



## Werkplan 2025 Verkeer- en Vervoerberaad Groningen

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

## 10 jaar Verkeerswijzer Groningen Samenwerken is Goud



Vastgesteld in de VVB stuurgroep 12-12-2024  
Versie 11-11-24

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

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

# Inhoudsopgave

## DEEL 1 - Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

- 1. Waar staan wij nu? - Onze doelstellingen, een stand van zaken**
- 2. Het fundament - verkeerseducatie in het onderwijs**
  - 2.1 Mogelijkheden 2025
  - 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 Drugs
    - 3.2.4 Fietshelm stimuleringscampagne
    - 3.2.5 Werkgeversaanpak verkeersveiligheid
    - 3.2.6 Samenwerking met de politie: combinatie handhaving en educatie
  - 3.3 Bredere verkeersveiligheidsthema's
    - 3.3.1 Traject of locatiegerichte aanpak
    - 3.3.2 Veilige Schoolroutes
    - 3.3.3 Nieuwe Nederlanders
    - 3.3.4 Moddercampagne
    - 3.3.5 Onze scholen zijn begonnen
  - 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

#### 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 Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 in VVB verband 2024-2025
- 5.4 Opstellen Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 in VVB verband 2026-2027
- 5.5 Governancestructuur - Regionale uitwerking van het SPV 2030
- 5.6 Risico analyse tools
  - 5.6.1 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, onderzoek en innovatie
  - 6.3.1 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 2025

### Bijlagen

- I Infographic inzet op doelgroepen, thema's en modaliteiten vanuit Beleidskader Verkeerseducatie 2030
- II Organisatieschema VVB
- III Infographic - jaaroverzicht activiteiten 2023

## Voorwoord

### 10 jaar Verkeerswijzer Groningen, Samenwerken is Goud

In 2015 hebben alle gemeenten en de provincie Groningen de handen ineengeslagen om verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes gezamenlijk te gaan organiseren in VVB verband. Hiervoor is door het VVB secretariaat een gezamenlijk Beleids- en uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid opgesteld. Onder de naam Verkeerswijzer Groningen worden sindsdien voor veel doelgroepen en modaliteiten activiteiten georganiseerd. Het programma is succesvol. Bijna alle basisscholen, de helft van het voortgezet onderwijs en heel veel inwoners van jong tot oud doen dagelijks mee aan onze activiteiten. In tien jaar tijd hebben bijna 800.000 Groningers deelgenomen.



#### Proactief samenwerken aan verkeersveiligheid

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. Volwassenen bereiken we bij onze inzet voor de landelijke verkeersveiligheidscampagnes 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.

Ook betrekken we werkgevers bij verkeersveiligheid. 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.

### **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 verkeersveiligheidscampagnes.

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.

Onze activiteiten en voorlichtingscampagnes richten zich 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. 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.

## 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 verkeersveiligheids campagnes 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 2025 geven invulling aan dit beleid.

In deze infographic is samengevat weergegeven aan welke doelgroepen, thema's en modaliteiten wij tot en met 2030 via verkeerseducatie en verkeersveiligheids campagnes 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 2025 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**.

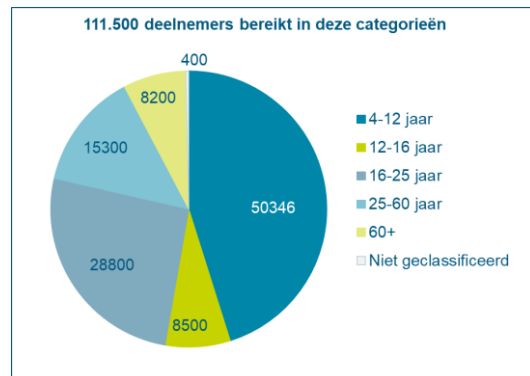
## DEEL 1 - Uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

