



Werkplan 2024 Verkeer- en Vervoerberaad Groningen

- **Uitvoeringsprogramma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid**
- **Regionale regie Strategisch plan Verkeersveiligheid en het brede werkveld van verkeer en vervoer**
- **Organisatie**

Vastgesteld in de VVB stuurgroep 14-12-23
Versie 25-10-23

Verkeer- en Vervoerberaad Groningen
Provincie Groningen
Postbus 610
9700 AP GRONINGEN

Secretariaat VVB / Verkeerswijzer Groningen
Telefoon: (050) 3164608
Email: vvb@provinciegroningen.nl
Website: www.verkeerswijzergroningen.nl

Inhoudsopgave

1. Waar staan wij nu? - Onze doelstellingen, een stand van zaken

DEEL 1 - Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

2. Het fundament - verkeerseducatie in het onderwijs

- 2.1 Mogelijkheden 2024
- 2.2 Basisonderwijs (4 t/m 12 jaar)
 - 2.2.1 Verkeerseducatie activiteiten basisonderwijs
 - 2.2.2 Label Verkeersactie School
- 2.3 Voortgezet onderwijs (12 t/m 17 jaar)

3. Inzet op bredere thema's en verkeersveiligheidscampagnes 18+

- 3.1 Hoofdthema's voor 18-plus
 - 3.1.1 Fietsers 18-60 jaar - middelengebruik
 - 3.1.2 Jonge bestuurders 16-24 jaar - snor-bromfietsers (scooterrijders)
 - 3.1.3 Jonge bestuurders 18-24 jaar - automobilisten
 - 3.1.4 Senior fietsers (65+)
 - 3.1.5 Senior Automobilist
- 3.2 Hoofdthema's gekoppeld aan bredere SPV-(campagne) thema's, 18+
 - 3.2.1 Voorlichtingscampagnes
 - 3.2.2 Landelijke thema's
 - 3.2.3 Werkgeversaanpak verkeersveiligheid
 - 3.2.4 Samenwerking met de politie: combinatie handhaving en educatie
- 3.3 Bredere verkeersveiligheidsthema's
 - 3.3.1 Traject of locatiegerichte aanpak
 - 3.3.2 Fietsstimulering - Jong geleerd is oud gedaan
 - 3.3.3 Veilige Schoolroutes
 - 3.3.4 Nieuwe Nederlanders
 - 3.3.5 Voorlichting bij wegwerkzaamheden - Samen Wegwerken
 - 3.3.6 Moddercampagne
 - 3.3.7 Onze scholen zijn begonnen
 - 3.3.8 Drugs in het verkeer
 - 3.3.9 Nachtbuscampagne
- 3.4 Extra regionale en gemeentelijke thema's
 - 3.4.1 Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers
 - 3.4.2 Maatwerk per gemeente

Inhoudsopgave

DEEL 2 - Regionale regie Strategisch plan Verkeersveiligheid en het brede werkveld van verkeer en vervoer

4. Het VVB en het brede werkveld van verkeer en vervoer

- 4.1 Afstemming over verkeer(sveiligheid) en onderzoek
 - 4.1.1 Beleidsvorming: thema's en werkgroepen
 - 4.1.2 Thema's
- 4.2 Werkgroepen
- 4.3 Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid

5. Regionale uitwerking en regie Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030

- 5.1 De risico gestuurde verkeersveiligheidsaanpak
- 5.2 Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2021-2014 VVB Groningen
- 5.3 Proces om te komen tot een regionale uitvoeringsprogramma SPV2030 in VVB verband
- 5.4 Governancestructuur - Regionale uitwerking van het SPV 2030
- 5.5 Risico analyse tools
 - 5.5.1 Tools, analyses, actualisatie en doorontwikkeling

DEEL 3 - Organisatie

6 Organisatie, monitoring en kwaliteitsbewaking

- 6.1 Samenstelling en organisatie VVB Groningen
 - 6.1.1 Bijeenkomsten VVB
- 6.2 Secretariaat Verkeer- en Vervoerberaad
 - 6.2.1 Werkzaamheden
 - 6.2.2 Organisatiestructuur verkeerseducatie
 - 6.2.3 Bezetting VVB-secretariaat
- 6.3 Monitoring en onderzoek
 - 6.3.1 WEVER-Toets
 - 6.3.2 Kwaliteitsbewaking

7 Communicatie

- 7.1 Communicatie doelstelling
- 7.2 Herkenbare, uniforme boodschap
- 7.3 Regie op de communicatie
- 7.4 Website
- 7.5 Nieuwsbrief
- 7.6 Social media
- 7.7 Merk Verkeerswijzer Groningen laden
- 7.8 Ouders bereiken

8 Financiën

Begroting 2024

Bijlagen

- I Infographic inzet op doelgroepen, thema's en modaliteiten vanuit Beleidskader Verkeerseducatie 2030
- II Organisatieschema VVB
- III Infographic - jaaroverzicht activiteiten 2022

Voorwoord - Samenwerken aan proactief verkeersveiligheidsbeleid

In 2021 hebben wij ons VVB Beleidskader Verkeerseducatie 2030 en de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2021-2024 VVB Groningen vastgesteld. In 2022 heeft de provincie Groningen het (Uitvoerings)programma Mobiliteit 2022-2027 vastgesteld. Vanuit dit programma komt voor de doelgroep 18+ een intensivering op het VVB programma Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. Drie belangrijke plannen die het beleid, en samenwerken aan verkeersveiligheid in VVB verband bepalen.

In dit werkplan bieden we scholen weer de mogelijkheid om deel te nemen aan ons Programma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. In dit programma zijn praktische lessen opgenomen over diverse thema's waarover een kind, jongere in elke levensfase het meeste over zou moeten leren om veilig(er) aan het verkeer deel te (kunnen) nemen. Kinderen nemen actief aan deze praktische lessen deel. Volwassenen bereiken we bij onze inzet voor de landelijke verkeersveiligheids-campagnes door ze bijvoorbeeld in een simulator verkeers(on)veilig gedrag te laten ervaren en ook door met ze in gesprek te gaan tijdens interventies op straat en festivals. De senior fietser krijgt extra aandacht door een op maat gemaakte aanpak "Doortrappen Groningen" per gemeente met o.a. interventies over veilig (blijven) fietsen.

Dit jaar starten we ook met het benaderen van werkgevers. Met hen gaan we in gesprek over wat zij, met ondersteuning van ons, kunnen doen (onder werktijd) aan een veiligere deelname aan het verkeer van hun medewerkers. Daarnaast gaan we proactief (meer) stakeholders binnen en buiten het netwerk van het VVB betrekken bij onze activiteiten.

Vanuit onze regionale aanpak, de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid, voor het (nationaal) Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 blijven we gemeenten ondersteunen in de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid. In VVB-verband gaan we samenwerken aan de thema's: fiets(veiligheid), snelheid, 30km wegen, 50km wegen en landbouwverkeer. Hiervoor hebben we in VVB-verband (los van dit werkplan) een uitvoeringsprogramma tot en met 2025 opgesteld. Vanuit onze regionale regisseursrol verkeersveiligheid voeren we overleg met de politie Noord NL en het Openbaar Ministerie over verkeershandhaving. We investeren in de afstemming en overleg tussen de (gemeentelijke) ambtelijke verkeerskolom en bestuurskolom integrale veiligheid. Ons doel hierbij is om meer (innovatieve) verkeershandhaving (op de meest onveilige plekken) te laten plaatsvinden. In noordelijk verband zoeken we nadrukkelijk naar samenwerkingskansen en werken wij samen aan informatie gestuurde verkeershandhaving en aan innovatie in verkeersveilig gedrag.

Een nieuw jaar waarbij samenwerken centraal staat in ons streven naar "nul verkeersslachtoffers !"

Team VVB secretariaat

Inleiding

Het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB) is een samenwerkingsverband van de Provincie Groningen, de gemeenten en (maatschappelijke)organisaties waarin wordt overlegd en afstemming plaatsvindt over het brede werkveld van verkeer en vervoer.

Het VVB beslaat het gehele verkeer- en vervoerterrein en zorgt onder andere voor vertaling van het rijksbeleid in regionaal en lokaal beleid, heeft als belangrijk doel het bevorderen van kennisuitwisseling en het afstemmen van vraagstukken en activiteiten binnen het brede verkeers- en vervoerveld.

Proactieve, risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid

Regionale uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

In 2019 is nationaal het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) vastgesteld. Hierin wordt gewerkt met een nieuwe aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op basis van proactief risicogestuurd maken van verkeersveiligheidsbeleid. Bij de risicogestuurde aanpak wordt niet alleen teruggekeken naar verkeersongevallen, maar ook naar factoren die van invloed kunnen zijn op het ontstaan hiervan. Factoren zoals: hoge snelheid, alcohol, afleiding of de inrichting van een weg of fietspad.

Het VVB-secretariaat is regionaal regisseur voor de regionale uitwerking van het SPV2030. In 2021 is in VVB-verband de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid VVB Groningen 2021-2024 vastgesteld met hierin vijf thema's om gezamenlijk in VVB-verband aan te gaan werken. En in 2023 is het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid vastgesteld met hierin de activiteiten die we voor de vijf thema's gaan uitvoeren.

In het SPV2030 is afgesproken om in elke provincie een governancestructuur voor de regionale afstemming over verkeersveiligheid in te gaan richten. Dit doen wij in onze provincie (al vele jaren) in VVB-verband.

Verkeer en vervoer

Daar waar kansen liggen om verkeers(veiligheids) vraagstukken gezamenlijk op te pakken, zullen wij stimuleren om dit samen te gaan doen en streeft het VVB-secretariaat ernaar om dit te ondersteunen. Voorbeelden hiervan zijn: analyses en tools voor verkeersveiligheids- risicoanalyses voor het SPV2030, landbouwnetwerk, voorrang rotondes, bebording en belijning in relatie tot snelheid, modderprotocol, beheer van ABRI's, model aanpak veilig fietsen, convenant recreatieve routenetwerken, rookvrij OV etc. In voorkomende situaties kan hiervoor een werkgroep worden ingesteld.

Gedeputeerde Staten legde jaarlijks het voorgenomen bestedingsplan DuVV (Decentralisatie uitkering Verkeer en Vervoer) aan het VVB voor. Het VVB adviseerde Gedeputeerde Staten over de verdeling van de DuVV-middelen. Met de komst van het (Uitvoerings)Programma Mobiliteit zijn alle middelen voor het onderdeel Bereikbaarheid samengevoegd in het Mobiliteitsfonds. Het VVB heeft hierin geen adviserende rol meer.

Verkeerseducatie als proactief instrument - Programma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

In 2021 hebben wij het Beleidskader Verkeerseducatie 2030 VVB Groningen in VVB-verband vastgesteld. In dit Beleidskader staan de prioriteiten van het VVB voor de komende tien jaar op het gebied van proactieve gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie en verkeersveiligheids campagnes. In het Beleidskader staat beschreven:

- Op welke wijze geven we invulling aan verkeerseducatie, dat de basisvaardigheden van verkeersdeelnemers (inwoners) in de provincie moet verbeteren?

- Welke specifieke problemen, groepen en/of verkeersgedragingen geven we prioriteit bij het verbeteren van de verkeersveiligheid door voorlichting en educatie? En we beschrijven globaal met welke activiteiten en hoe we dit organiseren.

Een belangrijke taak van het VVB-secretariaat is het proactief stimuleren van veilig verkeersgedrag bij weggebruikers. Vanuit het Programma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid verzorgt zij sinds 2015 het grootste gedeelte van de werkzaamheden voor de organisatie van de verkeerseducatie-activiteiten en verkeersveiligheidscampagnes (in VVB verband) bij alle gemeenten en voor de Provincie Groningen. Hiervoor is onder de naam Verkeerswijzer Groningen een (interne) uitvoeringsorganisatie opgezet. Wij richten ons met verkeerseducatie-activiteiten en voorlichtingscampagnes op verkeersdeelnemers van nul tot honderd en op veel vervoerswijzen van driewieler tot trekker. Dat alles vanuit het principe 'Een leven lang leren' door permanente verkeerseducatie.

Een ander deel van de activiteiten is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren door middel van voorlichting en educatie. Daarbij zetten we gericht in op verkeerssituaties, verkeersgedragingen en (doel)groepen die uit analyses als problematisch naar voren komen. Hierbij staat de drie E-aanpak centraal: Engineering (infrastructuur), Education (educatie, gedragsbeïnvloeding) en Enforcement (handhaving), die inmiddels aangevuld wordt met de E van Empowerment/Engagement. Wij geven (vanaf dit jaar) ondersteuning bij de totstandkoming en (deels) bij de uitvoering van de drie E-aanpak.

Voor Engineering, maatregelen die in de infrastructuur moeten worden genomen, zijn in principe de wegbeheerders afzonderlijk verantwoordelijk. Zij stellen hiervoor hun eigen plannen op, maar zoeken hierover wel afstemming (voor een uniform wegbeeld) met elkaar binnen het VVB. Vaak kan subsidie worden verkregen voor infrastructurele aanpassingen. Het VVB-secretariaat ondersteunt bij de uitvoering van (provinciale en rijks-) subsidieregelingen verkeersveiligheid. Op het gebied van Educatie geven wij advies en ondersteuning in de uitvoering van de drie E-aanpak.

Enforcement is een taak van de politie, die net als het VVB de landelijke verkeersveiligheids-campagnes volgt en daar hun handhavingsinzet op inricht. Het VVB-secretariaat ondersteunt de politie met communicatie en voorlichting. Het VVB-secretariaat ondersteunt ook Empowerment/Engagement, waarin de vraag centraal staat hoe je inwoners en weggebruikers een eigen rol kunt geven in de aanpak van verkeersgedrag.

Beleidskeuzes

De beleidsmatige keuzes die wij hebben gemaakt zijn vastgelegd in twee documenten die wij in samenwerking met de deelnemers uit het VVB hebben opgesteld:

1. De Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid VVB Groningen 2021-2024, waarin we de stand van zaken m.b.t. de verkeersveiligheid in de hele provincie Groningen beschrijven. En waarin kansrijke (SPV) thema's om in VVB verband aan samen te werken zijn beschreven.
2. Het Beleidskader Verkeerseducatie 2030 VVB Groningen, waarin de keuzes zijn vastgelegd ten aanzien van gedragsbeïnvloeding door verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes voor doelgroepen, thema's en modaliteiten.

De uitgangspunten die wij in deze plannen hebben beschreven maken vanaf 2022 deel uit van het (Uitvoerings)programma Mobiliteit 2022-2027. Drie belangrijke plannen die het beleid, en samenwerken aan verkeersveiligheid in VVB verband bepalen.

Deze documenten vormen de basis van het verkeersveiligheids- en verkeerseducatiebeleid van het VVB Groningen. De activiteiten in dit werkplan voor 2024 geven invulling aan dit beleid.

Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid VVB Groningen 2021-2024

Onder regie van het VVB secretariaat hebben wij in samenwerking met RHDHV de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid opgesteld. Deze gezamenlijke Uitvoeringsagenda is onze

regionale uitwerking van het (nationaal) Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en markeert de start van een nieuwe verkeersveiligheidsaanpak. De aanpak is gebaseerd op twee pijlers: de risicogestuurde aanpak van de verkeersveiligheid en de integrale aanpak waarin maatregelen op het gebied van de drie E's Engineering, Education en Enforcement worden gecombineerd om situaties aan te pakken. In deze Uitvoeringsagenda brengen we de risico's in kaart die er voor de Groningse verkeersveiligheid zijn en geven we een globaal beeld van de verschillende maatregelen die ingezet kunnen worden.

We realiseren ons dat we in de gezamenlijke aanpak in VVB-verband van de verkeersveiligheid niet op alle thema's even zwaar kunnen inzetten. Dit vraagt dus om prioriteitsstelling. We hebben daarom een selectie gemaakt van thema's die we het meest kansrijk achten om samen in VVB-verband aan te werken. Overigens zonder dat de andere thema's uit beeld raken. Gemeente of Provincie kunnen uiteraard zelf besluiten om aan de overige thema's individueel te werken.

Besloten is om met de thema's: fiets, snelheid, 30km-wegen, 50km-wegen en landbouwverkeer samen aan de slag te gaan.

De uitvoeringsagenda verkeersveiligheid vormt, samen met de detailrapportages per gemeente en provincie en de (analyse)tools, het vertrekpunt voor het maken van uitvoeringsplannen per gemeente, provincie en in VVB-verband. In 2023 is het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid VVB 2024-2025 vastgesteld met hierin de activiteiten die we voor de vijf thema's gaan uitvoeren.

Beleidsaccenten Verkeerseducatie 2030

Om inzicht te krijgen aan welke doelgroepen, thema's en modaliteiten we de komende jaren aandacht moeten besteden, hebben we samen met gemeenten en provincie een risicoanalyse gemaakt die aansluit op de negen SPV-thema's: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders. Daarnaast hebben we een breed scala aan stakeholders om input gevraagd: vertegenwoordigers van scholen, verkeersouders, uitvoerders van verkeerseducatie, maatschappelijke (verkeers)organisaties en gemeenten.

Samen met de gemeenten hebben we de verschillende doelgroepen en verkeersveiligheidsthema's gescoord. Vervolgens hebben we bepaald op welke van deze doelgroepen we op een goede manier verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes gaan inzetten. Zo kunnen we bepalen hoe (voor wie en wat?) we met de inzet van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes een effectieve bijdrage kunnen leveren aan de reductie van verkeersslachtoffers.

De uitkomsten van deze risicoanalyse en gesprekken zijn het vertrekpunt voor het Beleidskader Verkeerseducatie 2030 VVB Groningen.

In het Beleidskader Verkeerseducatie zetten wij uiteen welke prioriteiten wij de komende jaren stellen bij permanente verkeerseducatie en bij de aanpak van de verkeersonveiligheid in de provincie door middel van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes. In het Beleidskader staat op welke wijze wij invulling geven aan permanente verkeerseducatie, die de basisvaardigheden van verkeersdeelnemers (inwoners) in de provincie moeten verbeteren. En aan welke specifieke (SPV) thema's, doelgroepen, modaliteiten en verkeersgedragingen wij prioriteit geven bij het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van voorlichting en educatie. Het Beleidskader verkeerseducatie is het vertrekpunt voor het opstellen van het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid, onderdeel van het VVB werkplan, waarin de uitvoering van verkeerseducatie en voorlichtingsactiviteiten tot uitdrukking komt.

In deze infographic is samengevat weergegeven aan welke doelgroepen, thema's en modaliteiten wij tot en met 2030 via verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes aandacht gaan besteden. De infographic is in bijlage 1 op groter formaat te bekijken.



Infographic inzet op doelgroepen, thema's en modaliteiten vanuit Beleidskader Verkeerseducatie tot en met 2030

Leeswijzer

Dit werkplan is in drie delen opgesteld. Het eerste deel gaat over ons Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid waarin u kunt lezen op welke doelgroepen, (SPV) thema's en modaliteiten wij inzet plegen op gedragsbeïnvloeding doormiddel van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes.

In het tweede deel kunt u lezen wat wij in VVB verband doen aan het brede werkveld van verkeer en vervoer waarin ook onze regionale regisseursrol voor de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 wordt beschreven. In het derde deel beschrijven we hoe het VVB Groningen is georganiseerd.

DEEL 1 - Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

In hoofdstuk 1, **Waar staan wij nu? - Onze doelstellingen, een stand van zaken** staat samengevat wat onze doelstellingen zijn en hoe ver wij daarmee zijn.

In hoofdstuk 2, **Het Fundament verkeerseducatie in het onderwijs** staat beschreven welke activiteiten wij in 2024 gaan uitvoeren. Voor het (basis- en voortgezet) onderwijs zetten wij een breed verkeerseducatieprogramma in op het gebied van de permanente verkeerseducatie.

In hoofdstuk 3, **Inzet op bredere thema's en verkeersveiligheidscampagnes 18+** wordt beschreven hoe wij individuele inwoners en weggebruikers die niet georganiseerd deelnemen aan verkeerseducatie activiteiten bereiken. Hiervoor zetten we verkeersveiligheidscampagnes in, betrekken we werkgevers, en ondersteunen we in de voorlichting die door de politie bij controles gegeven wordt.

DEEL 2 - Regionale regie Strategisch plan Verkeersveiligheid en het brede werkveld van verkeer en vervoer

In hoofdstuk 4, **Het VVB en het brede werkveld van verkeer en vervoer** staat beschreven dat wij ons (soms in werkgroepverband) bezighouden met de voorbereiding en uitwerking van beleidsthema's binnen het brede werkveld van verkeer en vervoer, van beleidsvorming tot specifieke thema's.

In hoofdstuk 5, **Regionale uitwerking en regie Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030** gaan wij in op onze gezamenlijke inzet op diverse verkeersveiligheidsthema's en onze regierol hierin.

DEEL 3 - Organisatie

In hoofdstuk 6, **Organisatie en monitoring** beschrijven we de organisatie van verkeerseducatie en het VVB secretariaat en in hoofdstuk 7, **Communicatie** hoe we over veel activiteiten en campagnes communiceren.

Dit werkplan sluit af in hoofdstuk 8, **Begroting**.

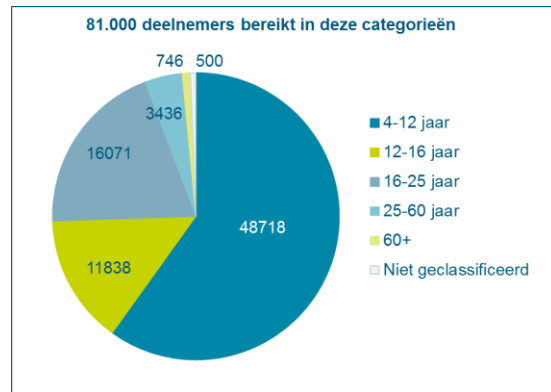
DEEL 1 - Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

1 Waar staan wij nu? - Onze doelstellingen, een stand van zaken

In het Beleidskader Verkeerseducatie 2030 hebben wij bepaald welke prioriteiten wij de komende jaren stellen bij permanente verkeerseducatie en bij de aanpak van de verkeersonveiligheid in onze provincie door middel van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes. En aan welke specifieke (SPV) thema's, doelgroepen, modaliteiten en verkeersgedragingen wij prioriteit geven bij het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Samengevat ons bereik in 2022

In 2022 namen 81.000 mensen deel aan onze activiteiten op scholen, straat/festivals. Deze zijn bereikt in verschillende categorieën. In bijlage III is onze Infographic opgenomen met hier gedetailleerde informatie bij welke activiteiten de verschillende doelgroepen zijn bereikt.



Doelstellingen tot en met 2030

Het Beleidskader Verkeerseducatie heeft als horizon het jaar 2030. Het Programma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2024 (als onderdeel van het VVB werkplan) is het derde uitvoeringsprogramma wat wij hebben opgesteld langs de lijnen zoals wij die in het Beleidskader verkeerseducatie hebben uitgezet. Met dit programma geven wij uitvoering aan de diverse doelstellingen die wij hebben opgesteld voor verschillende thema's en doelgroepen. Als basisjaar (ter vergelijking) is gekozen voor 2019. In 2020 en 2021 konden veel activiteiten als gevolg van de coronapandemie niet doorgaan. Deze cijfers geven een vertekend beeld. Hieronder zijn alle doelstellingen beschreven en wordt de komende jaren per doelstelling beschreven waar wij staan en of er meer (of minder) inzet nodig is om de doelstelling te bereiken.

