gelet worden op sterkte en commitment van de partners.

De financiële reserves zijn verder opgebouwd. Als er (aanvullende) financiering nodig is van onze projecten en verkenningen kunnen we overwegen om die (deels) uit eigen middelen te verstrekken.

## **3. Advisering**

Het OECD twinning project Nederland- Cambodia is na zes jaar in 2015 beëindigd. Er is voldoende reden om met de opgebouwde expertise ons werk in Cambodia voort te zetten. Een van de

aandachtspunten is nog steeds het verbeteren van de verkeersongevallen registratie. De WB is bereid hierin te investeren en de OECD/ITF heeft aan SWOV en ons verzocht een offerte voor een twee jarig project (2019/2020) op te stellen. We hebben onze medewerking toegezegd.

#### *Projectverkenningen*

We zullen actiever de behoefte aan beleidsondersteuning onderzoeken. Tijdens een interne brainstorm sessie zijn enkele onderwerpen benoemd die zich daarvoor lenen (snelheidsbeheersing met maatregelen zoals getest door Safe Crossings; ontwikkelen van richtlijnen voor wegontwerp). Daarvoor zullen we onze contacten aanboren via het DRSC alumni netwerk.

### **4. Kennisoverdracht**

Delft Road Safety Courses is voor ons het belangrijkste project voor kennisoverdracht aan LMIC. Eind 2016 is deze bundel activiteiten ondergebracht in een stichting. Een van de zetels in het bestuur is voorbehouden aan een medewerker van RSfA . Tot mei 2020 bekleedt Wesemann deze zetel als secretaris/penningmeester. Onlangs heeft het bestuur besloten om geen (professionele) directeur aan te stellen maar diens taken te laten vervullen door een Stuurgroep bestaande uit vrijwilligers (te weten Wegman (voorzitter), Godthelp (secretaris) en Wesemann). De hoogleraar Verkeersveiligheid van de TUD (Hagenzieker) is benoemd tot wetenschappelijk adviseur. Daarnaast heeft het bestuur een opdracht aan Trail (onderzoeksschool TUD) verstrekt om dit jaar het Course management te verzorgen. Voor de cursus 2019 in Delft is een nieuwe cursusleider aangesteld, prof. Divera Twisk (ex SWOV) tijdelijk verbonden aan de Queensland University of Technology. De selectie van deelnemers is toevertrouwd aan een commissie bestaande uit o.a. Godthelp (voorzitter) en Van der Horst. De hoop is dat deze structuur en de daarin aangestelde personen drie jaar zullen functioneren. In 2019 wordt met de FIA Foundation gesproken over verlenging van de bestaande MoU met een jaarlijkse grant voor nog eens vijf jaar (2020-2024).

De cursus in Delft is een vaste jaarlijkse activiteit. Er zijn inmiddels 5 local courses gegeven (Abu Dhabi, Ghana 3 maal, Brazil). Een ambitieus voorstel voor 3 maal 3 courses (in Ghana, Kenya en Cambodia) in 2019/20/21 is onlangs ingediend bij de WB. De courses in Cambodia worden in samenwerking met de Queensland University of Technology verzorgd.

Uit het voorgaande blijkt dat Godthelp en Wesemann voorlopig nog veel tijd zullen besteden aan DRSC .De komende jaren zal DRSC plannen moeten ontwikkelen voor hun opvolging.

#### *Projectverkenningen*

DRSC streeft er naar om (delen van) de PAO course in Delft ook online aan te bieden. We willen hier actief aan bijdragen. De TU Delft (prof. Hagenzieker) is bezig met het ontwikkelen van een online master course Verkeersveiligheid binnen civiele techniek. Een van de beoogde modules betreft de verkeersonveiligheid in LMIC, geënt op (onderdelen van) de DRSC course in Delft. We zullen onderzoeken hoe we hier actief aan kunnen bijdragen.

Binnen het EC project Safer Africa wordt een meer-omvattende online course over verkeersonveiligheid in LMIC ontwikkeld. We zullen onderzoeken of we hier actief aan kunnen bijdragen en het resultaat in kunnen passen in het werk van DRSC.

### **5. Kennisontwikkeling**

#### *Projectverkenningen*

We zullen actiever nagaan wat bij onderzoekers in LMIC de behoefte is aan ondersteuning. Tijdens een interne brainstormsessie zijn onderwerpen benoemd die zich hiervoor zouden kunnen lenen (vertalen van DV principes naar LMIC; training in verkeersobservatiemethoden). We zullen daarvoor onze contacten met het DRSC alumni netwerk aanboren. In het DRSC proposal voor de WB zijn ook 3 courses voor onderzoekers voorzien; dit biedt vele aanknopingspunten voor overleg over verdere samenwerking.

Voor de implementatie van Duurzaam veilig in LMIC heeft Godthelp ideeën ontwikkeld over de introductie van “self explaining cars”. Hierover heeft hij een paper ingediend voor het PIARC World

Road Congress dat in oktober a.s. plaatsvindt in Abu Dhabi (zie bijlage). De bedoeling is om interesse te wekken bij en contacten te leggen met beleids mensen en onderzoekers in LMIC; vervolgens kan onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn om in samenwerking met hen deze ideeën verder uit te werken in een onderzoekprogramma.

Ook zal in overleg met prof. Hagenzieker worden nagegaan wat de mogelijkheden zijn om masterstudenten een scriptieonderzoek naar de introductie van “self explaining cars” in LMIC's te laten uitvoeren.

## **6. Organisatiebeheer**

In de structuur van de organisatie willen we geen wijzigingen aanbrengen. We hebben onlangs een nieuwe vaste medewerker (Richard van der Horst) op vrijwillige basis aangesteld als principal scientist. Afhankelijk van het werkaanbod kan het nodig zijn om meer vrijwilligers te werven; daaruit kan een vaste relatie ontstaan.

Zoals hierboven blijkt wordt de samenwerking met Safe Crossings in het kader van de afgesloten MoU voortgezet.

Het Netherlands Road Safety Initiative (NRSI) is niet levensvatbaar gebleken en functioneert niet meer.

Binnen DRSC worden plannen voorbereid om naast de FIA Foundation ook andere grote sponsors te werven. Naast het onlangs opgestarte UN Road Safety Fund wordt ook gedacht aan sponsors in Nederland (Postcode Loterij; Nuffic). We zullen nagaan wat de mogelijkheden zijn om een samenhangend pakket van activiteiten op het gebied van onderwijs, onderzoek en advisering aan te bieden van DRSC, RSfA en Safe Crossings.

De website en de brochure wordt jaarlijks geactualiseerd.

Het relatienetwerk wordt vanuit de samenwerking in projecten, bij het ontwikkelen van nieuwe projecten, via het alumni netwerk en de social media (Linkedin) geleidelijk uitgebreid.