### 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 2023

In 2023 namen 111.500 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 Programma gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2025 (als onderdeel van dit werkplan) is het vierde uitvoeringsprogramma. 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 bijgehouden 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	2025/2026	2021/2022	2023/2024	2025/2026	2030
Deelname aantal basisscholen aan activiteiten in elk blokjaar	52% <sup>*1</sup>	68%	49% <sup>*1</sup>	n.t.b. 66% (2023) <sup>*1</sup>		80%
Deelname aantal basisscholen met niet in elk blokjaar deelname	38%	n.v.t.	41% <sup>*2</sup>	n.t.b. 29% (2023) <sup>*2</sup>		n.v.t.
Aantal deelnemende leerlingen	41.561 (2019)	n.v.t.	48.718	n.t.b. 50.346 (2023)		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 2023 nam 95% (266) van de basisscholen (281) 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	2025	2022	2023	2024	2030
Deelname aantal basisscholen	64*	75	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	2025	2022	2023	2024	2024
Deelname aantal basisscholen	n.v.t.	n.v.t.	13	25	9	75

Voor groep 5 t/m 8 in het basisonderwijs is de verkeersles Hi Bike samengesteld. Team Fiets (provincie Groningen) en het VVB secretariaat hebben samengewerkt bij de vormgeving en werving van dit fietsstimuleringspel. Initieel doel was om t/m 2024 75 scholen te laten deelnemen. Vanaf 2020 t/m 2024 hebben 48 scholen hieraan deelgenomen. Door o.a. de benodigde tijdsinvestering van scholen, onvoldoende uitvoeringscapaciteit en beperkte financiële middelen is het doel niet (volledig) gehaald.

De uitvoering, inhoud en resultaten van Hi Bike zijn positief. Vanaf 2025 maakt Hi Bike onderdeel uit van het reguliere programma van Verkeerswijzer Groningen. Voor de nieuwe periode wordt, net als voor de andere verkeerslessen, geen doelstelling opgenomen.

### 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	2025/2026	2021/2022	2023	2024	2030
Deelname aantal vo-mbo-roc vestigingen aan activiteiten in zowel in onder- als bovenbouw	19%	29%	14%	19% <sup>*2</sup>		50%
Deelname aantal vo-mbo-roc vestigingen met alleen deelname in onder- of bovenbouw	33%*	n.v.t.	31%*	31%*		n.v.t.
Aantal deelnemende leerlingen	12.514	n.v.t.	11.838	8500		n.v.t.

\* In 2023 nam 50% van de scholen deel aan onze activiteiten, maar niet elke school nam zowel in de onder- als bovenbouw deel aan een activiteit.

\*2 We lopen hier achter op onze doelstelling richting 2030. In 2025 gaan we extra aandacht besteden aan deze scholen.

### 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.

De inzet voor meerdere thema's voor de leeftijdscategorie 18-80 jarigen scherpen we dit jaar aan. We bereiken soms meer, soms minder op een thema als gepland. En we werken we de doelstellingen richting 2030 dit jaar (verder) uit.

Het blijkt lastiger om jongeren, tijdens onze interventies op straat en festivals, te bereiken buiten de stad Groningen. Hierdoor bereiken we minder jongeren dan verwacht. We gaan in overleg met o.a. jongerenwerk bekijken of we jongeren op andere locaties kunnen bereiken. 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	2025*	2022	2023	2024	2030
Middelengebruik (alcohol/drugs)	4.160	8.000	3.682	7277		n.t.b.
Snelheid	n.v.t.	4.600	727	2676		n.t.b.
Afleiding	n.v.t.	3.000	2.677	4616		n.t.b.
Rijvaardigheid, risicoperceptie training	n.v.t.	160	49	110		n.t.b.
Daarnaast bereikt: Via Bob-teams (politie controles)	3.074	1.000* <sup>1</sup>	0* <sup>2</sup>	2228		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	2025 *	2022	2023	2024	2030 *
Middelengebruik (alcohol/drugs)	n.v.t.	2.000	3.612	4.691		n.t.b.
Afleiding	3.924	4.800	2.797	4.556		n.t.b.
Daarnaast bereikt: Via Fietsverlichtingsacties	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	375		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	2025*	2022	2023	2024	2030*
Middelengebruik (alcohol/drugs)	2.161	4.000	0 <sup>*3</sup>	2.774		n.t.b.
Snelheid	n.v.t.	4.600	727	976		n.t.b.
Afleiding	n.v.t.	2.600	1.330	3.919		n.t.b.
Daarnaast bereikt: Via Bob-teams (politie controles)	3.074	1.000 <sup>*1</sup>	0 <sup>*2</sup>	2.228		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. Martijn - Politie vragen naar schatting?