Basisonderwijs (4 t/m 12 jaar)

Doel is dat in 2030 80% (227) van alle basisscholen (287) in elk blokjaar* deelneemt aan een verkeerseducatie activiteit.						
Doelstelling doelgroep (4 t/m 12 jaar)	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
	2018/2019	2024/2025	2021/2022	2023/2024	2024/2025	2030
Deelname aantal basisscholen aan activiteiten in elk blokjaar	52% *1	65%	49% *1	n.t.b.		80%
Deelname aantal basisscholen met niet in elk blokjaar deelname	38% *2	n.v.t.	41% *2	n.t.b.		n.v.t.
Aantal deelnemende leerlingen	41.561 (2019)	n.v.t.	48.718	n.t.b.	X (2024)	n.v.t.

* Blokjaar: Een blokjaar beslaat twee klassen/schooljaren, groep 1+2, 3+4 etc. Deelname wordt over 2 (school)jaren gemeten.

*1 Het bereik wordt gemeten over twee (school)jaren omdat de activiteiten voor twee groepen (klassen) worden aangeboden.

*2 In 2022 nam 90% (258) van de basisscholen (284) deel aan onze activiteiten, maar niet elke school nam in elk (blok)jaar deel aan een activiteit.

Label Verkeersactieve School (voorheen: Gronings Verkeersveiligheidslabel)

Doelen per jaar en voor 2030 zijn nog nader in 2024 te bepalen						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling doelgroep	2019	2024	2022	2023	2024	2030
Deelname aantal basisscholen	64*	60	2	30		n.t.b.

* Tot 2021 konden scholen ons Verkeersveiligheidslabel halen. Dit label, de methode en criteria, zijn aangepast. Scholen worden nu herijkt en als deze voldoen aan de nieuwe criteria krijgen zij het nieuwe label "Verkeersactieve school". Zie hoofdstuk 2.

Fietsstimulering Hi Bike!

Doel is dat 75 basisscholen in 2024 deel hebben genomen						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling doelgroep	2019	2024	2022	2023	2024	2024
Deelname aantal basisscholen	n.v.t.	20	13	20		75

Voortgezet onderwijs (12 t/m 17 jaar)

Doel is dat in 2030 50% (50) van alle onderwijsvestigingen (100), in zowel de onderbouw als bovenbouw, deelneemt aan een verkeerseducatie activiteit.						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling doelgroep	2018/2019	2024/2025	2021/2022	2023	2024	2030
Deelname aantal vo-mbo-roc vestigingen aan activiteiten in zowel in onder- als bovenbouw	19%	29%	14%	n.t.b.		50%
Deelname aantal vo-mbo-roc vestigingen met alleen deelname in onder- of bovenbouw	33%*	n.v.t.	31%*	n.t.b.		n.v.t.
Aantal deelnemende leerlingen	12.514	n.v.t.	11.838	n.t.b.	X ₍₂₀₂₄₎	n.v.t.

* In 2022 nam 45% van de scholen deel aan onze activiteiten, maar niet elke school nam zowel in de onder- als bovenbouw deel aan een activiteit.

18-60 jarigen

Tot 2023 was vanuit het Beleidskader Verkeerseducatie 2030, de algemene doelstelling om 20.000 mensen per jaar te bereiken binnen deze doelgroep. In het Uitvoeringsprogramma mobiliteit Provincie Groningen 2022-2027 wordt ingezet op een intensivering van onze inzet op de doelgroep 18-60 jarigen. Het streven is om vanaf 2023 40.000 mensen per jaar onder de verschillende doelgroepen en modaliteiten te bereiken. Het blijkt lastiger om jongeren, tijdens onze interventies op straat en festivals, te bereiken buiten de stad Groningen. Hierdoor bereiken we minder jongeren als verwacht. We gaan in overleg met o.a. jongerenwerk bekijken of we jongeren op andere locaties kunnen bereiken. In afwachting van onze inzet stellen we onze doelstelling eerst bij naar 35.000 deelnemers. Op de volgende pagina's staan de doelstellingen per onderdeel.

18-24 jarigen - Jonge automobilisten

Doelen per jaar						
Algemeen doel is om in totaal 35.000 mensen oer jaar tussen de 18-60 jaar te bereiken bij de verschillende campagne thema's						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel *
Doelstelling doelgroep Deelname aan interventies	2019	2024*	2022	2023	2024	2030
Middelengebruik (alcohol/drugs)	4.160	8.500	3.682	n.t.b.		n.t.b.
Snelheid	n.v.t.	3.400	727	n.t.b.		n.t.b.
Afleiding	n.v.t.	4.400	2.677	n.t.b.		n.t.b.
Rijvaardigheid, risicoperceptie training	n.v.t.	170	49	n.t.b.		n.t.b.
Daarnaast bereikt: Via Bob-teams (politie controles)	3.074	1.000 ^{*1}	0 ^{*2}	n.t.b.		n.v.t.

* Aantal deelnemers zijn schattingen op basis bereik voorgaande jaren. Afhankelijk van het inkooptraject voor activiteiten kunnen deze hoger of lager uitkomen. We verwachten in het werkplan 2025 het einddoel voor 2030 vast te kunnen stellen.

*1 Sterk afhankelijk van het aantal politiecontroles. Hier hebben wij geen invloed op.

*2 Er hebben geen politiecontroles plaatsgevonden waar wij bij konden aansluiten.

18-24 jarigen - Fietsers

Doelen per jaar						
Algemeen doel is om in totaal 35.000 mensen oer jaar tussen de 18-60 jaar te bereiken bij de verschillende campagne thema's						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling doelgroep Deelname aan interventies	2019	2024 *	2022	2023	2024	2030 *
Middelengebruik (alcohol/drugs)	n.v.t.	2.900	3.612	n.t.b.		n.t.b.
Afleiding	3.924	4.400	2.797	n.t.b.		n.t.b.
Daarnaast bereikt: Via ...	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		n.v.t.

* Aantal deelnemers zijn schattingen op basis bereik voorgaande jaren. Afhankelijk van het inkooptraject voor activiteiten kunnen deze hoger of lager uitkomen. We verwachten in het werkplan 2025 het einddoel voor 2030 vast te kunnen stellen.

25-59 jarigen - Automobilisten

Doelen per jaar						
Algemeen doel is om in totaal 35.000 mensen oer jaar tussen de 18-60 jaar te bereiken bij de verschillende campagne thema's						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling doelgroep Deelname aan interventies	2019	2024*	2022	2023	2024	2030 *
Middelengebruik (alcohol/drugs)	2.161	1500	0 ^{*3}	n.t.b.		n.t.b.
Snelheid	n.v.t.	2.000	727	n.t.b.		n.t.b.
Afleiding	n.v.t.	3.400	1.330	n.t.b.		n.t.b.
Daarnaast bereikt: Via Bob-teams (politie controles)	3.074	1.000 ^{*1}	0 ^{*2}	n.t.b.		n.v.t.

* Aantal deelnemers zijn schattingen op basis bereik voorgaande jaren. Afhankelijk van het inkooptraject voor activiteiten kunnen deze hoger of lager uitkomen. We verwachten in het werkplan 2025 het einddoel voor 2030 vast te kunnen stellen.

*1 Sterk afhankelijk van het aantal politiecontroles. Hier hebben wij geen invloed op.

*2 Er hebben geen politiecontroles plaatsgevonden waar wij bij konden aansluiten.

*3 Er hebben geen specifieke inzetten plaatsgevonden voor de doelgroep 25-60 jarigen op dit thema.

25-59 jarigen - Fietsers

Doelen per jaar						
Algemeen doel is om in totaal 35.000 mensen oer jaar tussen de 18-60 jaar te bereiken bij de verschillende campagne thema's						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling doelgroep	2019	2024 *	2022	2023	2024	2030 *
Deelname aan interventies						
Middelengebruik (alcohol/drugs)	n.v.t.	500	0 ^{*1}	n.t.b.		n.t.b.
Afleiding	3.655	3.400	1.330	n.t.b.		n.t.b.
Daarnaast bereikt: Via ...	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		n.v.t.

* Aantal deelnemers zijn schattingen op basis bereik voorgaande jaren. Afhankelijk van het inkooptraject voor activiteiten kunnen deze hoger of lager uitkomen. We verwachten in het werkplan 2025 het einddoel voor 2030 vast te kunnen stellen.

*1 Er hebben geen specifieke inzetten plaatsgevonden voor de doelgroep 25-60 jarigen op dit thema.

Fietsers 65+

Doel is dat in 2024 15% (15.000) van de doelgroep heeft deelgenomen aan een interventie.						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling doelgroep	2019	2024	2022	2023	2024	2024
Aantal deelnemers interventies (vanaf 2018 via vernieuwende educatie-aanpak)	905	6000	670 [*]	n.t.b.		15.000
Daarnaast bereikt: Via Opfriscursus verkeersregels	n.v.t.	n.v.t.	75	n.t.b.		n.v.t.

Traject- of locatiegerichte aanpak verkeers(on)veiligheid

Doel is dat er (ook kleinschalige, lokale) traject- of locatiegerichte projecten met behulp van een drie E-aanpak door de wegbeheerders in Groningen worden uitgevoerd						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling	2019	2024	2022	2023	2024	2030
Aantal wegen / locaties	1	2	0	1 [*]		20
Aantal schoolroutes	0	2	0	2		20
Verkeersveilige schoolomgevingen	11	10	8	10		100

* Door capaciteitsgebrek hebben we maar één aanpak kunnen uitvoeren.

Werkgeversaanpak Verkeersveiligheid

Doel is om werkgevers hun werknemers veilig aan het verkeer te laten deelnemen						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling	2019	2024	2022	2023	2025	2030
Aantal werkgevers	n.v.t.	2 (start)	0 [*]	0 [*]		20

* Door capaciteitsgebrek is het niet gelukt om te starten. Eind 2023 is er extra capaciteit voor het VVB secretariaat bijgekomen en zijn we gestart met de ontwikkeling van de aanpak.

DEEL 1 - Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

2 Het fundament - verkeerseducatie in het onderwijs

Permanente verkeerseducatie staat voor een leven lang leren voor iedereen, van jong tot oud en voor alle vervoerswijzen in het verkeer van driewieler tot trekker. Het wordt steeds duidelijker dat verkeerseducatie niet alleen in de schoolperiode een doorlopende leerlijn moet hebben, maar een terugkerend gegeven in een mensenleven zou moeten zijn. In elke levensfase ontwikkelt een mens nieuwe eigenschappen die helaas niet altijd een positief effect hebben op het gedrag in het verkeer.

Daarom is voor ons permanente verkeerseducatie op het basisonderwijs en voortgezet onderwijs het fundament voor de start van een veilige deelname aan het verkeer.

Onze aanpak is succesvol

Het VVB-secretariaat is in 2015 begonnen met de centrale organisatie van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes voor alle gemeenten en de provincie Groningen. Sindsdien deden al 360.000 kinderen tot en met 16 jaar aan één of meerdere activiteiten mee aan ons verkeerseducatieprogramma.

In 2021 hebben wij ons beleid vernieuwd en vastgelegd in het VVB Beleidskader verkeerseducatie 2030. Hierin hebben wij ook onze visie op (stakeholder)communicatie en onze doelstellingen opgesteld voor het aantal te bereiken mensen per doelgroep. Deze staan vermeld bij elke doelgroep in dit werkplan.

Op basis van de aanmeldingen van (basis en voortgezet onderwijs) scholen concluderen wij dat er een toenemende vraag is naar de activiteiten uit ons aanbod.

Scholen

Vanuit relatiebeheer hebben we met scholen vooral één op één contact via de regiocoördinatoren verkeerseducatie. Elke school heeft een vaste contactpersoon.

Een groot deel van onze inzet aan verkeerseducatie activiteiten vindt plaats op scholen. Ze zijn ons fundament in ons verkeerseducatieve bouwwerk. Om ons aanbod proactief te promoten, onze inzet en voortgang op scholen te kunnen volgen, scholen te stimuleren tot deelname aan activiteiten en aan ons Verkeersveiligheidslabel, bezoeken wij scholen.

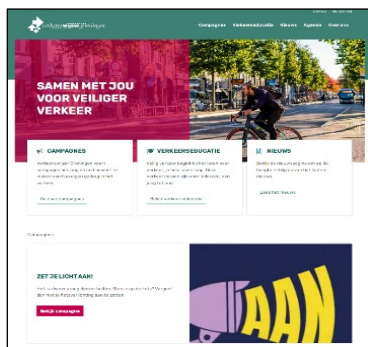
Scholen hebben ook een belangrijke signalerende functie. Zij zien (gedrags)veranderingen en ontwikkelingen in de regio en trends. Hiermee zijn zij een belangrijke informatiebron voor ons. Mede daarom bezoeken wij (ook) dit jaar weer een deel van de scholen/vestigingen.

Uitvoering

Alle activiteiten van Verkeerswijzer Groningen worden uitgevoerd door verschillende bedrijven en organisaties die zich bezighouden met verkeer en verkeersveiligheid. Wij werken onder andere samen met VVN (lokaal), Fietsersbond, Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV), Responsible Young Drivers (RYD), TeamAlert maar ook met brancheorganisaties zoals Cumela Nederland, TLN (Transport Logistiek Nederland) en andere professionals.

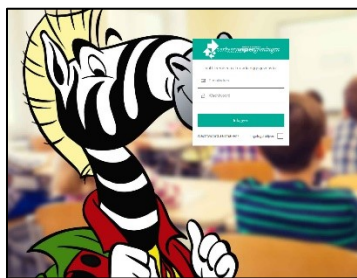
2.1 Mogelijkheden 2024

Wij vinden het belangrijk dat verkeerseducatie breed gedragen wordt in de provincie. Het streven is er dan ook op gericht de activiteiten uit ons werkplan op zoveel mogelijk scholen (schoollocaties) en in elke gemeente te laten plaatsvinden. Alle scholen kunnen op inschrijving (kosteloos) deelnemen aan een breed aanbod van verkeerseducatie activiteiten. Daarnaast is er (per regio) ruimte voor maatwerk, niet overal speelt immers dezelfde problematiek.



De scholen kunnen gebruik maken van kant- en- klare educatieactiviteiten/programma's die worden gegeven door gastdocenten.

Op onze website: www.verkeerswijzergroningen.nl staan alle activiteiten voor het onderwijs beschreven voorzien van foto's en filmpjes. Daarnaast zijn er brochures beschikbaar.



Inschrijven

Alle scholen (379 vestigingen) krijgen voorjaar 2024 een brochure met ons aanbod. Scholen kunnen activiteiten aanvragen via een website, ons Schoolportaal. Vanaf schooljaar 2024/2025 kunnen VO-MBO scholen zich ook digitaal aanmelden.

2.2 Basisonderwijs (4 t/m 12 jaar)

Kinderen nemen al vanaf jonge leeftijd deel aan het verkeer. Fietsend of te voet op weg naar school, naar vriendjes of naar sport. Dat gaat niet zonder risico's. De oorzaak is vaak riskant verkeersgedrag; een verkeerde inschatting van risico's in combinatie met onvoldoende kennis van regels en gewoonweg gebrek aan ervaring, waardoor een kind niet weet hoe hij of zij in een bepaalde situatie moet handelen.

Daarom is blijvend investeren in verkeerseducatie voor kinderen heel belangrijk. Het zijn elementaire vaardigheden, waaraan iedere school logischerwijs aandacht aan zou moeten besteden. Verkeerseducatie heeft in de regel een minder prominente plek in het onderwijs. Maar voor verkeer geldt evengoed als voor rekenen en taal, dat je benodigde vaardigheden jong moet leren en vaak moet oefenen. Het basisonderwijs speelt hierbij een belangrijke rol in de ontwikkeling van kinderen.

Idealiter heeft elk kind in onze provincie deelgenomen aan praktische verkeerseducatie-activiteiten over een verkeersveiligheidsonderwerp waar het kind in verschillende leeftijdsfasen het meeste aan heeft.

Ons aanbod aan activiteiten in het basisonderwijs richt zich steeds op twee leerjaren/groepen (blok jaren), bijvoorbeeld voor groep 1-2 en voor groep 3-4 etc. Hiermee wordt aan scholen de mogelijkheid geboden om in elk (blok)jaar aan te sluiten bij de theoretische leerlijn van de school. Wij zullen scholen actief gaan benaderen en stimuleren tot deelname in elk (blok)jaar.

Begin 2021 zijn er 280 basisscholen (vestigingen, inclusief speciaal basisonderwijs) in de provincie Groningen met in totaal 42.780 leerlingen (bron: DUO). In 2018/2019 nam 90 procent van deze scholen deel aan verkeerseducatie-activiteiten in elk blokjaar, 52% nam in elk blokjaar deel.

Basisscholen kunnen per blokjaar activiteiten aanvragen. Een school mag per jaar maximaal 4 blokjaaractiviteiten + 1 schoolbrede activiteit + het verkeersexamen en WEVER-Wevertoets afnemen.

In 2024 streven wij ernaar om bij 65% van de basisscholen in elk blokjaar, minimaal één verkeerseducatie-interventie te laten plaatsvinden.

Doel is om in 2030: bij tachtig procent van de basisscholen in elk blokjaar, minimaal één verkeerseducatie-interventie te laten plaatsvinden.

In de hierboven omschreven doelstelling hebben we het aantal activiteiten per school gemaximeerd. Sommige scholen vroegen bijna alle activiteiten aan die wij aanbieden. Dit is budgettair niet haalbaar. In 2023 hebben wij de aanvraagprocedure en ons aanmeldsysteem aangepast waardoor wij (per jaar, per groep) het aantal aan te vragen activiteiten kunnen begrenzen. We gaan in 2024 bekijken of het budgettair haalbaar is om scholen voor elke groep een activiteit aan te laten vragen.

Praktijkgericht

Omgang in het verkeer leer je (juist) niet alleen uit een boekje en daarom is naast de theorie, handelingsgericht verkeersonderwijs belangrijk. Hiervoor worden door ons diverse activiteiten aangeboden aan de basisscholen, zoals praktische activiteiten op het schoolplein, fietsvaardigheidslessen, voorlichting over smartphone gebruik, verkeersexamens etc.

2.2.1 Verkeerseducatie-activiteiten basisonderwijs



€ 560.000,-

Hieronder staat een opsomming van de activiteiten die wij aanbieden aan het basisonderwijs.

Groep 1 en 2

- Theatervoorstelling Paolo de zebratemmer
- Theatervoorstelling Stop! Licht!

Groep 3 en 4

- Spelend leren fietsen
- Theatervoorstelling De Verkeersplaneet
- Theatervoorstelling Stop! Licht 2.0

Groep 5 en 6

- Fietsvaardigheidslessen
- Remwegdemonstratie
- Ik stop voor zebra's actie
- Blindspot (les over de dode hoek)
- Fietsstimuleringsactie HiBike

Groep 7 en 8

- Aandacht voor blinden en slechtzienenden in het verkeer
- Lesbrieffietsers tegelijk groen
- Voorlichting dode hoek bij vrachtwagens
- Veilig met (land)bouwverkeer
- Mobiel in de hand, fiets aan de kant!
- Op weg naar de middelbare school
(en folder goed voorbereid naar de brugklas)
- WEVER-toets (Op weg naar effectieve verkeerseducatie)
- Fietsstimuleringsactie HiBike! (zie paragraaf 3.3.3)
- Theoretisch en praktisch verkeersexamen

De resultaten van de examens worden provinciebreed geanalyseerd. Opvallende zaken (foutieve handelingen tijdens het praktische examen) worden besproken. Deze worden gebruikt als input voor bijvoorbeeld onze fietsvaardighedslessen waardoor er meer aandacht aan deze zaken kan worden gegeven en het niveau van toekomstige leerlingen kan worden verbeterd. In HS 6 leest u meer over kwaliteitsbewaking, monitoring en effectmetingen.

Groep 1 t/m 8 en schoolbreed

- Verkeersactieve school (zie paragraaf 2.2.2)
- Verkeersveilige Schoolomgeving (zie paragraaf 3.3.1)
- Fietscontrole actie VWG

Op onze website www.verkeerswijzergroningen.nl kunt u meer informatie, foto's en filmpjes over de activiteiten vinden.

2.2.2 Verkeersactieve school

Sinds vorig jaar is er een nieuwe naam voor het verkeersveiligheidslabel: de verkeersactieve school. Bij het abel nieuwe stijl is de checklist (met criteria waaraan een school moet voldoen) eenvoudiger, hoeven scholen geen dossier bij te houden en is het aanleveren van een verkeerseducatieplan niet per se nodig. Het label nieuwe stijl is simpeler van opzet, biedt de school meer keuzevrijheid en de beloning is aansprekender.

Niet alles is anders geworden. Een actuele verkeersmethode blijft noodzakelijk voor het houden van een doorgaande leerlijn. Praktische activiteiten (in elk blokjaar) zijn een vereiste om leerlingen al jong vertrouwd te maken met veilig gedrag en verschillende verkeerssituaties.

Aandacht voor de schoolomgeving is ook een ankerpunt. Deelname aan het praktisch examen blijft belangrijk als de proeve van bekwaamheid op de openbare weg.

Op andere vlakken valt er voor de school wat te kiezen. Voor een eigen idee of actie ontstaat ruimte. En het betrekken van ouders is bijvoorbeeld op meerdere manieren in te vullen.

Begin 2019 hadden 64 van de 284 basisscholen (vestigingen) in de provincie Groningen het Verkeersveiligheidslabel. In 2024 gaan we (een deel van) deze scholen herijken en bekijken hierbij of deze scholen voldoen aan de nieuwe criteria voor het nieuwe label Verkeersactieve School. Het doel is dat in 2024, 60 scholen (in totaal) het nieuwe label hebben gehaald.

Onze regiocoördinatoren verkeerseducatie blijven scholen begeleiden in het labeltraject. We benutten dit jaar om de communicatie rond het nieuwe label verder vorm te geven en ervaring op te doen met de nieuwe aanpak. Scholen die toe zijn aan de herijking (vanuit het oude label) hebben specifiek onze aandacht. Deze proberen we te bewegen over te gaan op het nieuwe

concept. Insteek is ook om nieuwe scholen te enthousiasmeren voor het label verkeersactieve school.

Stimuleringsregeling Label Verkeersactieve school

€ 10.000,-

Een school die het label wil halen, laat zien dat het verkeerseducatie een structurele plaats in het in alle schooljaren inneemt. Als een school aan de gestelde basis- en keuze criteria voldoet, volgt een cadeau. Dit is bijvoorbeeld korting op een actuele lesmethode of een pakket met materialen voor een praktische verkeersles op het schoolplein. Bij besteding van de goede verkeersacties kan de school ook aanspraak maken op een permanent verkeersplein, waarop de (jongere) leerlingen regelmatig kunnen oefenen met fietsvaardigheid, oversteken, voorrang verlenen etc.