\*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 Deelname aan interventies	2019	2025*	2022	2023	2024	2030*
Middelengebruik (alcohol/drugs)	n.v.t.	2.000	0 <sup>*1</sup>	951		n.t.b.
Afleiding	3.655	4.800	1.330	4.435		n.t.b.
Daarnaast bereikt: Via Fietsverlichtingsacties	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	375		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	2025	2022	2023	2024	2024
Aantal deelnemers interventies	905	5.000	670	8.330		15.000
Daarnaast bereikt: Via Opfriscursus verkeersregels	n.v.t.	n.v.t.	75	n.v.t.		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	2025	2022	2023	2024	2030
Aantal wegen / locaties	1	2	0	1 *	0 * <sup>1</sup>	20
Aantal schoolroutes	0	2	0	2	1 * <sup>2</sup>	20
Verkeersveilige schoolomgevingen	11	10	8	10	7	100

\* Door capaciteitsgebrek hebben we maar één aanpak kunnen uitvoeren.

\*<sup>1</sup> We ondersteunen gemeenten bij de uitvoering van de 3E-aanpak. Door capaciteitsgebrek is de aanpak nog niet tot uitvoering gekomen. Vanaf volgend jaar is het secretariaat weer (grotendeels) op sterkte waardoor we hier meer tijd aan kunnen gaan besteden.

\*<sup>1</sup> Doel is om per jaar op twee schoolroutes een communicatieve verkeersveiligheidsaanpak uit te gaan voeren. Vanwege het intensieve karakter van de aanpak en capaciteit bij gemeenten kan dit ook beperkt blijven tot één.

## Werkgeversaanpak Verkeersveiligheid

Doel is om werkgevers hun werknemers veilig aan het verkeer te laten deelnemen						
	Bereik	Streven	Gerealiseerd			Doel
Doelstelling	2019	2025	2022	2023	2024	2030
Aantal werkgevers	n.v.t.	5	0 *	0 *	5	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 416.000 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.

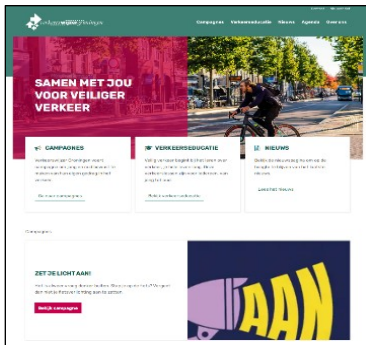
Scholen hebben ook een belangrijke signalerende functie. Zij zien (gedrags)veranderingen en ontwikkelingen in de regio en trends. Hiermee zijn zij een belangrijke informatiebron voor ons. Doordat er in 2024 op het VVB secretariaat tijdelijk minder capaciteit beschikbaar was hebben we weinig scholen kunnen bezoeken. Vanaf 2025 pakken we dit weer op en streven wij ernaar om elke week meerdere scholen te gaan bezoeken.

### 2.1 Mogelijkheden 2025

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.



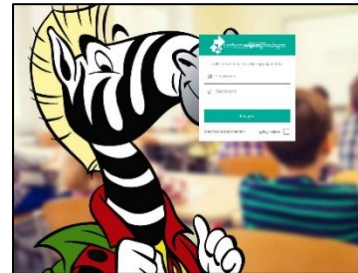


De scholen kunnen gebruik maken van kant- en klare educatieactiviteiten/programma's die worden gegeven door gastdocenten.