2.3 Voortgezet onderwijs (12 t/m 17 jaar)

€ 172.000,-

In de leeftijdscategorie 12 t/m 17 jaar staat het puberbrein als geen ander brein onder druk van vrienden en groepsprocessen. Door veel nieuwe impulsen en het verkennen van grenzen gedragen tieners zich vanuit hun eigen belevingswereld in het verkeer. Het is belangrijk om aansluiting te zoeken bij deze manier van beleven. Sociale media zijn niet meer weg te denken uit hun dagelijkse leven. Altijd en overal van op de hoogte zijn van voor hen relevante informatie, is voor velen een 'way of life'.

Begin 2021 zijn er 100 VO-MBO-ROC scholen (vestigingen) in de provincie Groningen. In 2018/2019 nam 52 procent van deze scholen deel aan verkeerseducatie-activiteiten, 19% nam in zowel de onder- als bovenbouw deel.

Scholen kunnen per (school)jaar activiteiten aanvragen.

In 2024 streven wij ernaar om bij 29% van de scholen in zowel de onder- als bovenbouw, één verkeerseducatie-interventie te laten plaatsvinden.

Doel is om in 2030: bij 50% van de scholen in zowel de onder- als bovenbouw één activiteit te laten plaatsvinden.

Scholen zijn zich zeer bewust van de enorme impact die een (verkeers)ongeval heeft op hun leerlingen, maar binnen het voortgezet onderwijs is het echter minder eenvoudig dan op de basisscholen om verkeerseducatie structureel op het lesrooster te krijgen.

Wij gaan scholen (vestigingen) voor voortgezet onderwijs stimuleren meer gebruik te maken van het verkeerseducatieaanbod dat er voor hen beschikbaar is. Dat kan door scholen kant-en-klare educatiepakketten aan te bieden, of juist door aanbod op maat beschikbaar te stellen (bijvoorbeeld naar aanleiding van actuele gebeurtenissen).

Voor deze doelgroep bieden wij de volgende activiteiten/programma's aan:

- Verkeersmarkt
- Verkeerscarrousel
- Gastlessen Verkeer VO-VSO-ISK
- Gastlessen Verkeer voor nieuwkomers in Nederland en buitenlandse studenten
- Dode hoek voorlichting bij zwaar verkeer
- Het Nationaal Verkeerslab
- Veilig Uitgaan = Veilig Thuiskomen
- Theatervoorstelling Kapot van jou
- Project Verkeer op technasia
- 3D Afleiding Bike

Middelbaar beroepsonderwijs

Ook op het mbo bieden wij verkeerseducatie activiteiten aan die gericht ingaan op onderwerpen.

- 3D Tripping CAR
- Preventieprogramma carrousel gedrag en verkeersveiligheid
- Theatervoorstelling Kapot van jou
- Stand up for your ride

Op onze website www.verkeerswijzergroningen.nl kunt u meer informatie, foto's en filmpjes over de activiteiten vinden.

3 Inzet op bredere thema's en verkeersveiligheidscampagnes 18+

Na de periode op school wordt het lastiger om verkeersdeelnemers via verkeerseducatie-activiteiten te bereiken. Specifieke doelgroepen vanaf achttien jaar bereiken we door, op basis van ongevalsanalyses, gericht interventies in te zetten op thema's uit het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en modaliteiten. Dit doen we onder andere door met mensen in gesprek te gaan op straat en tijdens festivals.

In dit hoofdstuk beschrijven we op hoofdlijnen hoe we voor de (SPV) thema's en modaliteiten aandacht besteden aan verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes. We richten ons op alle 18-plussers én we nemen de 16-17-jarige snorfiets-, brommerbestuurders mee.

Hierbij hebben we vanuit de ongevalsanalyses in het Beleidskader Verkeerseducatie 2030 een onderverdeling gemaakt in vier categorieën:

1. hoofdthema's; die op zichzelf staan voor een specifieke leeftijdsgroep en/of bij een specifieke modaliteit horen, bijvoorbeeld bij 16-17-jarige snor-, bromfietsers.
2. hoofdthema's; gekoppeld aan bredere SPV-thema's.
Dit zijn thema's die te koppelen zijn aan onze inzet bij de (landelijke) verkeersveiligheids-campagnes (bijvoorbeeld alcohol en afleiding).
3. bredere verkeersveiligheidsthema's; niet koppelbaar aan de landelijke verkeersveiligheidscampagnes of een specifieke modaliteit (bijvoorbeeld Verkeersveilige schoolomgeving)
4. Regionale en gemeentelijke thema's; met aandacht voor bredere en regionale/gemeentelijke thema's en problematiek (bijvoorbeeld landbouwverkeer)

3.1 Hoofdthema's voor 18-plus

Op basis van ongevalsanalyses en onderzoek naar ontwikkelingen in verkeersveiligheid hebben we onze inzet op hoofdthema's en modaliteiten bepaald. In dit hoofdstuk beschrijven we op hoofdlijnen hoe onze inzet voor specifieke leeftijdsgroepen bij specifieke modaliteiten eruit gaat zien.

3.1.1 Fietzers 18-60 jaar - middelengebruik

Rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen is van invloed op de verkeersveiligheid. Dat is bekend.

Het UMCG en het Acute Zorgnetwerk Noord-Nederland heeft in samenwerking met de Provincie Groningen onderzoek gedaan naar ongevallen onder langzaam verkeer, dus: fietsers, snor- en bromfietsers, scootmobielers en voetgangers. Hieruit blijkt dat in de leeftijdscategorie 13 tot en met 15 jaar voor het eerst alcohol of drugs als oorzaak van het ongeval staat aangegeven. In ruim zes procent van de ongevallen in deze leeftijdscategorie is middelengebruik de oorzaak voor het ongeval. Met de stijging van de leeftijd neemt dit percentage toe. In de leeftijdscategorieën van 18-24 jaar en 25-39 jaar piekt het aantal ongevallen veroorzaakt door middelengebruik (beide 23 procent).

De financiële middelen voor onze inzet op alcohol en drugs gebruik op de fiets zijn opgenomen in het budget bij de landelijke campagnes.

Wat gaan we doen?

- Tijdens de Bob-campagne (zomer en winter) gaan we extra aandacht besteden aan het gevaar van alcoholgebruik op de fiets. De invulling en middelen bepalen we nog.
- In 2022 zijn we gestart met de lachgascampagne 'Rij ballonvrij' van TeamAlert via social. Deze gaan we herhalen

- In 2022 zijn we gestart met interventies in het uitgaansleven en op festivals om te zorgen dat jongeren niet meer onder invloed van drugs aan het verkeer deelnemen. Deze zetten we vanaf dit jaar (vast) in.
- We onderzoeken of het zinvol en mogelijk is om naast de interventies nog andere campagnemiddelen in te zetten
- Het blijkt moeilijker als gedacht om jongeren buiten de stad Groningen op straat te bereiken. We gaan in overleg met verschillende stakeholders o.a. gemeenten, politie, jongerenwerk bekijken hoe wij de jongeren beter kunnen bereiken.

3.1.2 Jonge bestuurders 16-24 jaar - snor-bromfietzers (scooterrijders)

€ 20.000,-

Scooterrijders zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. In 2019 vormden zij een aandeel van zes procent uit het totale aandeel verkeersdoden in Nederland.

Scooterrijden is vooral onder jongeren populair. Zij overschatten zichzelf vaak, voeren hun scooters op en groepsdruk speelt een rol.

De scooterrijder is een doelgroep die op zichzelf, bijvoorbeeld tijdens onze interventies op straat, moeilijker te bereiken is. We gaan bekijken op wat voor een manier we deze doelgroep kunnen bereiken. Dit zou bijvoorbeeld kunnen via social media.

Wat gaan we doen?

- Om beter inzicht te krijgen in de ongevallen waar deze groep bij betrokken is gaan we een ongevalsanalyse uitvoeren. Daarnaast gaan we in gesprek met de politie over gevaarlijk gedrag en andere overtredingen.
- We willen onze samenwerking met de politie intensiveren. Zij zouden voorlichting kunnen geven en materialen uitdelen bij controles
- Scooterrijders bereiken we ook tijdens de Bob-campagne op het onderwerp middelengebruik
- Ook bij de campagne over drugsgebruik in het verkeer wordt deze doelgroep meegenomen
- We ontwikkelen samen met het VVB Drenthe een aanpak voor deze doelgroep

3.1.3 Jonge bestuurders 18-24 jaar - automobilisten

€ 26.000,-

De categorie jonge automobilisten is landelijk naar verhouding vaker bij een dodelijk ongeval betrokken dan de wat oudere automobilisten. Per afgelegde afstand is het dodelijk ongevalsrisico landelijk ruim vijf keer zo hoog, als van automobilisten tussen de 30 en 59 jaar. Het risico van jonge mannen is zelfs tien keer zo hoog.

Het hoge risico van jonge automobilisten komt door gebrek aan ervaring en door factoren die samenhangen met de leeftijd. Bij dit laatste moet u denken aan: hersenontwikkeling, extra gevoeligheid voor de sociale omgeving en voor het effect van factoren zoals alcohol, drugs en afleiding. Qua rijervaring schieten jonge automobilisten vooral nog tekort in hogere ordevaardigheden zoals: gevaarherkenning en afstemming van het risico op hun eigen kunnen. Afleiding door mobiele telefoon - social media en muziek - vormen een extra risico. Jonge beginnende automobilisten hebben vaker eenzijdige ongevallen, ze verliezen vaker de controle over de auto en ze rijden voorafgaand aan het ongeval vaker te hard voor de omstandigheden. Naar verhouding hebben zij meer ongevallen in weekendnachten en zijn er bij een ongeval relatief vaak inzittenden van ongeveer gelijke leeftijd aanwezig.

Noordelijk initiatief Tracks

Begin 2020 is het (landelijke) rijvaardigheidsprogramma TRIALS voor jonge automobilisten gestopt. Het Verbond van Verzekeraars had dit programma mee-ontwikkeld. Jonge automobilisten konden trainingen volgen, gericht op hogere ordevaardigheden zoals bijvoorbeeld risicoperceptie. Ook wij lieten een beperkte hoeveelheid jonge automobilisten deelnemen aan deze effectieve trainingen. De deelnemer en wij betaalden elk een deel. Vanuit de noordelijke VVB's hebben we in 2021 een eigen vergelijkbaar programma onder de naam Tracks opgezet.

We willen jonge autobestuurders inzicht geven in risico verhogend gedrag. Dit gaan we doen door ze te trainen. Zo krijgen ze meer hogere ordevaardigheden.

We gaan met 170 jonge automobilisten per jaar aan de slag met een training waarbij aandacht is voor verschillende vormen van risicoperceptie en het trainen van hogere ordevaardigheden.

Naast onze inzet op training van hogere orde vaardigheden bereiken wij de jonge automobilist ook met bredere SPV- (campagne)thema's zoals alcohol en afleiding, zie paragraaf 3.2.2

3.1.4 Senior fietsers (65+)

Ouderen brengen veel tijd door in de buitenlucht en fietsen is een populaire activiteit onder ouderen. Fietsen houdt de mens fit en is goed voor de gezondheid. Door te bewegen blijven de hersenen jonger en daarnaast zorgt fietsen voor ontspanning. Genoeg redenen dus voor ouderen om te blijven fietsen. Ook in onze provincie neemt de groep ouderen toe en zij blijven langer fietsen doordat ze langer vitaal zijn. Dit wordt nog versterkt sinds de opkomst van de elektrische fiets. Ouderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, maar ondanks dat het aantal fietsongevallen onder ouderen stijgt, wegen de voordelen van het fietsen vaak op tegen de nadelen.

Fietsongevallen

Bij het ontstaan van ongevallen bij oudere fietsers spelen, naast de inrichting van de infrastructuur, ook het gedrag en de fysieke gesteldheid van de fietser vaak een rol. Veel van deze fietsongevallen zijn enkelvoudige ongevallen: fietsers vallen of botsen tegen een obstakel, zonder dat daarbij andere weggebruikers betrokken zijn.

In 2021 werden in Nederland naar schatting 4.600 fietsers na een verkeersongeval zwaargewond opgenomen in het ziekenhuis. Vooral oudere verkeersdeelnemers lopen een verhoogd risico om slachtoffer te worden van verkeersongeval: 59 procent van de geregistreerde ernstige verkeersgewonden was 60 jaar of ouder. Hoewel de Nederlandse bevolking uit steeds meer ouderen bestaat, groeit het aandeel ouderen onder de ernstige verkeersslachtoffers nóg sneller. Relatief vaak gaat het om eenzijdige ongelukken, met soms een fatale afloop. Vergeleken met 2021 nam in 2022 het aantal fatale fietsongelukken sterk toe onder 75-plussers: in 2022 kwamen 150 personen uit deze leeftijdscategorie om door een fietsongeval, terwijl dit er in 2021 94 waren. (Bronnen: SWOV en CBS).

Volgens onderzoek uitgevoerd in 2014-2018 door het UMCG in samenwerking met de provincie Groningen is gebleken dat in 75% van de ongevallen het een fietser betrof. Het grootste deel hiervan (33%) is 70 jaar of ouder, gevolgd door de categorie 60 tot en met 69 jaar (17%) en 50 tot en met 59 jaar (14%). Veel oudere fietsers durven na een ongeval niet meer te fietsen, wat grote impact kan hebben op hun gezondheid, zelfredzaamheid en mogelijkheden tot sociale betrokkenheid in de maatschappij. Naast infrastructurele aspecten zijn belangrijke oorzaken voor fietsongevallen bij ouderen bijvoorbeeld: verkeerd op- en afstappen, geen controle hebben over de fiets, geen voorrang verlenen en de weersomstandigheden. Ouderen van 75 jaar of ouder

lopen relatief veel risico op een verkeersongeval, terwijl ze het minst aantal kilometers per jaar afleggen.

Programma Doortrappen

In het streven naar minder fietsongevallen onder oudere fietsers ontwikkelde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2017 het landelijk programma 'Doortrappen'. Aanvankelijk was dit programma vooral gericht op verkeersveiligheid, maar inmiddels is de doelstelling breder. Doortrappen wordt nu integraal benaderd door het actief blijven fietsen te koppelen aan sociale beleving, bewegen, gezondheid en welzijn. De uitvoering gebeurt vanuit provinciale, regionale en lokale overheden. De kern van de Doortrappenaanpak is om ouderen via hun eigen vertrouwde netwerk tips, informatie en interventies aan te bieden die hen bewust maken van de mogelijkheden hun eigen fietsveiligheid te verbeteren.

Het streven is fietsveiligheid te koppelen aan bewegen en actief blijven, door niet betuttelend te zijn en door de Doortrappen-boodschap in herkenbare stijl aan te bieden, consistent door te voeren en te blijven herhalen. Er zijn een aantal stappen nodig om het primaire doel van Doortrappen (minder fietsongevallen bij ouderen) te bereiken. Via vertrouwde kanalen van de oudere fietsers wordt op vanzelfsprekende momenten bewustwording gecreëerd over verkeersveiligheid. Vanuit Doortrappen kunnen zij vervolgens deelnemen aan allerlei interventies die gericht zijn op gedragsverandering. Deze bewustwording en aanpassingen in gedrag of aan de fiets zouden ervoor moeten zorgen dat ouderen langer en veiliger kunnen blijven fietsen en dat zij minder vaak betrokken zijn bij fietsongevallen.



Figuur: beoogde stappen om het einddoel te bereiken.

Programma Doortrappen in onze provincie

Het VVB besteedt sinds enkele jaren speciale aandacht aan oudere fietsers. Tot en met 2020 werden bijvoorbeeld regelmatig fietsclinics ingezet om verkeersveiligheid onder de aandacht te krijgen. In 2017 sloot de provincie Groningen zich aan bij het landelijk programma en in 2022 startte een publiekscampagne om Doortrappen herkenbaar en zichtbaar te maken in de provincie. Inmiddels is Groningen uitgegroeid tot een fanatieke 'Doortrap-provincie': alle Groninger gemeenten hebben hun eigen plan van aanpak rondom Doortrappen, inclusief een begroting.

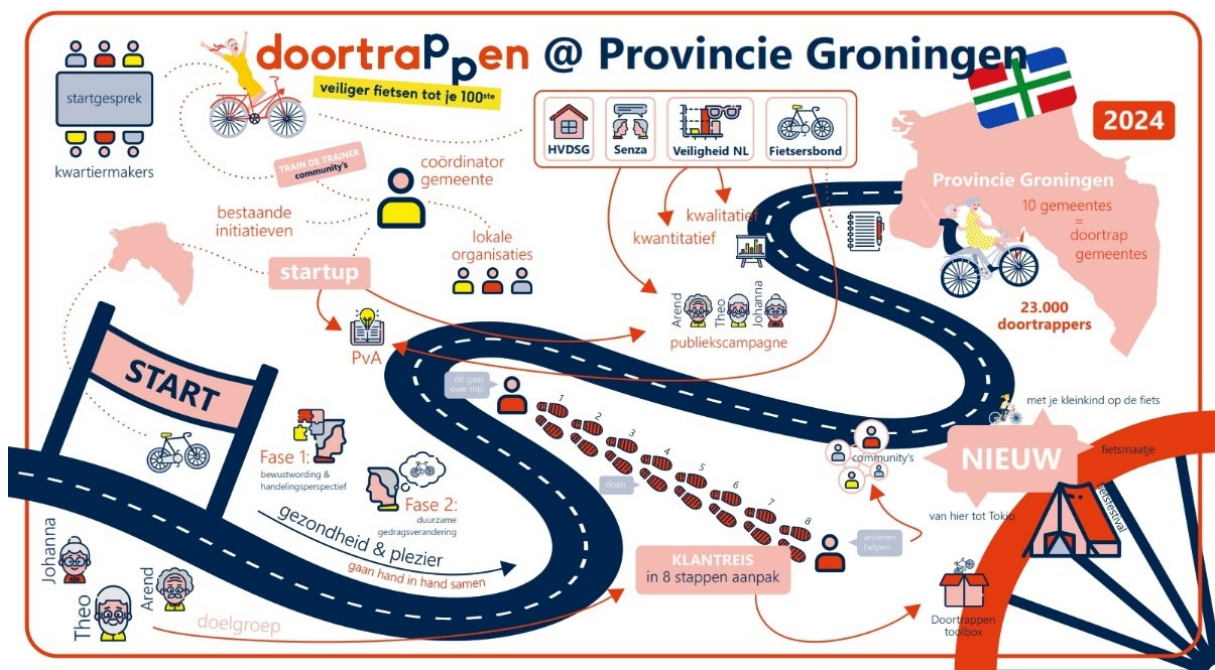
Het project Doortrappen is gericht op bewustwording en gedragsverandering van de fietsverkeersveiligheid bij de senior fietser die in staat is zelfstandig te fietsen. De provincie Groningen telt ruim 115.000 65+'ers. Dat is bijna een kwart van de totale bevolking. De oorspronkelijke ambitieuze doelstelling bestond uit het persoonlijk actief bereiken van 23.000 65+'ers (20%) tot en met 2024. Op basis van een nieuwe realistische inschatting is deze doelstelling bijgesteld: **het streven is om in 2025 15.000 ouderen te hebben bereikt**. Dat is 15% van het aantal inwoners van 65 jaar en ouder in onze provincie. Het oorspronkelijke goedgekeurde projectplan Doortrappen Groningen blijft de basis.
In 2024 streven wij ernaar om 6.000 mensen te laten deelnemen.

Tot en met juli 2023 deden al 6.000 ouderen mee aan Doortrappen-fietsinterventies, zoals de 'driewielontdedagen', groepsfietsstochten, 'Doortrapdagen' en de spiegelactie. De

driewielontdedagen zijn speciale dagen waarbij deelnemers een driewielers kunnen uitproberen en hierover advies kunnen krijgen. Wat betreft de groepsfietsstochten zijn er inmiddels in enkele gemeenten vrijwilligers die maandelijks een groep begeleiden. In Eemsdelta werd een Duo/Driewiel-Doortrappen-route geopend. Dit is een speciale route over brede paden, zonder paaltjes, die geschikt is voor de duofiets en driewieler. Naar aanleiding van een 'Doortrapdag' was er in Het Hogeland een kortingsactie voor oudere fietsers. Ouderen konden bij de plaatselijke fietsmaker een kortingsbon inwisselen bij de aanschaf van veiligheidsmiddelen, zoals een fietsspiegel of een helm. Hier is veel gebruik van gemaakt.

Ouderen worden uitgedaagd te gaan fietsen voor kinderfietsen en er is een Doortrappen-quiz die online inzet wordt om de bewustwording onder ouderen te vergroten. Doortrappen staat in de provincie ook regelmatig op markten en braderieën om vooral bewustwording onder ouderen te vergroten. Hier hebben ook de fietsspiegel en de helm een prominente rol. We vinden het als provincie belangrijk dat ouderen een helm dragen om letsel bij ongevallen te beperken.

Het streven is om in 2025 15.000 ouderen te hebben bereikt. Dat is 15% van het aantal inwoners van 65 jaar en ouder in onze provincie. Vanuit Fietsbeleid en Verkeerswijzer zijn twee kwartiermakers betrokken bij de uitvoering van het project met als doel de verkeersveiligheid van de oudere fietser te verbeteren. In onderstaande afbeelding staat samengevat weergegeven hoe wij Doortrappen in onze provincie organiseren en waar wij de deelnemers willen bereiken. Doortrappen draait op volle toeren en we zijn goed op weg om ons doel te bereiken!



3.1.5 Senior Automobilist

Ouderen hebben een verhoogd overlijdensrisico in het verkeer. De belangrijkste oorzaak voor dit hoge overlijdensrisico van 75-plussers is hun grotere fysieke kwetsbaarheid. Daarnaast kunnen ze door bepaalde functiestoornissen vaker betrokken raken bij bepaalde typen ongevallen. Het karakteristieke ongevalstype is een ongeval bij het links afslaan op een kruispunt.

Maatregelen die de ongevalsbetrokkenheid kunnen verlagen zijn: aanpassingen aan de infrastructuur, technische systemen in of aan het voertuig, en educatie en voorlichting aan ouderen, maar ook aan overige verkeersdeelnemers.

Dit jaar bepalen we op wat voor een manier wij deze doelgroep willen bereiken.

We willen de senior automobilist informeren over de veranderingen in het verkeer en tijdens de Bob campagne waarbij middelengebruik (medicijnen) ook aandacht krijgen.

Naast deze inzet bereiken we de senior automobilist ook met bredere SPV-(campagne) thema's, zie paragraaf 3.2.1

3.2 Hoofdthema's gekoppeld aan bredere SPV-(campagne) thema's, 18+

In de volgende paragrafen beschrijven we de hoofd- SPV-thema's die we koppelen aan onze inzet bij de landelijke verkeersveiligheidscampagnes.

Om een zo breed mogelijk publiek te bereiken, zetten we verkeersveiligheidscampagnes voor verschillende hoofd- en SPV-thema's in. Hiermee richten we ons vooral op Groningers vanaf 18 jaar. We willen ze informeren over verkeersveilig gedrag, ze ervan bewust maken en veilig verkeersgedrag stimuleren.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) stelt in overleg met decentrale overheden vast op welke landelijke thema's we campagne voeren. Daarnaast zetten we regionale campagnes (zie paragraaf 3.3) in en versterken we landelijke campagnes met regionale accenten. De keuzes hiervoor maken we op basis van analyses uit het Beleidskader Verkeerseducatie 2030. Bij de uitvoering van deze campagnes werken we steeds meer samen met de drie noordelijke provincies. Dit is ook een uitdrukkelijke wens van de politie.

Onze inzet voor de hoofdthema's, SPV-thema's: middelengebruik, snelheid, afleiding en fietsverlichting, is gekoppeld aan onze inzet voor de landelijke verkeersveiligheidscampagnes: Bob, Snelheid, Mono en AAN In het donker. We dragen deze campagnes op verschillende offline en online manieren uit.

Daarnaast bereiken we mensen tijdens interventies op straat en tijdens festivals, maar ook bij politiecontroles en via werkgevers.

Ons doel is om in elke gemeente minimaal 18 interventies verdeeld over de verschillende thema's te laten plaatsvinden. In de gemeente Groningen vinden +/- 150 interventies plaats, Hierbij bereiken we provinciebreed in de leeftijdscategorie 18+ minimaal 35.000 mensen per jaar.

De inzet per gemeente wordt mede op basis van de SPV-risicoanalyse bepaald en kan per thema per gemeente verschillen. Daarnaast besteden wij vanuit ons Fundament, verkeerseducatie op scholen, ook aandacht aan deze thema's tijdens verkeerslessen op scholen.

3.2.1 Voorlichtingscampagnes

Om een zo breed mogelijk publiek, maar met name de doelgroep 25-60 jarigen te bereiken zetten we verkeersveiligheidscampagnes in. Deze campagnes zijn bedoeld om de (gevarieerde) doelgroep tussen 25 en 60+ jaar te informeren over en bewust te maken van deze verschillende verkeersveiligheidsthema's, en uiteindelijk om veilig verkeersgedrag te stimuleren.

De basis voor de campagnes ligt in de landelijke campagnes die jaarlijks door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden vastgesteld in overleg met de regionale partners. Op basis van de provinciale keuzes die wij hebben gemaakt in het Beleidskader Verkeerseducatie zetten we naast de landelijke campagnes ook enkele regionale campagnes in of versterken we de landelijke campagnes met regionale accenten.

De landelijke campagnekalender ziet er voor 2024 als volgt uit:

Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1. BOB												
2. MONO												
3. Snelheid												
4. Fietsverlichting												

Inzet op social media

Met de groei van mobiel internet neemt het belang van een social media campagne toe. Vooral jongeren zijn via deze media goed te bereiken omdat zij hier veel op te vinden zijn. Maar ook voor de overige doelgroepen is de inzet van social media interessant, omdat het een extra middel is om aandacht te vragen, en je specifiek kunt targeten. Vanaf 2021 zijn we hier meer op gaan inzetten. Dat blijven we doen. We blijven samen met experts bekijken hoe we deze doelgroepen kunnen bereiken, boeien en idealiter hun gedrag beïnvloeden (hoewel dat laatste niet meetbaar is).

Doorgaan met innoveren in verkeerseducatie interventies

Het is belangrijk om aandacht te besteden aan de voornaamste verkeersveiligheidsissues onder verkeersdeelnemers vanaf 18 jaar. Daarom zijn we in 2018 gestart met een vernieuwende educatieaanpak op het gebied van gedragsbeïnvloeding, educatie en voorlichting. Hiervoor hebben wij voor de doelgroepen 18-24-jarige automobilisten, 18-70-jarige fietsers en 70+-fietsers, innovatieve interventies ontwikkeld en uitgevoerd. Zo hebben we voor het SPV-thema Afleiding en Middelengebruik vier interventies ontwikkeld. Tijdens de interventies kunnen deelnemers in simulatoren of op een parcours zelf ervaren wat de gevaren van het gebruik van de mobiele telefoon of alcohol zijn op de fiets en in de auto. De meeste van deze interventies zijn gekoppeld aan landelijke verkeersveiligheidscampagnes.

We gaan door met het inzetten en ontwikkelen van vernieuwende interventies via een campagnematige aanpak voor de geselecteerde doelgroepen. Die doen we ook in combinatie met onze inzet voor verkeersveiligheidscampagnes op straat en festivals. Waar mogelijk zetten we deze interventies ook op scholen in. Bij de ontwikkeling zoeken we de samenwerking met de Hanzehogeschool en de RUG.

Over deze interventies willen we meer effectmetingen laten doen, zodat we weten of ze leiden tot duurzame gedragsverandering. Zie hiervoor hoofdstuk 6.

3.2.2 Landelijke thema's

Hieronder wordt per landelijk thema aangegeven wat de landelijke inzet is en wat wij (voor zover bekend) aan regionale (extra) inzet gaan plegen.

 € 750.000,-

1. Bob (alcohol)

Voor Bob zet het ministerie I&W radio- en tv-spots in via zendtijd van de Rijksoverheid. In de zomermaanden zet I&W alleen de mottoborden langs de snelwegen in. Tijdens de wintercampagne 2022-2023 zet I&W mottoborden, radio-spots en online-activatie in.

- Regionaal gaan wij tijdens alcoholcontroles van de politie en mogelijk op festivals in samenwerking met de BoB-teams voorlichting geven over alcoholgebruik in het verkeer.

- Wij plaatsen de landelijke campagne uitingen op ruim 300 plaatsen d.m.v. 1836 posters langs veel gemeentelijke/provinciale wegen om aandacht voor de campagne te vragen.

Daarnaast organiseren wij de volgende activiteiten waarbij ook aandacht wordt besteed aan alcohol in het verkeer.

De interventies: BOB Team Bakfiets en het *Verkeerswijzer Groningen BOB Team* op straat/festivals met als doel deelnemers bewust te maken van de risico's van alcohol (en drugs) in het verkeer.

2. Snelheid

Het ministerie I&W biedt de partners een toolkit aan met diverse campagnematerialen. Tijdens de campagneperiode zet I&W mottoborden langs de snelwegen in met een algemene uiting over naleving van de snelheidslimiet.

- Wij plaatsen de landelijke campagne uitingen op ruim 300 plaatsen d.m.v. 800 posters langs veel gemeentelijke en provinciale wegen om aandacht voor de campagne te vragen
- We willen specifiek aandacht vragen voor de relatie tussen snelheid en remweg. We zetten hier social media voor in en eventueel een tv-spot.
- Bij handhavingsacties van de politie wordt informatie uitgedeeld over de remweg in relatie tot de gereden snelheid.

Daarnaast organiseren wij de volgende activiteiten waarbij ook aandacht wordt besteed aan snelheid in het verkeer.

- De interventie: *Ken je remweg en snelheid* op straat/festivals met als doel deelnemers bewust te maken van de invloed van snelheid op de lengte van de remweg. Deze hebben we in 2023 op 50 locaties laten uitvoeren. Er is een onderzoek aan gekoppeld. Na de resultaten en evaluatie besluiten wij of en hoe we hiermee doorgaan, en in welke hoeveelheid.
- We hebben in 2023 in samenwerking met VVN een lasergunactie gehouden in alle gemeenten (3 locaties per gemeente) om automobilisten te wijzen op hun snelheid. Wij bekijken nog of we deze actie gaan herhalen.
- Op basisscholen geven wij voorlichting over de remweg van auto's om kinderen bewuster te laten oversteken.
- Ons campagneteam spreekt jongeren aan op straat met de interventie *Streettalk Snelheid*. Ook met de interventie *Blikveld* worden jongeren op straat en op scholen bewust gemaakt van hun kwetsbare positie als beginnend bestuurder.
- We onderzoeken of er nog andere interventies zijn die we kunnen inzetten.

3. Afleiding (auto en fiets)

De landelijke verkeersveiligheids campagne MONO - ongestoord onderweg richt zich op het onderwerp afleiding in het verkeer en werd in 2018 gelanceerd. Het doel van de MONO-campagne is bij fietsers en automobilisten bewustwording te creëren geen mobiele elektronische apparatuur, maar met name mobiele telefoons te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer. Dit onder andere door te voorkomen dat berichten binnenkomen tijdens het rijden. De campagne richt zich ook op de sociale omgeving – de mensen die deze bestuurders een bericht sturen. Vanuit de gedachte: als je weet dat iemand onderweg is, stuur dan geen berichten.

De boodschap van de campagne is: rij zonder afleiding. Rij MONO, ga ongestoord onderweg. Het ministerie I&W zet radio- en tv-spots en mottoborden langs de snelwegen in. Deze landelijke campagne ondersteunen wij.

Wij maken onderscheid tussen de doelgroepen automobilisten en fietsers. Bij fietsers richten we ons bovendien specifiek op jongeren, omdat zij de meest fervente gebruikers van mobiele telefoons zijn.

- Wij plaatsen de landelijke campagne-uitingen op ruim 300 plaatsen d.m.v. 1630 posters langs veel gemeentelijke en provinciale wegen om aandacht voor de campagne te vragen
- Wij zijn in 2021 gestart met een campagne op social media (materialen gekregen van provincie Drenthe, hier en daar wat aanpassingen laten doen) die zich richt op jongeren. Na evaluatie besluiten we of we er mee doorgaan en in welke vorm.
- BO/VO-Scholen kunnen het hele jaar deelnemen aan activiteiten die (ook) gaan over de bewustwording van het gevaar van gebruik van de smartphone op de fiets (het budget hiervoor is opgenomen bij de activiteiten in hoofdstuk 2)
- Dit jaar starten we met het benaderen van werkgevers om hun medewerkers veilig, afleidingsvrij aan het verkeer te laten deelnemen (zie paragraaf 3.2.3)

Daarnaast organiseren wij op straat/festivals de volgende activiteiten waarbij specifiek aandacht wordt besteed aan afleiding in het verkeer.

De interventies: 3D-Afleiding Bike/Car, Fotoframe/Fietsquiz op straat/festivals met als doel deelnemers bewust te maken van de risico's die afleiding in het verkeer tot gevolg heeft.

4. AAN in het donker

AAN in het donker is de naam van de fietsverlichtingscampagne. Het ministerie levert een toolkit.

- Wij plaatsen de landelijke campagne-uitingen op ruim 300 plaatsen d.m.v. 910 posters langs veel gemeentelijke provinciale wegen om aandacht voor de campagne te vragen. En waar passend en gewenst, verspreiden we ook posters op scholen, politiebureaus en gemeentehuizen.
- Plaatsen van uitingen op het wegdek (fietspaden).
- Wij zijn in 2021 gestart met een fietsverlichtingscampagne via social media specifiek voor jongeren, en nog specifiek ook voor internationale studenten. Die herhalen we.
- Wij gaan fietsverlichtingsacties houden op straat en op plekken waar veel mensen samen komen. Denk hierbij aan Centraal Stations, scholen en in het centrum van de stad Groningen en het Ommeland.
- Samen met Team Fiets van de Provincie Groningen kijken we over er kruisverbanden kunnen worden gemaakt tussen wat zij doen (fietsstimulering) en wat wij doen op het gebied van fietsen, en dus ook fietsverlichting.

3.2.3 Werkgeversaanpak verkeersveiligheid

Werkgevers kunnen een grote bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid van werknemers en daarmee ook aan andere weggebruikers in de provincie. Werkgevers proberen zich steeds meer te onderscheiden door aandacht te hebben voor goed werkgeverschap en sociaal-maatschappelijke vraagstukken. Verkeersveiligheid is daar één van. Tot nu toe hebben we werkgevers nog niet betrokken bij verkeerseducatie en verkeersveiligheids-campagnes, maar daar gaan we dit jaar mee beginnen.



€ 30.000,-

We gaan twee (grotere) werkgevers per jaar stap voor stap betrekken bij het thema verkeersveiligheid, te beginnen met MONO. Als dit loopt, zullen we ook andere thema's hierin meenemen, zoals middelengebruik in het verkeer.

Werkgevers zijn belangrijke spelers bij diverse risico-thema's uit het SPV 2030, zoals 'Rijden onder invloed' en 'Snelheid in het verkeer'. Eén van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen is

'Afleiding in het verkeer', bijvoorbeeld doordat mobiele apparaten veel onderweg worden gebruikt voor werk. Dit verhoogt het risico op een ongeval aanzienlijk. Vanuit de landelijke campagne 'MONO-zakelijk' liggen promotiematerialen al klaar. Daarom gaan wewerkgevers in eerste instantie benaderen om afleiding door mobiele apparaten tijdens het rijden zo veel mogelijk te beperken. Tijdens het contact dat we leggen, inventariseren we welke zaken gerelateerd aan verkeersveilig gedrag (nog meer) aandacht verdienen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan: rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, het gebruik van beveiligingsmiddelen (zoals de helm, gordel en fietsverlichting) en de omarming van technologische ontwikkelingen (zoals het veilig gebruik van rijaakondersteunende systemen). Zo kunnen we in gesprek over mogelijke oplossingen en tegelijkertijd geeft dit ons inzicht thema's die in de toekomst prioriteit verdienen.

Bij de uitvoering van de werkgeversaanpak verkennen we een eventuele samenwerking met Groningen Bereikbaar. Zij hebben een groot netwerk van werkgevers.

We starten dus met het onderwerp afleiding, MONO-zakelijk, maar inventariseren ook op welke thema's we ons verder (in de toekomst) op moeten richten. Wat betreft MONO-zakelijk is onze ambitie om werknemers die onderweg zijn voor hun werk, minder op hun mobiel te laten 'storen' tijdens hun ritten.

- Bedrijven en organisaties voeren MONO-beleid: zij stimuleren hun werknemers om afleiding in het verkeer door mobiele telefoon en andere apparaten tijdens het sturen te voorkomen.
- Deelnemende bedrijven geven het goede voorbeeld aan andere bedrijven en zakenrelaties ('als zij MONO uitdragen naar klanten, relaties en personeel, dan kan ik het ook')
- Wij bieden ondersteuning aan bedrijven met informatie, materialen en activiteiten waardoor medewerkers inzicht krijgen in de gevaren verkeersonveilig gedrag.

3.2.4 Samenwerking met de politie: combinatie handhaving en educatie

€ 5.000,-

Verkeers(on)veiligheidsvraagstukken in onze provincie pakken we veelal aan met een combinatie van maatregelen op infrastructureel gebied, handhaving en educatie (de 3E-aanpak). Wanneer de politie extra controles uitvoert op een traject of weg, specifieke locatie of op gerichte verkeersgedragingen of specifieke groepen bestuurders, gaat dit vaak hand in hand met extra voorlichting en educatie. Daarin gaat de aandacht niet alleen uit naar het gewenste verkeersgedrag, maar wordt ook aandacht besteed aan het hoe en waarom van het politieoptreden.

Als de politie ergens controles houdt, zorgt dit vaak voor bewustwording bij verkeersdeelnemers. Ze leren over verkeersveiligheidsproblemen en hun eigen rol daarin. De zichtbare aanwezigheid van de politie en/of de publicatie van controleresultaten, maakt mensen attent op het rijgedrag van anderen en van zichzelf. Bovendien verhoogt het de subjectieve pakkans. Door mensen staande te houden, kan de politie ze persoonlijk aanspreken op hun rijgedrag. Dit draagt bij aan het eigen inzicht van de overtreder en leert hem of haar wat de mogelijke gevolgen zijn van het ongewenste gedrag. We ondersteunen de politie bij de interne communicatie aan de basiseenheden met voorlichtingsmaterialen die ze eventueel ook uit kunnen delen tijdens controles. Jaarlijks bepalen we in overleg met de politie bij welke vervoerswijzen, doelgroepen of thema's, educatie en communicatie nodig is. Voorbeelden uit het verleden zijn de Scooterguide en de folders over bestel- en landbouwverkeer. De keuze is ook afhankelijk van de handhavingsacties volgens de handhavingskalender en de capaciteit bij de politie.

Deze ondersteuning organiseert elk Verkeer- en Vervoerberaad in Noord-Nederland zelf. Ons streven is om dit (weer) gezamenlijk op te gaan pakken. Op deze manier krijgen alle zestien basiseenheden dezelfde informatie over landelijke verkeersveiligheidscampagnes en/of regionale

thema's. Veel basiseenheden van de politie communiceren ook via bijvoorbeeld hun Facebookpagina's. Door de gezamenlijke aanpak krijgen de noordelijke weggebruikers eenduidige informatie via die kanalen.

3.3 Breder verkeersveiligheidsthema's

In deze paragraaf beschrijven we bredere campagnethema's die niet te koppelen zijn aan de landelijke verkeersveiligheidscampagnes.

We voeren een aantal eigen regionale campagnes op thema's die hier spelen, en die los staan van de landelijke campagnecalender.

3.3.1 Traject of locatiegerichte aanpak



3E-aanpak

In de provincie Groningen zijn verschillende wegen, fietspaden maar ook locaties die er op het gebied van verkeersveiligheid in negatieve zin uitspringen. De verkeersveiligheid kan op deze wegen volgens de drie E-aanpak worden verbeterd (Engineering (infrastructuur), Education (educatie, gedragsbeïnvloeding) en Enforcement (handhaving)).

Een goed voorbeeld: Project N366 Veilig

De provincie Groningen heeft de N366 Veendam-Ter Apel verkeersveiliger gemaakt. Naast grote infrastructurele aanpassingen werd ook veel voorlichting vanuit het project N366Veilig over verkeersgedrag gegeven. In dit project is veel ervaring met de drie-E aanpak opgedaan.

De goede ervaringen met de drie E aanpak bij de N366 (maar ook bij eerdere drie E-projecten in de provincie) maakt dat de wij de aanpak om gevaarlijke routes - ook op het gemeentelijk wegennet - met een drie E-aanpak verkeersveiliger te maken, graag willen uitbreiden. Hiervoor is in dit werkplan budget opgenomen. Wij stimuleren de wegbeheerders om voor een dergelijke aanpak te kiezen.

In het VVB Beleidskader Verkeerseducatie 2030 is opgenomen dat wij per gemeente een voucher van 5.000,- euro beschikbaar stellen voor ondersteuning bij het analyseren van een route. Daarmee kon een gemeente de hulp van specialisten inschakelen voor de uitwerking van een drie E-aanpak. De voucherregeling is niet tot uitvoering gekomen omdat wij merkten dat een drie E-aanpak veelomvattend is en ook de nodige begeleiding nodig heeft.

Vanaf 2024 is er extra capaciteit beschikbaar gekomen op het VVB secretariaat. Hierdoor kunnen wij gemeenten (beter) gaan ondersteunen bij de (opzet van een) drie-E aanpak. De middelen voor de vouchers (ter waarde van 5.000,- euro per gemeente) blijven beschikbaar voor de gemeenten. Het VVB secretariaat gaat in overleg met gemeenten naar routes en locaties kijken waar de drie E-aanpak goed kan worden uitgevoerd en ondersteuning bieden bij de opzet en (deels) uitvoering van de aanpak.

We gaan gemeenten ondersteunen bij de uitvoering van de drie E-aanpak. Het VVB-secretariaat streeft ernaar om voor twee 3E-routes/locaties per jaar ondersteuning te bieden.

Daarnaast gaan we onderzoeken of er een standaard set aanpasbare communicatiemiddelen en gedragsbeïnvloedingsmethoden kan komen voor locaties waar we de drie-E aanpak hanteren. Onder deze locaties vallen ook rotondes waar de voorrangssituatie wordt gewijzigd. Deze middelen zouden ook beschikbaar moeten komen voor gemeenten, waar nodig of gewenst aangevuld met ons advies.

Verkeersveilige schoolomgeving

€ 20.000,-

Rond basisscholen is sprake van een intensieve menging van snel- en langzaam verkeer. Voetgangers, fietsers, auto's, kinderen en volwassenen krioelen door elkaar heen. Deze chaos leidt dikwijls tot ergernissen rond het halen en brengen. Dit komt bijvoorbeeld door hinderlijk kerende bestuurders of bestuurders die opritten van buurtbewoners tijdelijk blokkeren.

De betrokken verkeersdeelnemers zijn niet anoniem. Dat biedt mogelijkheden om onderling afspraken te maken en elkaar erop aan te spreken. Er is een gemeenschappelijk belang: de verkeersveiligheid van de kinderen. Om ouders en scholen hierbij te helpen is een stappenplan ontwikkeld. Zo kunnen basisscholen op weg naar een verkeersveilige schoolomgeving. Dit traject verkeersveilige schoolomgeving, hierna VSO-traject genoemd, voorziet in een aanpak.

Samen met Team Fiets van de provincie Groningen gaan we bekijken hoe we een vervolg kunnen geven aan Verkeersveilige schoolomgeving. We bekijken ook of we de routes naar scholen erbij kunnen betrekken.

Doel is om elk jaar bij tien scholen aan de slag te gaan met een verkeersveilige schoolomgeving.

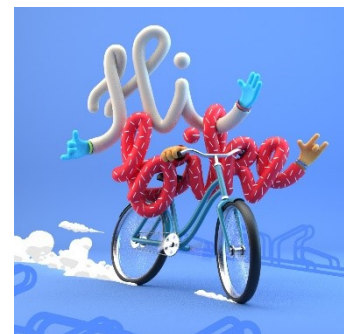
Werkgroepen vanuit school en buurt werken onder begeleiding van VVN aan gedragsafspraken rond halen en brengen. De afgelopen jaren hebben tientallen scholen in de provincie aan dit traject deelgenomen.

3.3.2 Fietsstimulering - Jong geleerd is oud gedaan

De fietsstimuleringsactiviteit HiBike wordt als spel gespeeld met basisschoolklassen in de bovenbouw, groep 5, 6,7 en 8. Op de fiets naar school is niet alleen leuk, het is ook nog eens gezond! Gezellig samen met klasgenoten naar school fietsen is leuk voor de kinderen, en dat ze vervolgens lekker fris, vol energie in de klas zitten, is dan weer prettig voor de meester of juf. Om ervoor te zorgen dat iedereen op de fiets naar school gaat, hebben we het HiBike-spel ontwikkeld.

Samen met Huis voor de Sport wordt uitvoering gegeven aan Hibike.

De sportcoaches van Huis voor de Sport begeleiden het spel op school. Het spel stimuleert kinderen en hun ouders om vaker de fiets te pakken. Niet alleen om naar school te fietsen, maar ook om vriendjes te bezoeken, naar de sport- of muziekles te gaan én om als gezin een blokje om te maken.



Vanuit (provinciaal) Fietsbeleid besteden we aandacht aan het stimuleren van ouders en kinderen om meer op de fiets naar school of activiteiten te gaan. Voor fietsstimulering is budget gereserveerd in het Uitvoeringsprogramma Fiets van de provincie Groningen.

In 2024 streven wij ernaar om 20 basisscholen deel te laten nemen aan HiBike!