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

### Inschrijven

Alle scholen (371 vestigingen) krijgen voorjaar 2025 een brochure met ons aanbod. Scholen kunnen activiteiten aanvragen via een website, ons Schoolportaal.



## 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 (blokjaaren), 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, 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 afnemen.

**In 2025 streven wij ernaar om bij 68% van de basisscholen in elk blokjaar, minimaal één verkeerseducatie-activiteiten te laten plaatsvinden.**

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

### **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**

In het basisonderwijs bieden wij verschillende activiteiten aan die aansluiten bij de ontwikkelingsfase van het kind. Het aanbod wordt voortdurend doorontwikkeld op basis van trends in de samenleving, voorkeuren en wensen van scholen en nieuwe mogelijkheden die zich aandienen. Sinds 2024 is bijvoorbeeld Zichtbaarheid in het verkeer opgenomen in het aanbod. Kinderen vanaf groep 3 leren hierin over het belang van fietsverlichting en reflecterende kleding. In de loop der jaren is het aanbod behoorlijk uitgebreid. In 2025 gaan we de activiteiten tegen het licht houden om af te wegen of ze nog voldoende aansluiten bij de verkeersveiligheids-speerpunten. Dit doen we (uiteraard) in samenspraak met scholen.



€ 560.000,-

#### **2.2.2 Verkeersactieve school**

Sinds 2023 is er een nieuwe naam voor het verkeersveiligheidslabel: de verkeersactieve school. Bij het label 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 2025 gaan we scholen herijken en bekijken hierbij of deze scholen voldoen aan de nieuwe criteria voor het nieuwe label Verkeersactieve School.*

**Het doel is dat in 2025, 75 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)**

€ 230.000,-

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 maximaal twee activiteiten aanvragen. **In 2025 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).

Op onze website [www.verkeerswijzergroningen.nl](http://www.verkeerswijzergroningen.nl) kunt u meer informatie, foto's en filmpjes over de activiteiten vinden.

### **Middelbaar beroepsonderwijs**

Het bereik van ons programma blijft achter op VO en MBO-vestigingen. Hier willen we graag extra inzet op plegen. Hiervoor zijn extra middelen toegevoegd aan het (VO-MBO) budget.

Wat opvallend is dat op de scholen waar al wel in meerdere jaren lessen worden afgenomen, de wens bestaat om juist extra activiteiten uit te voeren. Aan deze vraag kunnen we op dit moment niet voldoen omdat hiervoor geen middelen beschikbaar zijn.

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

Na de periode op school wordt het lastiger om verkeersdeelnemers via verkeerslessen 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-, e-bike- en 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. Het geldt voor onze inzet op alcohol en drugsgebruik op de fiets is 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'. Deze vervangen we door 'Rij Drugsvrij', tenzij uit onderzoek blijkt dat lachgasgebruik in het verkeer een specifiek probleem is en dat het een andere campagne behoeft dan het algemene Rij Drugsvrij
- Wij voeren de interventies Drugs Bakfiets als pilot uit op straat en de interventie Witte Waas op festivals
- We onderzoeken of het zinvol en mogelijk is om naast de interventies nog andere campagnemiddelen in te zetten.
- Het blijkt moeilijker dan gedacht om jongeren buiten de stad Groningen op straat te bereiken. We zijn, en gaan nog rmet verschillende stakeholders waaronder gemeenten, politie, jongerenwerk en jeugd BOA's bekijken hoe wij de jongeren beter kunnen bereiken. Dit doen we onder andere door een pilot te draaien waarbij een interventieteam een avond mee op pad gaat met een jongerenwerker om op een leuke, toegankelijke

manier het gevaar van drugs in het verkeer onder de aandacht te brengen. Ondertussen breiden we ons netwerk uit en hopen we, als de interventie goed resultaat oplevert, deze in alle gemeenten uit te kunnen voeren.

### 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.

Uit onderzoek dat wij lieten uitvoeren blijkt dat de oorzaken van scooterongevallen divers zijn: te hard rijden, matige risicoperceptie, te weinig rijles gehad, weginrichting, bijvoorbeeld. Omdat het ook een lastig te bereiken doelgroep is, is het voeren van een campagne niet zinvol. In overleg met het VVB gaan we kijken of we iets met deze doelgroep gaan doen, en wat dan.

### 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.

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

Vanuit de noordelijke VVB's hebben we een eigen programma onder de naam Tracks opgezet. Jonge automobilisten kunnen deze training volgen, gericht op hogere ordevaardigheden zoals bijvoorbeeld risicoperceptie. De deelnemer en wij betalen elk een deel.

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 160 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, snelheid en afleiding, zie paragraaf 3.2.2

### 3.1.4 Senior fietsers (65+)

De provincie Groningen telt in 2024 ruim 125.000 65+'ers (Bron: CBS Statline). Dat is bijna een kwart van de totale bevolking. De groep ouderen neemt toe en zij blijven langer fietsen. Dit wordt nog versterkt sinds de opkomst van de elektrische fiets. Deze ontwikkelingen zijn positief voor de gezondheid en zelfstandige mobiliteit van ouderen, maar tegelijkertijd zijn oudere fietsers ook kwetsbare verkeersdeelnemers. 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. 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). 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.

### Programma Doortrappen

€ 133.000,-

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontwikkelde in 2017 het programma 'Doortrappen'. Dit programma richt zich op verkeersveiligheid, 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. Vanuit Doortrappen wordt in heel Nederland een herkenbare stijl aangeboden, zodat de Doortrappen-boodschap consistent en herkenbaar overkomt.

In de Provincie Groningen besteedt het VVB secretariaat 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 eerste Doortrappen-periode (2022 t/m 2024) bereikten we meer dan 15.000 65+'ers uit de provincie Groningen. Om mensen te bereiken waren uitvoerders van Doortrappen in de hele provincie aanwezig op braderieën en markten om in gesprek te gaan met ouderen over hun verkeersveiligheid. Ouderen werden tijdens deze gesprekken ook gewezen op de fietsinterventies die vanuit Doortrappen plaatsvinden, zoals de 'driewielersontdekdagen', groepsfietsstochten en de 'Doortrappendagen'. De driewielersontdekdagen zijn dagen waarop deelnemers diverse typen driewielers kunnen proberen en hierover individueel advies kunnen krijgen. Wat betreft de groepsfietsstochten zijn er inmiddels in enkele gemeenten vrijwilligers die maandelijks een groep begeleiden. De 'Doortrappendagen' zijn dagen waarop ouderen meedoen aan allerlei fietsactiviteiten, zoals een voorlichting over elektrische fietsen, gevolgd door een groepsfietsstocht in de buurt. De interventie 'Stevig op de pedalen', wordt sinds 2024 aangeboden. Dit is een fietsvalpreventietraining, waarbij ouderen van een professional adviezen krijgen over wat zij kunnen doen om valpartijen met de fiets te voorkomen en wat ze kunnen doen als ze een valpartij meemaken. Daarnaast trainen deelnemers hun evenwicht, reactievermogen en spierkracht. Enkele professionals werden met een 'train de trainer'-cursus opgeleid om deze interventie in de provincie te kunnen geven. In de afgelopen Doortrappen-periode werd een 'Duo/Driewiel-Doortrappen-route' geopend in gemeente Eemsdelta. Dit is een route over brede paden, zonder paaltjes, die geschikt is voor duofietsen en driewielers. Verder werden ouderen uitgedaagd te fietsen voor kinderfietsen en werd een online Doortrappen-quiz ingezet om de bewustwording over verkeersveiligheid onder ouderen te vergroten. Tijdens de Doortrappen-activiteiten is steeds meer aandacht voor de fietsspiegel en de fietshelm.