Doel is om 75 basisscholen (t/m 2024) te laten deelnemen aan een fietsstimuleringsactie.

Zo komen ook de ouders meer in beweging en worden zij gestimuleerd om vaker de fiets te pakken. Hierbij worden tips gegeven om dit op een zo veilig mogelijk manier te doen in de vorm van challenges. Die challenges zijn o.a. een fietscheck en een verkeersganzenbord. Verkeersveiligheid en fietsstimulering gaan hand in hand in HiBike. Het HiBike-spel duurt 6 weken.

3.3.3 Veilige Schoolroutes

€ 20.000,-

Vanuit Fietsbeleid van de provincie Groningen wordt aandacht besteed aan fietsstimulering en het langer actief en vitaal deelnemen aan het verkeer. Het uitvoeringsplan Fiets van de provincie Groningen schenkt veel aandacht aan fietsstimulering. In het plan is ook aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals scholieren. Vanuit ons Beleidskader Verkeerseducatie sluiten wij bij het Fietsbeleid aan. We beogen door middel van een communicatieve verkeersveiligheidsaanpak op schoolroutes met gemengd verkeer de (subjectieve) veiligheid te verbeteren. Relaties met gemeenten, Cumela, scholen, Fietsersbond etc. gaan we benutten om input te verzamelen voor de communicatieve aanpak. Op traject niveau zullen we weggebruikers benaderen met een enquête, zodat we de knelpunten goed in beeld krijgen. In 2023 is een (pilot) campagne uitgerold op de Mensumaweg (verbinding Oldekerk-Tolbert) in de gemeente Westerkwartier. Deze pilot is goed verlopen en de resultaten hiervan zijn najaar 2023 bekend geworden.

Vanuit (provinciaal) Fietsbeleid besteden we aandacht aan het stimuleren van ouders en kinderen om meer op de fiets naar school of activiteiten te gaan.

Vanuit dit werkplan gaan we een communicatieve verkeersveiligheidsaanpak op schoolroutes ontwikkelen.

Doel is om per jaar op twee schoolroutes een communicatieve verkeersveiligheidsaanpak uit te gaan voeren.

In 2024 gaan we verder met het uitvoeren van een nieuwe pilot op twee schoolroutes. De nadruk ligt hierbij op fietsers en landbouwverkeer.

3.3.4 Nieuwe Nederlanders

€ 12.000,-

Onze provincie kent een lange geschiedenis van geven van het (eerste) ‘verkeersonderwijs’ aan nieuwe Nederlanders. In onze provincie staat het eerste nationale aanmeldcentrum voor asielzoekers. Daarom besteden we al jaren aandacht aan deze groep in het verkeer. Dat is niet voor niets. Mensen die voor het eerst in ons land zijn, zijn meestal niet op de hoogte van onze verkeersregels. Ook krijgt een deel van hen te maken met voor hen onbekende verkeerssituaties. Daardoor weten sommigen bijvoorbeeld niet dat zij niet mogen lopen en fietsen op een auto(snel)weg.

Om te voorkomen dat er ongelukken gebeuren, geven we gastlessen verkeer op het aanmeldcentrum en in verschillende asielzoekerscentra (AZC). Daarnaast hebben wij de brochure ‘Verkeer in Nederland Veilig lopen en fietsen’ ontwikkeld. Hierin staan de voornaamste verkeersregels voor voetgangers en fietsers in ons land. We leggen de regels vooral aan de hand van illustraties uit, zodat mensen van verschillende achtergronden de uitleg kunnen ‘lezen’. Daarnaast is de begeleidende tekst in vijf talen opgenomen: Nederlands, Engels, Frans, Arabisch en Tigrinya oftewel Eritrees. Met de komst van Oekraïense vluchtelingen in ons land, is de brochure op veler verzoek ook vertaald in het Oekraïens. Omdat sommige vluchtelingen Russischtalig zijn, is de brochure ook vertaald in het Russisch. We bieden onze brochure nationaal aan. Het Centraal Orgaan Asielzoekers en verschillende provincies gebruiken deze. Inmiddels zijn er ruim 100.000 exemplaren uitgegeven. Daarnaast krijgen internationale studenten in Groningenstad de brochure ook digitaal bij het begin van hun studie.

We blijven ons (kleinschalig) inzetten voor de groep Nieuwe Nederlanders en vragen hiervoor ook aandacht bij het ministerie I&W.

3.3.5 Voorlichting bij wegwerkzaamheden - Samen Wegwerken

€ 10.000,-

In de campagne Samen Wegwerken vragen de gezamenlijke wegbeheerders in het Noorden van het land aandacht van het publiek voor de veiligheid van de mensen die aan de weg werken, specifiek bij wegwerkzaamheden, maar ook anderen die op de weg hun werk doen, zoals weginspecteurs.

In de samenwerking tussen de verschillende partijen wordt niet alleen aandacht besteed aan het verkeersgedrag (in samenwerking met de politie) van het publiek maar ook aan veilig werken door aannemers en hun medewerkers. Verder is er aandacht voor de rol van de wegbeheerders en hun inspectie. Hierbij zoeken we de samenwerking met de afdelingen Beheer en onderhoud van de diverse wegbeheerders en de omgevingsmanagers.

De bedoeling is om de campagne een vast onderdeel te maken in alle aanbestedingen die de Provincie doet, zodat de campagne bij alle wegwerkzaamheden die de Provincie Groningen uitvoert of laat uitvoeren, gevoerd wordt. Het vraagt veel interne inspanning om dit te laten slagen en we gaan ons best doen dit voor het einde van het jaar voor elkaar te hebben.

De materialen voor deze campagne zijn allemaal fysiek beschikbaar en er is een toolkit.

3.3.6 Moddercampagne

€ 22.000,-

De oogsttijd in het najaar staat garant voor modder op de weg; een specifiek plattelandsprobleem. Dat brengt slipgevaar met zich mee voor het overige wegverkeer. Daarom voeren we de campagne Modder op/van de weg.

In een landbouwprovincie als Groningen ligt er in de oogsttijd veel modder op de weg. Hoewel boeren dit meestal netjes opruimen, ontkomen we er niet aan dat de weg vaak toch tijdelijk extra vies en dus glad is. Met alle gemeenten zijn in het VVB modderprotocol afspraken gemaakt over de bestrijding van de gladheid door modder op de weg.

Met de campagne Modder op de weg waarschuwen we weggebruikers dat het glad kan zijn, zodat het ze niet overvalt en ze rustiger kunnen rijden. Bovendien leggen we uit wat ze kunnen doen als ze toch in de slip raken. We richten ons ook op de boeren, door ze nog eens extra op de regels te wijzen. Modder opruimen is verplicht. Ook al hebben boeren die verplichting, het is niet uit te sluiten dat er toch modder op de weg ligt. Oppassen geblazen voor overig wegverkeer dus, en daarom waarschuwen wij hiervoor. Dat doen we door:

- Wij plaatsen de campagne uitingen op ruim 300 plaatsen d.m.v. 800 posters langs veel gemeentelijke/provinciale wegen om aandacht voor de campagne te vragen
- Tv-spots op de regionale omroep; vorig jaar hebben we een tv-spot laten maken die ook dit jaar prima bruikbaar is
- Dezelfde spot via de socials
- Ook via de socials: nuttige info geven over wat je moet doen als je onverhoopt toch in de slip raakt met je auto
- Folder over regelgeving voor boeren. Deze sturen we mee met het blad Nieuwe Oogst.

De startdatum van de campagne is medio september/oktober (data nader te bepalen). Dit stemmen we af met Cumela en passen we ook aan op de bietencampagne, en waar mogelijk (indien op tijd bekend) met de aardappelcampagne. Uiteraard zijn weersomstandigheden van invloed op de mate waarin modder gladheid veroorzaakt. Dat kunnen we met de bordeninkoop vroeg in het jaar niet ondervangen, maar met de social media wel en mogelijk ook met de tv-reclame.

3.3.7 Onze scholen zijn weer begonnen

Om weggebruikers na de zomervakantie er op te attenderen dat de kinderen weer naar school gaan wordt de landelijke campagne *Onze scholen zijn weer begonnen* gevoerd.

Deze campagne is niet opgenomen in de nationale campagnel kalender van het ministerie van I&W maar wordt door veel VVB's en ROV's uitgedragen.

- Scholen kunnen voor hun (toekomstige) brugklasleerlingen de folder "Goed voorbereid naar de brugklas Dat doe je zo!" aanvragen
- Wij plaatsen digitale displays met de boodschap "Onze scholen zijn weer begonnen" op verschillende plekken in de provincie Groningen.
- Wij plaatsen de landelijke uitingen op ruim 300 plaatsen d.m.v. 800 posters langs veel gemeentelijke provinciale wegen om aandacht voor de campagne te vragen.

3.3.8 Drugs in het verkeer

Het ministerie van I&W voert geen campagne tegen drugsgebruik in het verkeer, omdat drugs verboden zijn. Wel heeft het ministerie, in samenwerking met partijen zoals Trimbos, TeamAlert en verschillende provincies, een handleiding opgesteld voor communicatie over drugsgebruik in het verkeer.

Drugsgebruik komt namelijk veelvuldig voor en leidt tot ongelukken. Daarom voeren wij, in samenwerking met TeamAlert, wel campagne. We deden dit in 2022 en 2023 d.m.v. de social mediacampagne 'Word geen clown in het verkeer' tegen lachgasgebruik in het verkeer. Heel specifiek getarget en heel bewust alleen via social media, om wel de doelgroep te bereiken maar geen jongeren buiten de doelgroep op een idee te brengen.

Ook voeren we campagne op drugsgebruik onder jongeren in het verkeer in het algemeen, dus zonder specifieke drug(s) te noemen. Dit doen we door interventies op straat. In 2022 startten we met de interventie 'Streets talk drugs' in het Groningse uitgaansleven. Na een pilot bleek het een succes, en hebben we dit in 2023 herhaald.

Dezelfde interventie wilden we inzetten in de andere gemeenten, maar het blijkt lastig om de jongeren te vinden. Dat zorgde voor lagere bereikcijfers dan gehoopt. Nog in 2023 komen we met zoveel mogelijk professionals en mensen uit de doelgroep samen om te brainstormen over hoe we de jongeren wel bereiken. Mogelijk moeten we aansluiten bij bestaande evenementen, Naast Streets talk drugs zetten we ook de interventie Witte Waas in, op festivals. Deze loopt goed; we bereiken er veel jongeren mee. Daar gaan we in 2024 mee door.

Ook verkennen we of we de campagne 'Rij Drugsvrij' van TeamAlert via de socials gaan voeren, als aanvulling op de interventies.

De middelen voor de uitvoering van deze campagne en activiteiten zijn opgenomen bij Hoofdthema's gekoppeld aan bredere SPV-(campagne) thema's,18+ (zie hoofdstuk 3).

3.3.9 Nachtbussen

In samenwerking met het Verkeers- en vervoersberaad Drenthe en het OV-bureau Groningen-Drenthe, hebben we een campagne opgezet om nachtbusen te promoten als verkeersveilig vervoersmiddel voor en na het stappen. Deze campagne heeft in 2023 twee keer gelopen. We bekijken nog of we de campagne in 2024 kunnen herhalen.

3.4 Extra regionale en gemeentelijke thema's

Voor iedere gemeente apart hebben we uitgebreide verkeersveiligheids-, bevolkings- en ruimtelijke analyses laten uitvoeren. Uit deze analyses en gesprekken die we met alle gemeenten hebben gevoerd, komt een groot deel van de doelgroepen en modaliteiten die we prioriteit willen geven. Deze staan beschreven in de paragrafen hiervoor.

Daarnaast vragen gemeenten ook aandacht voor een aantal extra modaliteiten, doelgroepen die regionaal ook aandacht vragen en om (begeleiding van) participatie met inwoners. Gemeenten hebben, beter dan wij, zicht op deze doelgroepen en modaliteiten. Dit komt door hun eigen kennis en analyse, bijvoorbeeld op basis van meldingen en klachten over (subjectieve) verkeersonveiligheid van inwoners.

Een voorbeeld is landbouwverkeer. In 2024 krijgt een breed publiek de kans om op enkele locaties te leren over de risico's van landbouwvoertuigen. Dit zijn met name de dode hoek en uitzwenkgevaar van de werktuigen die in de agrarische sector gebruikt worden.

3.4.1 Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers

€ 20.000,-

Inwoners betrekken, ze actief laten meedenken en mee laten werken aan een verkeersveilige buurt. Dit is een kansrijk instrument om burgers medeverantwoordelijk te maken voor de aanpak van verkeersveiligheidsproblematiek.

We willen de betrokkenheid van inwoners in de provincie bij verkeersveiligheid vergroten. Daarom stimuleren we initiatieven op het gebied van participatie. Dit doen we door financiële middelen beschikbaar te stellen. Dit helpt inwoners kennis en expertise te verwerven en in te zetten. We helpen inwoners hun plannen uit te voeren, als deze een educatief karakter hebben en dit past binnen de beschikbare middelen.

De afgelopen jaren hebben in Groningen verschillende partners op meerdere manieren gewerkt aan de participatie van inwoners. Dit liep uiteen van burgerpanels, enquêtes en dorpenrondes tot buurtacties van buurtbewoners zelf, onder begeleiding van Veilig Verkeer Nederland (VVN).. Ook werken, in het project Veilige schoolomgeving, ouders aan de verbetering van de (subjectieve) verkeersonveiligheid in de omgeving van scholen.

Als overheden willen dat bewoners bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, moeten zij kennis, middelen en expertise ter beschikking stellen. Dit kan door bewoners samen te laten werken met professionals op het gebied van verkeer. Hierbij valt te denken aan: ingenieursbureaus, partijen als VVN, Fietsersbond of gedragsdeskundigen.

Lokale VVN-afdelingen

In verschillende gemeenten zijn al vele jaren lokale afdelingen van VVN actief die diverse VVN-eigen activiteiten uitvoeren. Deze afdelingen zijn (soms) ook bij activiteiten uit ons werkplan lokaal betrokken. Denk aan een fietsverlichtingscontrole die ook past binnen de landelijke campagne. De lokale afdelingen hebben een belangrijke taak bij de organisatie van de verkeersexamens. Daarom ondersteunen we hen met een bijdrage van 500,- (exclusief kosten uitvoering) per afdeling. Om de lokale afdelingen ruimte te geven voor (meer) eigen initiatief, zijn er ook middelen beschikbaar waaruit zij eigen (eventueel zelf ontwikkelde) lokale activiteiten kunnen gaan uitvoeren. Het gaat dan om activiteiten die aanvullend zijn op ons werkplan, maar die wel in lijn zijn met de gekozen doelgroepen en/of aandachtsgebieden (op basis van onze (ongevals)analyses) uit ons Beleidskader verkeerseducatie 2030. Het betreft een financiële bijdrage tot maximaal 1.500,- euro per initiatief.

Kleinschalige (burger) initiatieven

Wij willen de betrokkenheid van inwoners in de provincie vergroten en stimuleren initiatieven op het gebied van participatie door daarvoor expertise en financiële middelen beschikbaar te stellen. Deze dienen wel in lijn te zijn met de gekozen doelgroepen en/of aandachtsgebieden (op basis van onze (ongevals)analyses) uit ons Beleidskader verkeerseducatie 2030. Het betreft een financiële bijdrage tot maximaal 2.500,- euro per initiatief.

3.4.2 Maatwerk per gemeente

Naast de reguliere VVB-vergaderingen overleggen we ook individueel met gemeenten. Zo krijgen we inzicht in de regio specifieke vragen. Wensen, ideeën en vragen die in deze overleggen naar voren komen, kunnen we eventueel vanuit het VVB-secretariaat oppakken.

Niet in alle gemeenten komt dezelfde problematiek onder dezelfde doelgroepen, modaliteiten of thema's (evenveel) voor. Daarom regionaliseren wij onze inzet. Bijvoorbeeld op basis van bevolkingsopbouw en ongevalsbetrokkenheid. Waar het risico groter is, plegen we meer inzet. Dit doen we vanuit onze gemeentelijke, regio specifieke aanpak. Als er kansen en mogelijkheden zijn om het met meerdere gemeenten op te pakken, dan doen we dat.

Behalve de hierboven aangegeven regionale en gemeentelijke thema's, geven gemeenten ons de volgende regionale aandachtspunten alvast mee: Cargobike en bezorgers, Speed Pedelecs, tendens van 30 km binnen de bebouwde kom, spoor- en overwegveiligheid, nieuwe Nederlanders en fietsverlichting en auto's te water.

In het verleden hebben we vanuit het VVB aandacht besteed aan: meertalig (verkeers)bord AZC's, lesbrief Fietsers tegelijk groen, scootmobiellessen en fietslessen voor nieuwe Nederlanders en buitenlandse studenten.

Voor regionale onderwerpen en thema's is kleinschalig maatwerk per gemeente of regio mogelijk. Zo kunnen we ook aan oplossingen van regio specifieke (lokale) problematiek meewerken.

DEEL 2 - Regionale regie Strategisch plan Verkeersveiligheid en het brede werkveld van verkeer en vervoer

4 Regionale regie het brede werkveld van verkeer en vervoer

4.1 Afstemming over verkeer(sveiligheid) en onderzoek

Permanente verkeerseducatie is een belangrijk onderdeel van ons werkplan, van het VVB Groningen. In de vorige hoofdstukken heeft u gelezen wat wij hier allemaal aan gaan doen. Het VVB beslaat echter het gehele verkeer- en vervoersterrein. Naast de (organisatie) van verkeerseducatie heeft het VVB-secretariaat ook als taak het bevorderen van kennisuitwisseling en het afstemmen van vraagstukken en activiteiten binnen het brede verkeer- en vervoersveld. Het signaleren van ontwikkelingen en daar waar kan te zorgen voor vertaling van het rijksbeleid in regionaal en lokaal beleid. Daar waar kansen liggen om verkeers(veiligheids)vraagstukken gezamenlijk op te pakken, zullen wij dat stimuleren en streeft het VVB-secretariaat ernaar om dit te ondersteunen. Daarnaast is het VVB-secretariaat regionaal regisseur voor de uitvoering van het (nationaal) Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV).

4.1.1 Beleidsvorming: thema's en werkgroepen

Het VVB-secretariaat inventariseert samen met de gemeenten en andere partners in het VVB of er onderwerpen zijn op het gebied van (of afstemming over) infrastructuur, verkeer- en vervoer en/of beleidsvraagstukken die gezamenlijk om aandacht vragen en moeten worden opgepakt. Voorbeelden hiervan zijn: Regionale uitvoeringsagenda SPV (t.b.v. het SPV: De risicoanalyse per gemeenten en diverse analysetools), voorrangssituatie rotondes fietsers, bebording en belijning in relatie tot snelheid, modderprotocol, beheer van ABRI's, modelaanpak veilig fietsen, convenant recreatieve routenetwerken, rookvrij OV etc. In voorkomende situaties kan hiervoor een werkgroep worden ingesteld.

4.1.2 Thema's

Zoals gezegd beslaat het VVB het gehele verkeer- en vervoersterrein. De volgende thema's worden onder andere vaak besproken tijdens onze bijeenkomsten en krijgen ook in 2024 (extra) aandacht.

Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030)

In 2021 is in VVB-verband de regionale uitwerking, de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2021-2024 en in 2023 het bijbehorende Uitvoeringsprogramma 2024-2025 vastgesteld in de VVB-stuurgroep. (zie hoofdstuk 5).

Landbouwverkeer

Op bijna alle wegen binnen onze provincie komt men landbouwverkeer tegen. Door dorpen met smalle wegen met fietsers, voetgangers en op provinciale wegen waar doorstroming van het verkeer gewenst is. Maar hoe willen wij in de toekomst op de wegen binnen de provincie Groningen met landbouwverkeer omgaan? In 2021 is hierover een onderzoek in VVB-verband afgerond. Het onderzoek bevat een inventarisatie en analyse van knelpunten, netwerk en beleidsdoelen die door de diverse partijen (zoals: Cumela, LTO, landbouwers) in kaart zijn gebracht. Hieruit is een plan met voorstel tot maatregelen en netwerk van wegen naar voren gekomen. Het plan is eind 2021 in Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Fietsveiligheid

Het aantal (eenzijdige) ongevallen met fietsers neemt steeds verder toe. Fietsveiligheid is vaak agendapunt tijdens de VVB-vergaderingen.

Wij zijn in 2018 begonnen met het bieden van ondersteuning door de inzet van een Fietsmakelaar.

Handhaving in het verkeer

De politie in Noord-Nederland werkt tegenwoordig als één noordelijke eenheid en het Openbaar Ministerie (OM) heeft in 2016 een nieuwe landelijke leidraad verkeershandhaving opgesteld. Zowel de politie als het OM is meer vanuit een centrale rol gaan (samen)werken. Aan de wegbeheerders wordt gevraagd om (ook) meer afstemming met elkaar te zoeken over handhaving in het verkeer. Dit doen wij op dit moment binnen het VVB via de (Groningse en noordelijke) VVB-werkgroepen analyse verkeershandhaving (zie ook paragraaf 4.2)

Integraal veiligheidsplan

Met enige regelmaat wordt aandacht gevraagd voor verkeershandhaving en (de relatie met) het gemeentelijk integraal veiligheidsplan. Hieruit is een pilot *Verbinden van verkeerskolom met bestuurskolom* uitgevoerd, zie paragraaf 4.2

Openbaar vervoer

Een vast agendapunt in de (stuurgroep)vergaderingen zijn de ontwikkelingen in het openbaar vervoer. De directeur van het OV Bureau Groningen-Drenthe is adviserend lid van de stuurgroep en brengt de stuurgroep op de hoogte van de ontwikkelingen, zoals de dienstregeling, financiering, concessie etc.

Bereikbaar Groningen

Een vast agendapunt in de (stuurgroep)vergaderingen zijn de ontwikkelingen rondom een bereikbaar Groningen. De directeur van het Groningen Bereikbaar is adviserend lid van de stuurgroep en brengt de stuurgroep op de hoogte van de ontwikkelingen, zoals de bereikbaarheid van de stad als gevolg van de werkzaamheden aan de (zuidelijke) ringwegen, maar ook over hun inspanningen om (de medewerkers van) bedrijven en scholen anders te laten reizen. De inzet is niet alleen op de stad Groningen gericht, maar ook op de regio.

4.2 Werkgroepen



Onveiligheidsgevoelens en snelheid

Omdat verschillende wegbeheerders geen beleid of heldere werkwijze hebben hoe met meldingen over snelheid en onveiligheidsgevoelens moet worden omgegaan, gaat deze werkgroep nadenken over hoe wij (samen) met dit soort meldingen om zouden kunnen gaan, wat voor actie erbij zou kunnen passen en op welke wijze inwoners zelf een rol kunnen spelen bij de uitvoering van maatregelen. Dit vraagstuk is gerelateerd aan de ambitie om burgers meer te laten participeren bij de aanpak van verkeersgedrag (empowerment). Zie ook paragraaf 3.4.1 - Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers.

Tijdens de VVB-vergaderingen komt het onderwerp onveiligheidsgevoelens en snelheid in relatie tot verkeershandhaving binnen de bebouwde kom regelmatig ter sprake. Het onderwerp verkeershandhaving (binnen de bebouwde kom) wordt ook besproken in deze werkgroep. Deze werkgroep is op dit moment niet actief, maar willen wij in de toekomst weer bij elkaar laten komen.

Analyse Verkeershandhaving

De werkgroep Analyse verkeershandhaving houdt zich samen met de politie bezig met het analyseren van verkeersongevallen en het effectief, informatie gestuurd inzetten van verkeershandhaving om verkeersongevallen te voorkomen.

Daarnaast hebben zij een functie om (ongunstige) ontwikkelingen bij verkeersongevallen te signaleren en om hierover te adviseren om bijvoorbeeld meer voorlichting bij verkeershandhaving te (laten) organiseren (zie ook hoofdstuk 3).

Omdat de politie in noordelijk verband als één eenheid is georganiseerd, is er ook een noordelijke werkgroep Analyse verkeershandhaving. Hierin werken de noordelijke VVB's samen.

Aanpak verkeershandhaving: Verbinden van verkeerskolom met bestuurskolom

Vanuit Noordelijk Werkgroep analyse Verkeershandhaving zagen we mogelijkheden om aan het KpVV te vragen een (pilot)project te doen naar de samenwerking tussen de afdeling Verkeer, Integrale veiligheid en basiseenheid Politie.

Wij hebben geconstateerd dat binnen het thema verkeersveiligheid de handhaving een belangrijk gespreksonderwerp is. Eén van de aandachtspunten is de aansluiting van de bestuurskolom op de verkeerskolom. Met andere woorden, in hoeverre is er afstemming tussen de burgemeester die zitting heeft in de lokale driehoek (waar hij/zij samen met de politie en het Openbaar Ministerie de inzet van de (verkeers)handhaving bepaalt) met de wethouder die verkeer in portefeuille heeft? Dat deze afstemming niet optimaal is, blijkt ook uit de opbrengsten van de dit jaar gehouden SPV-regiobijeenkomsten.

De doelstelling van dit pilotproject was om de verkeersveiligheid en -handhaving op een hoger niveau te brengen. Dit uit zich op termijn in een betere samenwerking tussen de bestuurs- en de verkeerskolom en dat de integrale verkeersveiligheid en -handhaving wordt opgenomen in de diverse beleids- en handavingsplannen van politie en gemeenten.

De pilot is (in 2019) uitgevoerd door het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) in één gemeente in onze provincie. Om tafel zaten: verkeersveiligheidsambtenaar, ambtenaar integrale veiligheid, basiseenheid politie, adviseur Openbaar Ministerie, secretaris VVB en het CCV. Tijdens de workshop is veel informatie gedeeld en zijn zienswijzen uitgewisseld. Daarnaast was het doel om een overlegstructuur op te zetten zodat relevante informatie bij elkaar kan worden gebracht en de lokale driehoek en gemeenteraad van de juiste informatie wordt voorzien. Hierdoor kan de lokale driehoek (beter) onderbouwd tot besluitvorming over de inzet van verkeershandhaving komen.

Partijen hebben uit de pilot bruikbare inzichten gekregen om de diverse kolommen beter met elkaar te verbinden en om tot betere informatie uitwisseling te komen. Wij willen deze aanpak verder ondersteunen en streven ernaar om deze aanpak in elke gemeente uit te rollen. Dit onderwerp is opgenomen in het VVB Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2025.

4.3 Noordelijke Proeftuin

De noordelijke VVB's hebben het initiatief genomen om samen te onderzoeken of door een andere, proactieve, benadering en een slimmere manier van samenwerken met onze verkeersveiligheidspartners het aantal verkeersslachtoffers kan worden gereduceerd. Hiervoor zijn wij in 2016 gestart met (de verkenning naar) de Noordelijke Proeftuin verkeersveiligheid. Hierin wordt met name gekeken naar de thema's Snelheid, Alcohol en (fiets)infrastructuur. Pilots op het gebied van onderzoek, analyse en educatie kunnen onderdeel zijn van de maatregelen. In het jaarlijks uit te werken VVB Werkplan wordt rekening gehouden met inzet (van middelen) vanuit het VVB secretariaat in de Noordelijke Proeftuin.

De activiteiten vanuit de Noordelijke Proeftuin sluiten aan bij (onze inzet voor) het SPV2030, zie hoofdstuk 5 en hebben ook een link naar het leveren van ondersteuning bij verkeersveiligheidsanalyses ten behoeve van verkeershandhaving.

5. Regionale uitwerking en regie Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030

Eind 2018 is het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV) vastgesteld in de Tweede Kamer. Met dit plan als basis werken (regionale) overheden aan het opstellen van Proactief verkeersveiligheidsbeleid.

Het VVB-secretariaat is regionaal regisseur voor de organisatie en uitwerking van het SPV in VVB verband en de plannen die wij samen opstellen om tot uitvoering van maatregelen, acties en projecten te komen. Hieronder volgt eerst een korte uiteenzetting van de basis van het SPV en de risico gestuurde aanpak verkeersveiligheid. Hierna kunt u lezen wat wij hieraan doen in VVB-verband.

5.1 De risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

Verkeersveiligheid vergt structurele aandacht en gezamenlijke aanpak

Het SPV beoogt dat iedereen veilig kan deelnemen aan het verkeer en ongeschonden kan thuiskomen. Dit doel is ambitieus en vergt dat partijen urgentie ervaren, hun rol kennen en verantwoordelijkheid nemen voor - tenminste - het eigen deel in de keten.

Het is evident dat Rijk, provincies en gemeenten primair aan zet zijn. Op die drie overheidsniveaus moet er meer structurele aandacht komen voor verkeersveiligheid. Daarom is samenwerking tussen overheden zo belangrijk. Dat betekent daadwerkelijk handelen en bereidheid van overheden om hierin samen te investeren. Het zijn de verschillende wegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid op hun wegen en ze kunnen daarop worden aangesproken door hun inwoners. Anderzijds is het noodzakelijk dat Rijk en provincies regie voeren op de uitvoeringsagenda's en de monitoring van de behaalde resultaten. Alleen zo kan de stijging van het aantal doden en gewonden worden omgebogen.

Proactief beleid wat wordt gerealiseerd door analyse van de grootste risico's

Het leidende principe van de gezamenlijke aanpak is dat op alle niveaus proactieve maatregelen worden genomen die de grootste verkeersveiligheidsrisico's verminderen. Dit bouwt voort op de Duurzaam Veilig-aanpak, welke heeft geleid tot maatregelen op het gebied van infrastructuur (zoals 30- en 60km/uur zones), permanente verkeerseducatie en voorlichting en handhaving. Het SPV, pakt de draad voor van de proactieve werkwijze, weer op en geeft daar een nieuwe, versterkte invulling aan. Daarom kiezen de overheden voor een aanpak aan de hand van risico-indicatoren. In plaats van hoofdzakelijk achteraf maatregelen te nemen op basis van ongevallen, wordt in het vervolg vooraf bepaald welke risicofactoren invloed hebben op het ontstaan en de afloop van ongevallen. Op basis hiervan kunnen partijen analyseren in welke fase in de ongevalsketen de risico's het grootst zijn en dáár maatregelen treffen waar deze het meeste effect sorteren.



Dit biedt een goede basis voor prioritering en effectieve inzet van middelen en leidt ook voor wegbeheerders tot meer grip op verkeers(on)veiligheid op hun wegen.

Risicogestuurd werken draagt bij aan een integrale afweging

Risicogestuurd werken heeft primair tot doel het stellen van prioriteiten bij besluitvorming over

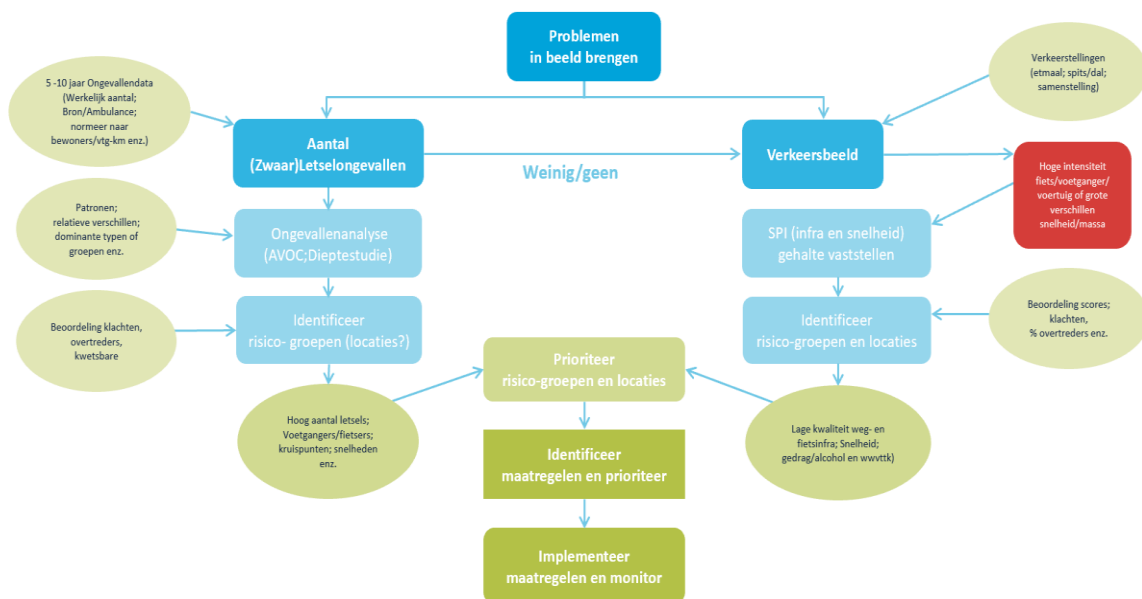
maatregelen om verkeersveiligheid mogelijk te maken. Daarnaast biedt het een basis voor beleidsevaluatie en –monitoring achteraf. Dit zorgt voor een betere verantwoording van gemaakte keuzes naar burger en politiek. De opgedane kennis kan vervolgens dienen als inbreng voor planvorming. Niet alleen in verkeersveiligheidsplannen maar ook in het integraal veiligheidsplan of toekomstige omgevingsplannen die betrekking hebben op ruimtelijke inrichting van een gemeente. Zo wordt verkeersveiligheid meer integraal onderdeel van een breder afwegingsproces. Dit kan bijdragen aan nieuwe inzichten in verkeersveiligheid en laat toe te bepalen wie op welk deelterrein een bijdrage kan leveren aan het verkleinen van deze risico's. Zo komen eerder partijen en maatregelen uit verschillende invalshoeken in beeld zoals educatie, handhaving, zorgverlening etc.

Risico-indicatoren bevorderen, probleemanalyse en monitoring

Risicogestuurd werken gaat op basis van data en indicatoren die risico's beschrijven, ook wel Safety Performance Indicators (SPI's). Met behulp daarvan kunnen factoren in beeld worden gebracht die een sterke causale relatie vertonen met verkeersonveiligheid. Op dit moment zijn dergelijke indicatoren al in ontwikkeling voor bekende risico's in het verkeer, zoals de kwaliteit van de (fiets)infrastructuur, snelheidsovertredingen en rijden onder invloed. Met name op het gebied van infrastructuur hebben sommige overheden afgelopen jaren al enige ervaring opgedaan om methodisch het veiligheidsniveau van infrastructuur met behulp van SPI's te inventariseren. Het is nog niet mogelijk om voor alle risico's SPI's te bepalen, ofwel omdat nog onvoldoende kennis beschikbaar is, ofwel omdat de te stellen doelen meer kwalitatief worden uitgedrukt, zoals het komen tot een sociale norm. Niet alles is meetbaar, terwijl het toch bijdraagt aan meer verkeersveiligheid. Wel kunnen de voortgang en effectiviteit van dit type maatregelen worden gemonitord, b.v. door onderzoek te doen naar verbeterde bewustwording. Daarnaast blijft de ontwikkeling in de aantallen verkeersslachtoffers op landelijk niveau een belangrijke indicator voor de resultaten van het gevoerde beleid. De registratie van ongevallen levert ook inzicht in probleemlocaties en risicogroepen en trends. Anderzijds maakt het, op landelijk niveau, de resultaten van het gevoerde beleid zichtbaar.



De risico-aanpak samengevat



Eén van de belangrijkste veranderingen t.o.v. het 'oude' verkeersveiligheidsbeleid die in het SPV2030 is opgenomen, is dus van reactief naar proactief risicogestuurd maken van beleid. Deze manier van denken en werken is anders dan wegbeheerders tot nu toe deden. Om gemeenten te kunnen ondersteunen bij deze nieuwe aanpak heeft het VVB-secretariaat vanuit haar regisseursrol voor de regionale uitvoering van het SPV (extra) ondersteuning georganiseerd.

Regionale begeleiding en ondersteuning

In VVB verband wordt goed samengewerkt aan het SPV2030. Gemeenten en provincie zijn zich bewust dat zij in hun (toekomstige) GVVP's of ander verkeersbeleidsplan, verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd op de risico gestuurde aanpak moeten opstellen op basis van de negen thema's uit het SPV2030. Om gemeenten hierbij en bij de uitvoering van de acties en maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma te kunnen ondersteunen, heeft het VVB-secretariaat hiervoor middelen opgenomen in de werkplan. Hierdoor kunnen wij de ondersteuning de komende jaren blijven bieden.

Daarnaast zijn uren vrijgemaakt om de ondersteuning vorm te geven door middel van een Coördinator regionale uitvoering SPV 2030. Deze coördinator is verantwoordelijk voor o.a.:

- Opstellen van het uitvoeringsprogramma in VVB-verband;
- Doorvertalen landelijke kennis/ontwikkelingen/subsidies;
- Kennis delen over risico gestuurd werken;
- Kennis delen over integreren van de 3 E's;
- Actief promoten gebruik maken van de tools voor risicogestuurd werken;
- Actief verbeteren van de tools;
- Handvaten geven aan niet standaard oplossingen.

5.2 Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2021-2024 VVB Groningen

Sinds 2019 hebben we in VVB-verband gewerkt aan het verzamelen en analyseren van data die inzicht geven in het ontstaan van ongevallen. Hiervoor zijn meerdere (werk)sessies met alle en individuele gemeenten georganiseerd, methodes uitgewerkt en diverse analyse tools ontwikkeld, zie hierover paragraaf 5.5.

Op basis van de uitkomsten van de (werk)sessies en analyses is onder regie van het VVB-secretariaat in samenwerking met adviesbureau RHDHV de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid opgesteld. Deze is vastgesteld in de VVB Stuurgroep op 24 november 2021.

De gezamenlijke Uitvoeringsagenda is onze regionale uitwerking van het (nationaal) Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en markeert de start van een nieuwe verkeersveiligheidsaanpak. De aanpak is gebaseerd op twee pijlers: de risicogestuurde aanpak van de verkeersveiligheid en de integrale aanpak waarin maatregelen op het gebied van de drie E's Engineering, Education en Enforcement worden gecombineerd om situaties aan te pakken. In de Uitvoeringsagenda brengen we de risico's in kaart die er voor de Groningse verkeersveiligheid zijn en geven we een globaal beeld van de verschillende maatregelen die ingezet kunnen worden.

We realiseren ons dat we in de gezamenlijke aanpak in VVB-verband van de verkeersveiligheid niet op alle (SPV) thema's even zwaar kunnen inzetten. Dit vraagt dus om prioriteitsstelling. We hebben daarom een selectie gemaakt van thema's die we het meest kansrijk achten om samen in VVB-verband aan te werken. Overigens zonder dat de andere thema's uit beeld raken. Gemeente of provincie kunnen uiteraard zelf besluiten om aan de overige thema's individueel te werken. Besloten is om samen met de volgende thema's aan de slag te gaan:

- Fiets
- Snelheid
- 30km-wegen
- 50km-wegen
- Landbouwverkeer

De uitvoeringsagenda verkeersveiligheid vormt, samen met de detail rapportages per gemeente en provincie en de (analyse)tools, het vertrekpunt voor het maken van uitvoeringsplannen per gemeente, provincie en in VVB-verband.

Hieronder volgt een korte samenvatting per thema.

Fiets (en elektrische fiets)

Fietsers zijn een risico in vrijwel de hele provincie Groningen. Mede dankzij fietsstimulerende maatregelen van provincie en gemeenten (bijvoorbeeld de aanleg van snelle fietsroutes) neemt het fietsgebruik in Groningen toe. Daarnaast is er de laatste jaren een flinke toename te zien van elektrische fietsen. Het wordt dan ook steeds drukker op de fietspaden, met steeds meer verschillende soorten fietsen en grote snelheidsverschillen. In combinatie met een toenemend aantal slachtoffers op de fiets, zorgt dit ervoor dat fietsers in vrijwel alle gemeenten als risico worden aangemerkt.

De belangrijkste risico's voor de fietsers zijn de plekken waar relatief veel verkeer elkaar ontmoet en waar de snelheid relatief hoog is ten opzichte van de snelheidslimiet. De risico's zijn verspreid over alle leeftijdsgroepen. Speciale aandacht hebben we daarbij voor de senior fietsers (60+) en jongere fietsers in de categorie 12-15 jaar en 16-24 jaar (scholieren en studenten). Ook vragen speciale plekken in de bebouwde kom (bijvoorbeeld kruisingen en 30 en 50 km/u wegen) en rondom scholen extra aandacht. Een toename van het aantal elektrische fietsen leidt naar verwachting tot een grotere ongevalsbetrokkenheid van deze fietsers. Dat betreft vooral ouderen, die ook nu al vaak betrokken zijn bij een slachtofferongeval, en scholieren, die de fiets gebruiken op de langere en gemeentegrenzen overschrijdende schoolroutes.

Positief in dit licht, is dat de Provincie Groningen een nieuw Uitvoeringsprogramma Fiets en Beleidskader Verkeerseducatie vastgesteld heeft. Daarin zijn ook veel mogelijkheden voor fietsstimulering, het verbeteren van fietsinfra en educatie-activiteiten gericht op fietsveiligheid voor gemeenten opgenomen.

Snelheid

Een van de belangrijkste factoren die bijdragen aan verkeersonveiligheid is de snelheid in het verkeer. Niet alleen de kans op een ongeval neemt toe als iemand harder rijdt, maar ook de afloop van een ongeval is ernstiger met een hogere rijdsnelheid.

Te hard rijden is een probleem dat we op al onze wegen in Groningen kennen. Per gemeente zijn er per wegtype en snelheidsregime wel verschillen in de grootte van het snelheidsprobleem. Vaak hebben de snelheidsproblemen te maken met de (beperkte) inrichting van de weg. De vorm van de weg sluit dan niet aan bij de functie en/of de manier waarop de weg gebruikt wordt. Daarnaast valt in het algemeen op dat de snelheidslimiet op 30-, 50-, 60- en 80-kilometerwegen vaak niet geloofwaardig is en niet wordt geaccepteerd. Het gevolg is veel snelheidsovertreders, en vaak ook grote snelheidsverschillen. Dat er vaak maar in beperkte mate snelheidsremmende maatregelen zijn genomen, vormt dan nog een extra risico. Daarbij handhaaft de politie ook niet op wegen die niet conform de richtlijnen zijn ingericht.

30 km/u wegen

De 30 km/u wegen zijn in alle gemeenten een aandachtspunt. Voor veel gemeenten geldt dat er veel kilometers weglengte met dat snelheidsregime zijn. Voor al deze wegen geldt dat daar vooral kwetsbare verkeersdeelnemers, (elektrische) fietsers, betrokken raken bij slachtofferongevallen. Op een groot deel van deze wegen vinden snelheidsovertredingen plaats. Bij veel gemeenten gaat het om ruim een derde van de totale weglengte aan 30 km/u wegen. De mate waarin snelheidsovertredingen plaatsvinden varieert per gemeente, evenals de inrichting van de genoemde wegen conform Duurzaam Veilig. Denk aan snelheidsremmende voorzieningen. Op vrij veel wegen komen is de verkeersdruk (intensiteit) groter dan wat je op dit type weg mag verwachten. Ook is er op veel van de wegen landbouwverkeer te vinden. Het aantal

slachtofferongevallen per afgelegde kilometer (risicocijfer) is op 30 km/u wegen voor alle gemeenten hoger dan op andere wegtypen. En de meeste gemeenten laten daarbij verschillen zien tussen wijken. Er liggen kansen voor verbetering door de functie, vormgeving en het gebruik van deze wegen beter op elkaar aan te laten sluiten. Dat kan door een verbeterde inrichting, en gerichte educatie, communicatie en handhaving.

50 km/u wegen

Op 50 km/u wegen vinden (relatief) veel ongevallen plaats. Door de combinatie van de gereden snelheid met het gemengd gebruik, vaak zonder gescheiden fietsvoorzieningen, wordt dit type weg in vrijwel alle gemeenten als risico gezien. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, elektrische fietsers en voetgangers) en automobilisten zijn op deze wegen betrokken bij slachtofferongevallen. De risicocijfers verschillen tussen wijken en buurten. Dat wordt vaak veroorzaakt doordat de functie, vorm en het gebruik van de wegen niet bij elkaar past. Bijvoorbeeld in oudere wijken en in centrumgebieden. Het risico is het hoogst op kruisingen, bij oversteekvoorzieningen en op plekken die niet fietsvriendelijk zijn ingericht en waar sprake is van een groot aantal (e)fietsers. Maar ook snelheidsoverschrijdingen spelen een rol in de hoogte van het risico. Op een groot deel van de 50 km/u wegen vinden snelheidsovertredingen plaats (voor veel gemeenten geldt dat voor ongeveer een derde van de totale weglengte aan 50 km/u wegen). Op sommige wegen (waar de snelheid veelvuldig wordt overschreden) is de acceptatie van de snelheidslimiet door de verkeersdeelnemers een aandachtspunt. Andere punten van zorg zijn: de inrichting van kruispunten als rotonde of VRI, het ontbreken van vrijliggende fietspaden, parkeren langs de rijbaan en de aanwezigheid van landbouwverkeer.

Landbouwverkeer

In Groningen treffen we in het buitengebied geregeld landbouwverkeer, van groot formaat, aan. Ook in de dorpen. In de ongevalsstatistieken komt landbouwverkeer vaak beperkt voor, maar het zorgt met regelmaat voor (een gevoel van) verkeersonveiligheid. Het thema is relevant voor zowel gemeentelijke als provinciale wegen, en speelt zowel in het agrarisch buitengebied als in de kleinere kernen. Ondanks dat het thema niet direct volgt uit de individuele risicoanalyses per wegbeheerder, wordt het breed gedragen door alle partners in Groningen.

Bij ongevallen met en de subjectieve verkeersveiligheidsbeleving van landbouwvoertuigen speelt de breedte van het (land)bouwvoertuig in combinatie met smalle wegen, en de interactie met andere verkeersdeelnemers zoals fietsers een belangrijke rol. Doordat veel wegen in het buitengebied vaak smal zijn terwijl er regelmatig met hoge snelheid wordt gereden, ontstaat er door de combinatie van landbouwverkeer met gemotoriseerde tegenliggers én aanwezige (recreatieve of utilitaire) fietsers een (groot) risico.

Ook op provinciale wegen zorgt landbouwverkeer voor dilemma's. Zo conflicteert de lage snelheid van landbouwverkeer met de hogere snelheid van het overige verkeer. Dit kan leiden tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres. En rijdt het landbouwverkeer op de parallelwegen langs provinciale wegen dan kan dit een risico vormen voor fietsers. Vooral als school-thuisroutes of recreatieve routes via een parallelweg lopen, zorgt dit voor (gevoelsmatig) onveilige situaties. Op provinciale wegen zonder parallelweg kunnen risico's ontstaan bij het oversteken en/of het opdraaien van de hoofdrijbaan door landbouwvoertuigen.

5.3 Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 in VVB verband 2024-2025

€ 125.000,-

In 2023 heeft de VVB stuurgroep het uitvoeringsprogramma vastgesteld. In het uitvoeringsprogramma staan acties en maatregelen om aan de vijf thema's te gaan werken. Het VVB-secretariaat gaat vanaf 2024 de acties uit het uitvoeringsprogramma uitvoeren. Hiervoor zijn in dit werkplan middelen gereserveerd. Ook staan in het uitvoeringsprogramma de educatieonderwerpen benoemd waar in VVB-verband al aan gewerkt wordt.

Naast het gezamenlijke uitvoeringsprogramma in VVB verband hebben alle wegbeheerders ook een uitvoeringsprogramma moeten opstellen. Hierin staat welke infrastructuurmaatregelen de

wegbeheerders nemen op basis van risico's en daarbij gestelde doelen. Ook de educatie en handhaving worden hierin benoemd.

In het gezamenlijke VVB Uitvoeringsprogramma staan vooral acties om de gemeenten te helpen een nog beter risicogestuurd verkeersveiligheid beleid uit te voeren. Een voorbeeld hiervan zijn de kenniscafés.

Kenniscafés

Landelijk zijn er (kenniscentrum SPV) voor de verschillende risico's oplossingen aangedragen. Echter deze standaard oplossingen passen niet op elke situatie. Een aantal onderwerpen vormen provinciebreed of regiobreed een vraagpunt. De wens is om ook hiervoor effectieve maatregelen (infrastructuur en educatie en handhaving) te bedenken. Daarvoor willen we in 2024 twee kenniscafés organiseren om Groninger vraagstukken handen en voeten te geven.

Ook willen bijvoorbeeld de 3E-aanpak verder ontwikkelen en zorgen voor toepassing, helm dragen bevorderen door en stimuleringsactie, gemeenten ondersteunen bij een landbouwnetwerk. Het volledige programma is beschreven in het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid VVB Groningen 2024-2025.

5.4 Governancestructuur - Regionale uitwerking van het SPV 2030

Het ambitieuze streven naar nul verkeersslachtoffers kán de overheid simpelweg niet alleen realiseren. Daarom wordt met het strategisch plan beoogd mensen, partijen en domeinen meer dan voorheen met elkaar te verbinden.

Beleid kan pas effectief worden vormgegeven en uitgevoerd als er sprake is van goede en georganiseerde samenwerking binnen elke overheid, tussen overheden en tussen overheden en de vele actieve maatschappelijke partijen. Om deze samenwerking vorm te geven, introduceert het SPV de governancestructuur verkeersveiligheid.

In het SPV2030 is afgesproken om in elke provincie een governancestructuur voor de regionale afstemming over verkeersveiligheid in te gaan richten.



Deze structuur moet bevorderen dat alle overheden en (maatschappelijke) partijen die in een provincie iets met verkeer en verkeersveiligheid te maken hebben, elkaar opzoeken en gestructureerd overleg voeren over het brede werkveld van verkeer en vervoer. In onze provincie werken wij al vele jaren in VVB verband samen aan het opstellen van verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij zijn overheden en maatschappelijke partijen betrokken en hierover wordt elk kwartaal zowel ambtelijk als bestuurlijk met elkaar afgestemd. Dat is onze governancestructuur verkeersveiligheid.

5.5 Risicoanalysetools

Eén van de belangrijkste veranderingen t.o.v. het huidige verkeersveiligheidsbeleid die in het SPV is opgenomen, is dus van reactief naar proactief risico gestuurd maken van beleid.

Een belangrijk hulpmiddel bij een risicoanalyse zijn zogeheten risico-indicatoren, ook wel prestatie-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's): indicatoren om de veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem te kunnen identificeren. In de analyses wordt daarom – naast slachtoffercijfers – bijvoorbeeld gekeken naar risico-indicatoren voor veilige (fiets)infrastructuur, veilige snelheden, veilige verkeersdeelnemers (alcoholgebruik en fietsverlichting), inzet van verkeerseducatie en campagnes.

Om (beter) inzicht te krijgen in de SPI's, factoren en situaties die bij (kunnen) dragen aan verkeersonveiligheid heeft het VVB-secretariaat samen met de Provincie Groningen en externe bureaus systemen/methodes en risicoanalysetools laten ontwikkelen die als input kunnen dienen voor de risico inventarisatie en de monitoring t.b.v. de negen SPV-thema's.

Deze methodes en tools bevatten veel (nieuwe) data en worden constant doorontwikkeld. De middelen voor de licenties, het onderhoud, actualisatie en doorontwikkeling zijn in dit werkplan opgenomen.

5.5.1 Tools, analyses, actualisatie en doorontwikkeling

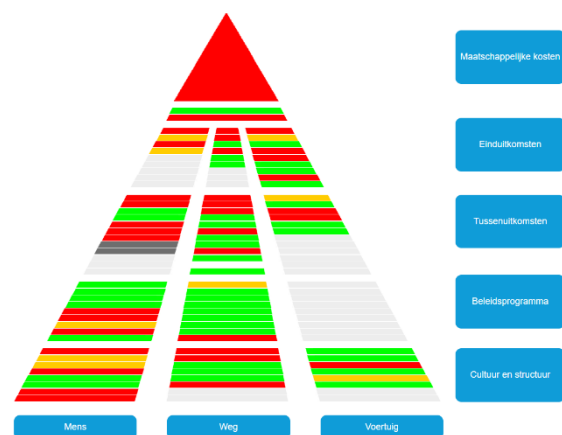
De hierna beschreven analyse tools zijn hulpmiddelen die het mogelijk maken om inzicht te geven in knelpunten in de infrastructuur en risico's onder doelgroepen en/of modaliteiten. Deze tools hebben (ook) bijgedragen aan de totstandkoming van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Alle wegbeheerders binnen onze provincie kunnen gebruik maken van deze tools.

€ 100.000,-

Verkeersveiligheidsmonitor

In de Verkeersveiligheidsmonitor kan elke gemeente en de provincie voor haar grondgebied de verkeersveiligheidssituatie, op basis van veel indicatoren bekijken en vergelijken. In de monitor zijn indicatoren opgenomen over o.a.: leeftijdsopbouw, voertuigbezit, ongevallen, wegkenmerken, educatie etc. Deze indicatoren kunnen van invloed zijn op de verkeersveiligheid en zijn in kaart gebracht volgens de methode van de verkeersveiligheidspiramide.

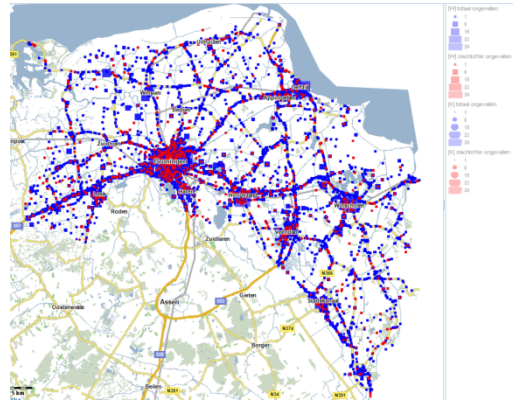
In de monitor kunnen gemeenten (van acht verschillende provincies) elkaar onderling op veel verschillende indicatoren vergelijken. Ook kunnen zij hun gemeente, de indicatoren door de tijd volgen.



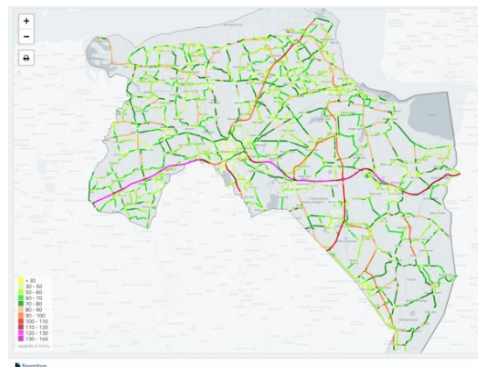
Ongevallenanalyse

Om de verkeersveiligheid binnen gemeenten te kunnen analyseren is inzicht in de (locaties en het ontstaan van) verkeersongevallencijfers noodzakelijk. Wij hebben hiervoor een overeenkomst afgesloten waardoor alle gemeenten en de politie gebruik kunnen maken van het Ongevallenanalysepakket 'VIA Stat'.

Met dit pakket kan elke gemeente de informatie over de door de politie geregistreerde ongevallen zien en zelf analyses maken.



Naast het maken van ongevalsanalyses beschikken wij inmiddels ook over een module om de gereden snelheden (op basis van in-car navigatiesystemen) bij de analyses te betrekken. Met deze uitbreiding kunnen de gemeenten, provincie en de (base-eenheden van de) politie een vollediger verkeersveiligheidsbeeld krijgen.



In 2024 gaan we ervoor zorgen dat tools voldoende doorontwikkeld worden. De vernieuwingen binnen de tools worden gedeeld met de overige gebruikers en waar nodig wordt er extra uitleg gegeven.

DEEL 3 - Organisatie

6 Organisatie, monitoring en kwaliteitsbewaking

6.1 Samenstelling en organisatie VVB Groningen

In het VVB zijn de Provincie Groningen en alle Groningse gemeenten in een bestuurlijke stuurgroep en ambtelijke groep vertegenwoordigd. Daarnaast zijn (belangen)organisaties zoals het OV Bureau, Groningen Bereikbaar, Rijkswaterstaat, Politie Eenheid Noord Nederland - district Groningen, Openbaar Ministerie, Veilig Verkeer Nederland (VVN), ANWB, Fietsersbond, Cumela (landbouw), Transport en Logistiek Nederland (TLN), Wandelnet vertegenwoordigd. In bijlage [1] is een schematische weergave van de organisatie van het VVB Groningen weergegeven.

6.1.1 Bijeenkomsten VVB

Het VVB plant zowel bestuurlijk als ambtelijk vier vergadermomenten in voor 2024. Daarnaast worden er bijeenkomsten over specifieke thema's georganiseerd.

6.2 Secretariaat Verkeer- en Vervoerberaad



€ 438.000,-

Het secretariaat van het Verkeer- en Vervoerberaad is ondergebracht in het domein Beleid, onder Mobiliteit Beleid, van de provincie Groningen. Het secretariaat is verantwoordelijk voor de organisatie en ondersteuning van alle activiteiten van het VVB Groningen.

6.2.1 Werkzaamheden

Het secretariaat coördineert de uitvoering van het VVB-werkplan en ondersteunt daarnaast de VVB werkgroepen, de ambtelijke overleggroep en de stuurgroep. In dit kader heeft het secretariaat ook tot taak om landelijke ontwikkelingen en trends te signaleren en vast te stellen of deze gevolgen hebben voor het verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid in Groningen. Daartoe onderhoudt het VVB secretariaat nauwe contacten met lokale organisaties, het landelijk Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), het CROW en het Fietsberaad. Daarnaast nemen wij deel aan het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid Gedragsbeïnvloeding (IPO), het landelijk checklist/toolkit PVE-overleg (KpVV) en het Beleidsteam landelijke campagnes (I&W). Ook voeren wij overleg met het VVB Drenthe en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân. Wij streven ernaar om bij (de ontwikkeling van) verkeerseducatie-activiteiten en (voorlichtings)campagnes samen te werken.

Het secretariaat neemt deel ook deel aan landelijke trajecten, waaronder de overleggen om te komen tot mogelijkheden van evaluatie van verkeerseducatie.

Het VVB-secretariaat is ook regionaal regisseur voor het SPV2030, is eerste aanspreekpunt voor de provinciebrede afstemming over verkeershandhaving, is regievoerder voor alle verkeersveiligheidscampagnes in VVB-verband en heeft als taak om betrokkenen hierover te informeren.

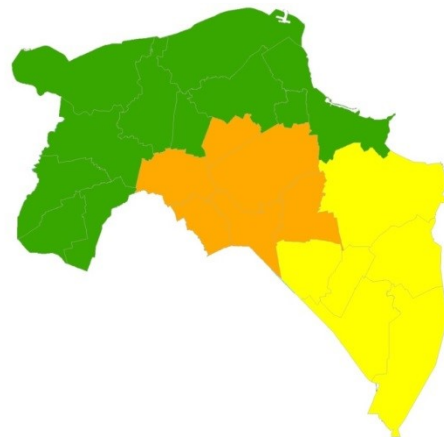
De regie voeren op de uitvoering van het Werkplan betekent concreet dat het VVB-secretariaat zorgt voor de organisatie en coördinatie van verkeerseducatie activiteiten en activiteiten in het kader van het SPV2030. Ook zorgt het secretariaat voor de samenstelling van het verkeerseducatie-aanbod en de monitoring op de kwaliteit daarvan, de promotie van het aanbod bij de afnemers (vooral scholen) en de afstemming hierover met de afzonderlijke gemeenten. Het secretariaat stimuleert scholen ook om deel te nemen aan het label Verkeersactieve School en begeleidt hen hierbij.

Verder zorgt het VVB-secretariaat voor het (laten) uitvoeren van voorlichtingscampagnes, landelijke verkeersveiligheidscampagnes, voor de uitvoering van projecten en voor de afhandeling van subsidie- financieringsaanvragen van bijvoorbeeld lokale projecten. Het VVB-secretariaat heeft ook een uitvoerende taak op het gebied van communicatie en promotie van het aanbod. Zo beheert het secretariaat de website, social mediakanalen, produceert het promotiemateriaal en handelt het aanvragen en verzoeken af.

6.2.2 Organisatiestructuur verkeerseducatie

Eind 2014 is door de VVB stuurgroep gekozen voor een nieuwe organisatiestructuur voor de uitvoering van verkeerseducatie in VVB-verband. Vanaf 2015 worden alle verkeerseducatie (activiteiten) in VVB-verband aangestuurd door het secretariaat van het VVB en wordt er een gezamenlijk (provinciebreed) verkeerseducatie-programma opgesteld.

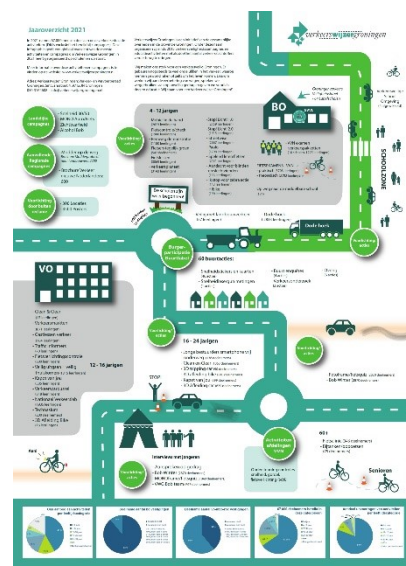
Om gemeenten en scholen beter te kunnen ondersteunen en een kwalitatief programma van verkeerseducatie (activiteiten) binnen de hele provincie Groningen te laten plaatsvinden, is de provincie verdeeld in drie regio's. Elke gemeente en school heeft een vast contactpersoon, een regiocoördinator verkeerseducatie. Dat geldt ook voor de uitvoerders van de educatieactiviteiten.



Regio indeling ondersteuning scholen en gemeenten

Succesvolle aanpak

In 2022 namen 90% van de basisscholen en 45% van de voortgezet onderwijsinstellingen deel aan één of meerdere verkeerseducatie activiteiten uit ons aanbod. In totaal namen 81.000 mensen in 2022 deel aan één van onze verkeerseducatie activiteiten en/of voorlichtingsacties. In onze infographic is een overzicht van onze activiteiten over 2022 en het bereik hierbij opgenomen. Zie hiervoor bijlage [III].



6.2.3 Bezetting VVB-secretariaat

In het (jaarlijkse) VVB-werkplan wordt budget gereserveerd voor de verschillende taken die het VVB-secretariaat uitvoert. Op het secretariaat werken op het moment van schrijven negen mensen:

- drie regiocoördinatoren, samen 2,12 fte
- team ondersteuner/secretarieel medewerker 0,88 fte
- coördinerend medewerker gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 0,88 fte
- communicatieadviseur 0,67 fte
- coördinator regionale uitvoering SPV2030 0,66 fte

Zij worden bekostigd uit het VVB werkplan.

- coördinerend communicatiemedewerker verkeerseducatie 0,88 fte
- secretaris VVB, tevens teamleider Verkeerswijzer Groningen 0,925 fte

Zij worden bekostigd uit middelen van de Provincie Groningen

Hiermee komt de totale omvang (in 2024) van het secretariaat neer op 7 fte.

6.3 Monitoring en onderzoek

€ 50.000,-

Een belangrijk onderdeel van de centraal gecoördineerde werkwijze (Verkeerswijzer Groningen) is de focus op de kwaliteit en kwantiteit van de uitgevoerde (verkeerseducatie)activiteiten en de effectiviteit van de organisatie.

Aan de uitvoerders van de verkeerseducatie-activiteiten wordt bij opdrachtverlening gevraagd om indicatoren voor monitoring en evaluatie bij te houden. Het is belangrijk om te weten of wij de doelgroepen bereiken, te meten wat de kwaliteit van een activiteit is en op welke manier het bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiervoor heeft adviesbureau RHDHV voor ons (in 2016) een Monitoring en Evaluatieplan opgesteld. Hierin staat beschreven welke gegevens wij bijhouden om de kwaliteit en kwantiteit van onze activiteiten te kunnen volgen. Het M&E-plan biedt een systematiek om de effectiviteit van de inzet op het verkeerseducatiebeleid van het VVB Groningen te meten. Het M&E-plan is vervolgens als handleiding gebruikt voor evaluatie van de inzet door het VVB secretariaat.

Evaluatie van campagnes en handhavingsvoorlichting

Uitgevoerde communicatie-acties en -middelen worden, eventueel tussentijds en na afloop, geëvalueerd om te kijken of het gestelde doel is behaald, wat het bereik en effect was en hoe succesvol de campagnes en acties waren. Hiermee kunnen we eventueel tussentijds bijstellen en goede en slechte ervaringen gebruiken bij volgende activiteiten.

In ons Beleidskader Verkeerseducatie 2030 leest u meer over onze beleidsmatige monitoring en kwaliteitsbewaking.

6.3.1 WEVER-toets

Het meten van de effecten van verkeerseducatie is moeilijk. Wij voeren wel evaluaties over verkeerseducatieactiviteiten uit, en veel evaluaties meten de voorwaarden voor veilig gedrag. Maar gedragsintenties zijn slechts beperkt voorspellend voor het werkelijke gedrag. Om effecten te kunnen aantonen, zijn toetsen nodig die niet alleen meten wat mensen 'van plan zijn te doen' of 'zeggen te gaan doen', maar die dichterbij het gedrag komen dat mensen daadwerkelijk (in het verkeer) vertonen. Dat is bijvoorbeeld sneller meetbaar als het gaat om een fietslampje dat mensen wel of niet aan doen, maar beduidend lastiger als het gaat om bijvoorbeeld 'veilig fietsgedrag' of iets als 'afleiding in het verkeer'.

Op een veilige manier leren deelnemen aan het verkeer, begint al op jonge leeftijd.

Verkeerseducatie op de basisschool is hierbij heel erg belangrijk. De WEVER-toets is ontwikkeld om voor deze doelgroep meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van het totale aanbod aan verkeerseducatie. De toets meet de eindcompetenties die nodig zijn om veilig op de fiets aan het verkeer deel te nemen. In de periode van 2020 tot 2024, doen jaarlijks minimaal duizend leerlingen

mee aan de toets. Dit zijn leerlingen uit groep 8 van het basisonderwijs in verschillende provincies. Ook wij werven scholen voor deelname aan de toets. Met de resultaten onderzoeken we het verband tussen verkeerseducatie en de eindcompetenties. Op termijn geeft dit geeft provincies en regio's een beeld van wat hun verkeerseducatiebeleid heeft opgeleverd.

De komende jaren, in eerste instantie tot en met 2024, streven we ernaar om in ieder geval de scholen die ons label Verkeersactieve School (voorheen Verkeersveiligheidslabel (69 in 2020) hebben, te werven voor deelname aan de WEVER-toets.

6.3.2 Kwaliteitsbewaking

Om de kwaliteit van verkeerseducatie-activiteiten (in onze provincie) te borgen en verhogen nemen alleen verkeerseducatie activiteiten op in ons aanbod, die zijn getoetst en opgenomen in de Toolkit permanente verkeerseducatie van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Deze Toolkit is samen met de regievoerders verkeersveiligheid (VVB's / ROV's) ontwikkeld. Activiteiten die in de Toolkit zijn opgenomen, zijn op een uniforme wijze beschreven en getoetst. Ze kunnen onderling door middel van een sterrensysteem worden vergeleken op kwalitatieve aspecten zoals: kennis en vaardigheden, inzicht in en beoordeling van risico verhogende factoren, zelfevaluatie, kalibratie en motivatie.

Vanaf 2022 werken wij alleen nog met activiteiten die zijn opgenomen en getoetst in de Toolkit Verkeerseducatie met een minimale score van 40 sterren. Vanaf 2024 moet de producent voor de verkeerseducatie-activiteiten ook een onafhankelijke effectmeting hebben gedaan.

Door alleen activiteiten te kiezen uit deze Toolkit maken wij een kwaliteitsslag in ons aanbod van verkeerseducatie-activiteiten.

In het Beleidskader Verkeerseducatie hebben wij onszelf als doel gesteld dat vanaf 2024 al onze verkeerseducatie activiteiten ook een onafhankelijke effectmeting hebben. Dit moeten de aanbieders van deze activiteiten zelf organiseren. Met name de kleinere bedrijven vinden dit best lastig. Wij gaan deze bedrijven, in overleg met het KpVV (CROW) beperkt proberen te ondersteunen.

Vanuit het WEVER-project (zie hierboven) worden activiteiten die zijn opgenomen in de Toolkit getoetst op effectiviteit. Hierdoor kunnen wij (in de toekomst) betere keuzes maken welke effectief bewezen verkeerseducatie activiteiten wij blijven uitvoeren op scholen.

Kwaliteit verkeerseducatie activiteiten wordt steeds beter

Wij streven er dus naar om alleen verkeerseducatie-activiteiten aan te bieden die zijn opgenomen in de Toolkit verkeerseducatie (zie hierboven). In 2021 zijn 31 van de 38, door ons aangeboden activiteiten (voor alle leeftijdscategorieën), opgenomen in de Toolkit. 26 zijn getoetst en hebben allemaal 40 of meer sterren en bij 20 activiteiten is een effectmeting gehouden.

Wij zijn er dus nog niet in geslaagd om alle activiteiten te laten voldoen aan onze kwaliteitseisen. Dit komt mede doordat onze (vier) pilot activiteiten ook zijn meegeteld. Producenten kunnen deze activiteiten nog niet laten toetsen.

De producenten van verkeerseducatie-activiteiten waar wij mee werken zijn zich, mede door stimulans vanuit de landelijke VVB's, zeer bewust van de kwaliteitsslag die de VVB's willen maken bij verkeerseducatie. De inhoud van de activiteiten wordt hierdoor soms herzien en de activiteit wordt opnieuw ter toetsing aangeboden.

Kwaliteitsbewaking door bezoek aan activiteiten

Eén van de uitgangspunten die wij bij de start van de centrale organisatie van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes hebben geformuleerd, is dat onze activiteiten op scholen en op straat conform onze kaders voor inhoud/kwaliteit worden uitgevoerd. Daarom gaan wij regelmatig op bezoek tijdens de uitvoering van onze activiteiten. Zo signaleren wij aandachtspunten en bespreken deze met onze uitvoerende partijen. Hierdoor houden wij onze uitvoerende partijen scherp en blijven wij goed op de hoogte zodat wij scholen goed kunnen informeren over de inhoud en het (praktische) verloop van onze activiteiten.

Verkeersexamens

De resultaten van de examens worden provinciebreed geanalyseerd. Opvallende zaken (foutieve handelingen tijdens het praktische examen) worden besproken. Deze worden gebruikt als input voor bijvoorbeeld onze fietsvaardigheidslessen waardoor er meer aandacht aan deze zaken kan worden gegeven en het niveau van toekomstige leerlingen kan worden verbeterd. Zo worden de verkeersexamen ook een (toets)instrument om onze activiteiten te verbeteren.

7 Communicatie

€ 25.000,-

In het VVB zetten overheden en hun partners in Groningen zich onder meer in voor verbetering van de verkeersveiligheid in de provincie. Sinds 2015 gebeurt dat onder de overkoepelende naam 'Verkeerswijzer Groningen'.

7.1 Communicatiedoelstelling

Het overkoepelend doel is de verkeersveiligheid in de provincie Groningen te vergroten. Hieronder zijn een aantal subdoelen beschreven die wij in de communicatie van elke campagne meenemen:

1. Het uitdragen en ondersteunen van de landelijke boodschap en middelen
2. Het vergroten van het bereik van de landelijke boodschap en middelen
3. Het voeren van campagnes op verkeersveiligheidsthema's die specifiek in onze provincie spelen
3. Het samenwerken met/ondersteunen van de politie, onderwijs en andere partners van het VVB
4. Het betrekken van gemeenten en hun bestuurders bij (start) acties

7.2 Herkenbare, uniforme boodschap

Wij gaan herkenbaar uiting geven aan de kwaliteit van onze gezamenlijke inspanningen en activiteiten. Om hieraan uniform uiting te kunnen geven hebben wij voor onze verkeerseducatie-activiteiten en campagnes in 2015 een eigen logo ontwikkeld:



De boodschap die we hierbij consequent uitdragen, luidt als volgt:

Verkeerswijzer Groningen is een initiatief van de gezamenlijke overheden in de provincie Groningen. Onder deze naam organiseren zij verkeersveiligheids campagnes en educatie-activiteiten om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen.

'Wij maken ons sterk voor een verkeersveilig Groningen. Er gebeuren nog steeds te veel ongelukken in het verkeer, waarbij mensen gewond raken of zelfs om het leven komen. Daarom werken wij aan de verbetering van wegen, spreken we weggebruikers op onveilig gedrag aan en geven we voorlichting en educatie. Wij staan voor een verkeerswijzer Groningen! Meer weten? Kijk op www.Verkeerswijzergroningen.nl.'

7.3 Regie op de communicatie

De regie op de communicatie over en in het kader van Verkeerswijzer Groningen ligt bij de secretaris van het VVB, hierbij wordt hij ondersteund door een communicatieadviseur, coördinerend communicatiemedewerker. De communicatieadviseur werkt namens en voor het VVB en zoekt de afstemming met alle partijen binnen het VVB Groningen over de communicatie over de activiteiten en campagnes die wij gezamenlijk in VVB-verband (Verkeerswijzer Groningen) voeren. De campagnes worden door ons, provinciebreed en voor alle gemeenten uitgevoerd. De communicatieadviseur onderhoudt daarom nauwe contacten met de communicatieadviseurs van stakeholders in VVB-verband. Wij gaan de communicatieadviseurs van de gemeenten intensiever betrekken bij het uitdragen van de (landelijke) verkeersveiligheids campagnes en activiteiten in VVB-verband. Dit doen we via de verkeersambtenaren in het VVB-netwerk. Bovendien werkt zij nauw samen met de Regiocoördinatoren Verkeerseducatie over en voor de communicatie richting de scholen.

De communicatieadviseur heeft verder de taak de communicatiestrategie te bewaken en de uitvoering van de communicatieplanning (voor campagnes) te coördineren en de verbindingen te

leggen met de activiteiten van alle betrokken partijen binnen het VVB. In gevallen dat de media moeten worden benaderd, wordt waar nodig samengewerkt met de communicatieadviseurs van de gemeenten en provincie. Tot slot is het ook de taak van de communicatieadviseur om regie te voeren over het contentbeheer van de website en social media accounts van Verkeerswijzer Groningen.

7.4 Website

Op de website staat volop informatie over onze verkeerseducatie-activiteiten en verkeersveiligheidscampagnes. De website is gekoppeld aan een projectadministratiesysteem dat door het VVB-secretariaat wordt onderhouden. De website wordt door de Regiocoördinatoren Verkeerseducatie ook gebruikt om ons aanbod tijdens gesprekken op scholen te promoten.

Verder is op de website algemene informatie te vinden over de centrale organisatie van verkeerseducatie, Verkeerswijzer Groningen, het VVB en de deelnemers (gemeenten, partners).

Het bezoek aan de website en het gebruik van de activiteiten wordt gestimuleerd via social media en door stelselmatig te blijven verwijzen naar de website, in alle uitingen rondom verkeersveiligheid en verkeerscampagnes in Groningen. Gemeenten en andere partners dragen hieraan actief bij door in hun media ook te verwijzen naar Verkeerswijzer Groningen. De website wordt daarom ook actief gebruikt om campagneboodschappen mee te verspreiden.

7.5 Nieuwsbrief Verkeerswijzer Groningen

Aan de website is een nieuwsbrief gekoppeld. Deze nieuwsbrief versturen wij ongeveer eens per twee maanden, afhankelijk van de actualiteit. We gebruiken de nieuwsbrief om scholen en onze andere stakeholders op de hoogte te houden van alle ontwikkelingen rondom Verkeerswijzer Groningen, belangrijke (aanmeld)data en activiteiten. Dit nieuws publiceren we ook op de website. In de nieuwsbrief is een kalender opgenomen die (automatisch) per gemeente is samengesteld. De ontvanger krijgt alleen de agenda te zien van zijn of haar gemeente.

7.6 Social media

Met de groei van mobiel internet neemt het belang van een social mediacampagne toe. Vooral jongeren zijn via deze media goed te bereiken omdat zij hier veel op te vinden zijn. Maar ook voor de overige doelgroepen is de inzet van social media interessant, omdat het een extra middel is om aandacht te vragen, en je specifiek kunt targeten. De afgelopen jaren zijn we deze media meer gaan inzetten, dat blijven we doen.

7.7 Merk VWG laden

Om meer samenhang in de campagnes te krijgen en daardoor een 'kapstok' te creëren voor de doelgroepen zodat de boodschap beter landt, gaan we onderzoeken hoe we het merk VWG meer kunnen laden en meer bekend kunnen maken. Zo is duidelijker zichtbaar wat we allemaal doen en hoe dit met elkaar samenhangt, worden we herkenbaar en zijn onze verschillende campagnes en activiteiten beter te begrijpen.

We onderzoeken hoe we dit kunnen doen. Eén van de manieren om onze herkenbaarheid te vergroten, is alle uitvoerders (en onszelf, als we op een evenement staan waar we een functie hebben) VWG-kleding te laten dragen.

7.8 Ouders bereiken

Ouders zijn een belangrijke doelgroep om kinderen te bereiken. Zij willen immers het beste voor hun kind, en één van de dingen die daar onder vallen, is veilig over straat gaan. Daarom is het ook voor ouders belangrijk om op de hoogte te zijn van alles op het gebied van verkeersveiligheid.

Bovendien kunnen we via de ouders, als zij waarde hechten aan verkeerseducatie, de scholen bereiken als zij deze waarde kenbaar maken. Zo kunnen we bij ouders mogelijk een vraag naar verkeerslessen creëren waarop scholen dan zouden inhaken.

We gaan onderzoeken op welke manier we de ouders het beste kunnen bereiken. We beginnen hiermee door over elke verkeersles een korte samenvatting voor ouders te schrijven, met instructies over hoe zij met het geleerde met hun kind aan de slag kunnen. Deze teksten willen we verspreiden via de nieuwsbrieven/weekverslagen van school.

7.9 Multidisciplinair werken

VWG opereert momenteel alleen samen met organisaties die zich ook bezighouden met verkeer(sveiligheid). Maar in de praktijk overstijgen sommige onderwerpen meerdere disciplines, bijvoorbeeld drugs- en alcoholgebruik. Dit heeft niet alleen invloed op de verkeersveiligheid. Daarom gaan we onderzoeken of we meer kunnen samenwerken met organisaties die zich vanuit een andere invalshoek bezighouden met dezelfde onderwerpen, en kijken of we elkaar en elkaars boodschap kunnen versterken, of een gezamenlijke boodschap kunnen formuleren.

8 Financiën

Begroting 2024

De middelen waar het VVB (secretariaat) over beschikt komen voor het grootste gedeelte uit de het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de provincie Groningen. Een deel van de middelen wordt ingebracht vanuit de gemeenten.

In de vergadering van 14 februari 2023 is afgesproken dat de gemeentelijke bijdrage aan het VVB werkplan 60 cent per inwoner bedraagt.

Bijna alle activiteiten die in dit werkplan zijn beschreven worden gefinancierd uit de begroting van het VVB (secretariaat). Hieronder staat waaruit de middelen bestaan:

Bijdragen uit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027

• VVB werkplan en secretariaat	2.072.000,-
• Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid SPV VVB Groningen 2024-2025	125.000,-
Bijdragen van gemeenten (60 cent per inwoner) aan VVB werkplan	<u>352.000,-</u>
Totaal	<u>2.549.000,-</u>

De begroting van het VVB (secretariaat) is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

DEEL I - Programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid

Verkeerseducatie onderwijs

Het fundament - Permanente verkeerseducatie:

742.000,-

- 0-12 jaar
- Stimuleringsregeling label Verkeersactieve school
- 12-18 jaar

Inzet op bredere thema's en verkeersveiligheidscampagnes 18+

Hoofdthema's, specifieke doelgroep of modaliteit

66.000,-

- Fietsers 18-60 jaar - middelengebruik
(Middelen zijn opgenomen bij Hoofdthema's - inzet landelijke campagnes)
- Jonge bestuurders 16-24 jaar - snor-bromfietzers (scooterrijders)
- Jonge bestuurders 18-24 jaar - automobilisten
(Alleen t.b.v. Pilot rijvaardigheid, voortgezette rijopleiding, overig inzet bij campagnes)
- Senior fietsers (65+)
(Middelen voor uitvoering zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets, provincie Groningen)
- Senior Automobilist

Hoofdthema's, gekoppeld aan bredere SPV-thema's

785.000,-

- Landelijke verkeersveiligheidscampagnes
(Inclusief middelen t.b.v. thema Drugs in het verkeer.
Interventies op straat/festivals, posters, socila media, Radio/TV etc.)
- Werkgeversaanpak verkeersveiligheid
(Ontwikkelkosten, eerste opzet en pilot)
- Samenwerking met de politie: handhaving en educatie

Bredere verkeersveiligheidsthema's en regionale campagnes **124.000,-**

- 3E-Traject- of locatiegerichte aanpak
- Verkeersveilige schoolomgeving
- Fietsstimulering - Jong geleerd is oud gedaan
(Middelen voor uitvoering zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fiets, provincie Groningen)
- Veilige Schoolroutes
- Nieuwe Nederlanders
- Voorlichting bij wegwerkzaamheden - Samen Wegwerken
- Moddercampagne
- Onze scholen zijn weer begonnen
- Nachtbussen
- Voorrang rotondes Fietsers

Regionale en gemeentelijke thema's **20.000,-**

- Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers
- Maatwerk per gemeente

DEEL II - Regionale regie Strategisch plan Verkeersveiligheid en het brede werkveld van verkeer en vervoer **235.000,-**

- Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid SPV VVB Groningen 2024-2025
(Zie voor de volledige inhoud het aparte plan, document hierover)
- Analysetools SPV en software (huidige contracten)
- (door)ontwikkelen analyse tools
- Werkgroepen
- Ongevalsanalyses
- Noordelijke Proeftuin

DEEL III - Organisatie

Secretariaat en organisatie **513.000,-**

- Secretariaat VVB
(Personeelskosten en algemene organisatie)
- Onderzoek, evaluatie en monitoring (verkeerseducatie/campagnes)
- Communicatie VVB, Verkeerswijzer Groningen (algemeen)

Onvoorzien **64.000,-**

TOTAAL **2.549.000,-**

Dynamisch karakter werkplan

Het kan voorkomen dat de uitvoering van projecten of activiteiten uit het werkplan 2022 niet binnen het jaar of de projectomschrijving plaats kan vinden. Bij marginale afwijkingen of in het geval dat een activiteit niet kan plaatsvinden, zal het VVB-secretariaat zorgdragen voor de voortgang van de activiteit, eventueel met een ander bedrijf/partner. Als het niet lukt om een vergelijkbare activiteit te vinden zal voor een alternatief of herbestemming, eventueel voor een andere doelgroep, voor de vrijgevallen middelen worden gezorgd.

Bijlage I

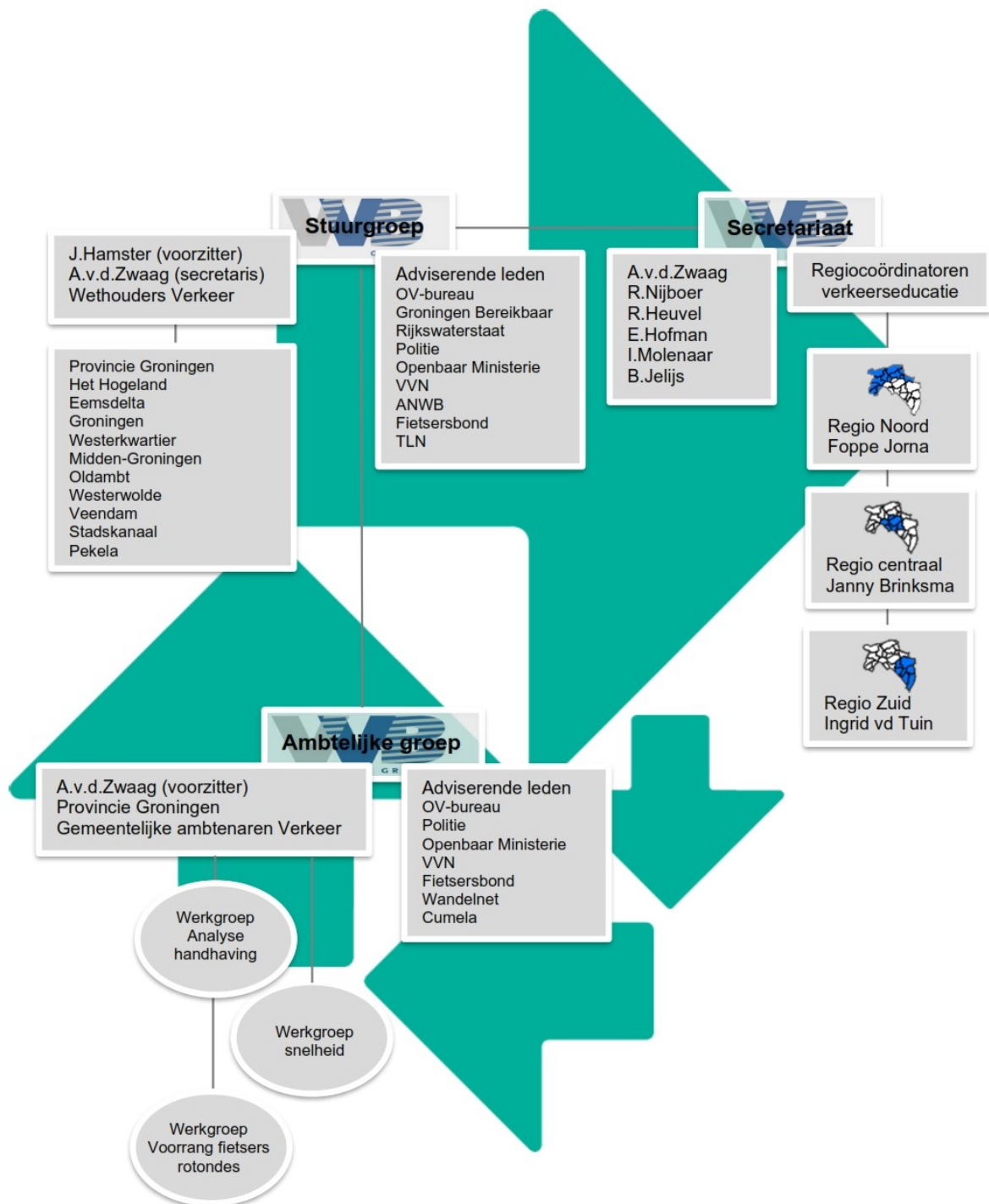
Infographic inzet op doelgroepen, thema's en modaliteiten vanuit Beleidskader Verkeerseducatie 2030

Deze infographic is op groot format als losse bijlage toegevoegd aan het werkplan



Bijlage II

Schema Organisatie VVB Groningen



Bijlage III Infographic – jaaroverzicht activiteiten 2022

Jaaroverzicht 2022

In 2022 namen 81.000 mensen deel aan onze verkeerseducatieve activiteiten. (Dit is exclusief het bereik bij campagnes). Deze infographic geeft een globaal overzicht van de meeste activiteiten en campagnes die Verkeerswijzer Groningen in 2022 heeft georganiseerd op scholen en op straat.

Meer informatie over deze activiteiten en campagnes is te vinden op de website: www.verkeerswijzergroningen.nl

Adres: Verkeerswijzer Groningen: Verkeer- en Vervoereraad Groningen, Sint Jansstraat 4, 9712 JN Groningen
050-3164608 – info@verkeerswijzergroningen.nl

Verkeerswijzer Groningen is een initiatief van de gezamenlijke overheden in de provincie Groningen. Onder deze naam organiseren zij sinds 2015 verkeersveiligheidscampagnes en educatieve activiteiten met als doel het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen.

'Wij maken ons sterk voor een verkeersveilig Groningen. Er gebeuren nog steeds te veel ongelukken in het verkeer, waarbij mensen gewond raken of zelfs om het leven komen. Daarom werken wij aan de verbetering van wegen, spreken we weggebruikers aan op onveilig gedrag en geven we voorlichting en educatie. Wij staan voor een Verkeerswijzer Groningen!'



- Landelijke campagnes**
 - Snelheid 30/50
 - MONO Auto/Fiets
 - Zichtbaarheid
 - Alcohol Bob
 - Helmplicht snorfiets
- Aanvullende Regionale campagnes**
 - Modder op de weg Brochure Modderprotocol naar landbouwers: 2200
 - Brochure Verkeer nieuwe Nederlanders: 3764 (incl. Celexnise versie)
- Voorlichting door buiten reclame**
 - 300 Locaties
 - 3500 Posters
 - 85 Krijttekeningen

4 - 12 jarigen

- Mobiel in de hand (3890 leerlingen)
- Fietscontrole/check (5202 leerlingen)
- Remweg demonstratie (1481 leerlingen)
- Fietsers tegelijk groen (498 deelnemers)
- Fietslessen (2895 leerlingen)
- Verkeersplaneet (1763 leerlingen)
- Stop! Licht! 1.0 (2901 leerlingen)
- Stop! Licht! 2.0 (2283 leerlingen)
- Streetwise (4725 leerlingen)

BO GVVL

- Paolo (3391 leerlingen)
- Spelend leren fietsen (2915 leerlingen)
- Aandacht voor blinden en slechtzienden (668 leerlingen)
- Ik stop voor zebra actie (593 leerlingen)
- Hibike (480 leerlingen)

Op weg naar de middelbare school (244)

FIETSEXAMENS - VVN

- praktisch (3253 leerlingen)
- theoretisch (5495 leerlingen)
- wever toets (315 leerlingen)

Groninger verkeers Veiligheidslabel - 64 Labelscholen

Verkeersveilige School Omgeving (3 afgewikkeld)

SCHOOLZONE

- Veilig met landbouwverkeer (308 leerlingen)

- Dode hoek (3118 leerlingen)

Dode hoek

Voorlichting/acties

12 - 16 jarigen

VO

- Clean & Clear (120 leerlingen)
- Verkeersmarkten (164 leerlingen)
- Gastlessen verkeer (448 leerlingen)
- Fietsverlichtingscontrole (1300 leerlingen)
- Veilig uitgaan = veilig thuiskomen (2395 leerlingen)
- Kapot van jou (1007 leerlingen)
- Verkeerscarroussel (1546 leerlingen)
- Nationaal Verkeerslab (2300 leerlingen)
- Technasium (250 deelnemers)
- 3D Afleiding Bike (936 leerlingen)

STOP!

16 - 24 jarigen

Burgerparticipatie Buurtlabel

- Remweg en Snelheid (727)
- Jonge bestuurders smartphone vrij onderweg (847 deelnemers)
- Clean en Clear (681 deelnemers)
- 3D tripping car (70 deelnemers)
- 3D afleiding bike (1320 deelnemers)
- Kapot van jou (540 deelnemers)
- 3D Afleiding car (1200 deelnemers)
- Tracks (26)

Voorlichting/acties

60 buurtacties:

- Snelheidstickers en kaarten (61 acties)
- Buurt enquêtes (4 acties)
- Verkeersonderzoek (3 acties)
- Overig (1 acties)

25 - 60 jarigen

- Fotoframe/fietsquiz (2661 deelnemers)
- Afleidingsparcours (48)
- Remweg en snelheid (727)

Voorlichting/acties

Bij sportparken (365)

Interviews met jongeren

- Aanspreken op gedrag
- Fotoframe/fietsquiz (2955 deelnemers)
- VVG Bob team (5442 deelnemers)
- Witte waas (572)
- Street talk drugs (1210)

Voorlichting/acties

60+

- Activiteiten Doortrappen (670 deelnemers)
- Bijtanken/oppoetsen (75 deelnemers)

Senioren