Het project Doortrappen is gericht op bewustwording en gedragsverandering van de fietsveiligheid bij de senior fietser die in staat is zelfstandig te fietsen. Tussen 2025 en 2027 ligt de nadruk niet alleen op het bereiken van ouderen, maar ook op het 'binnenboord' houden van de huidige deelnemers. Dit willen we doen door de kwaliteit en het aanbod van de interventies te optimaliseren. **Het doel is dat er in de tweede Doortrappen-periode 15.000 ouderen deelnemen aan de Doortrappen-activiteiten.**

In 2025 start een nieuwe Doortrappen-periode van drie jaar. Met inzichten uit de eerste periode en de behoeften van deelnemers en andere betrokkenen wordt de aanpak rondom Doortrappen

verder aangescherpt. Er zijn inmiddels allerlei lokale initiatieven waarmee de verkeersveiligheid van oudere fietsers wordt gestimuleerd. Denk hierbij aan: vrijwilligers die fietstochten organiseren, fietsmakers die acties organiseren om fietsen van ouderen te repareren en fysiotherapeuten die aandacht hebben voor het fietsen.

De activiteiten en initiatieven die al succesvol zijn willen we zo goed mogelijk blijven ondersteunen. We actualiseren onze 'standaard Doortrappen-activiteiten' door het huidige aanbod te herijken en te voorzien van inhoudelijke kwaliteitseisen. Daarnaast inventariseren we of ontwikkeling van nieuwe activiteiten nodig is. Met een geactualiseerd activiteitenaanbod hopen we nieuwe mensen uit de doelgroep te bereiken en tegelijkertijd de ouderen die al zijn bereikt binnenboord te houden.

We vragen de gemeentelijke Doortrappen-coördinator jaarlijks een lokaal plan op te stellen. Hierin krijgt elke gemeente de ruimte om lokale initiatieven te ondersteunen. Daarnaast kiest de gemeentelijke coördinator vanuit een 'menukaart' een aantal van onze 'standaard Doortrappen-activiteiten'. We gaan voorwaarden hanteren om in aanmerking te kunnen komen voor de 'standaard Doortrappen-activiteiten'. Deze voorwaarden gaan bijvoorbeeld over wie de uitvoerder is van de activiteiten, hoe de activiteiten worden gepromoot, het registreren van bereikcijfers, deelname aan monitoring en evaluatie en verwerking in ons registratiesysteem, ons campagneportaal. Een projectleider ondersteunt gemeenten hierbij. Een communicatiebureau krijgt de opdracht om onder andere te ondersteunen bij de communicatie over de Doortrappen-activiteiten en beheert de website.

### 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 of, en 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 20 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 40.000 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, globaal 18-60 jarigen, te bereiken zetten we verkeersveiligheidscampagnes in. Deze campagnes zijn bedoeld om deze (gevarieerde) doelgroep 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 2025 als volgt uit:

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

### Middelenmix

Bij onze campagnes maken we gebruik van de volgende communicatiemiddelen: social media, tv-reclame, DOOH, posters langs de wegen, posters verspreiden bij scholen, politiebureaus e.d., nieuwsbrieven, pers aandacht, advertenties in huis-aan-huis bladen via gemeenten en provincie, flyers, bijsluiters in magazines, interventies op festivals en op straat. Niet elke campagne vraagt om dezelfde middelen.

### Doorgaan met innoveren in verkeerseducatie interventies

Het is belangrijk om aandacht te besteden aan de voornaamste verkeersveiligheidsissues onder verkeersdeelnemers vanaf 18 jaar. 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 verkeersveiligheids campagnes 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.

 € 820.000,-

#### 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 2024-2025 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 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 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.

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 2024 op 40 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 2024 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.
- We onderzoeken of er nog andere interventies zijn die we kunnen inzetten.

## 3. Afleiding (auto en fiets)

De landelijke verkeersveiligheidscampagne MONO - ongestoord onderweg richt zich op het onderwerp afleiding in het verkeer.

Het ministerie I&W zet radio- en tv-spots en mottoborden langs de snelwegen in.

Wij maken onderscheid tussen de doelgroepen automobilisten en fietsers.

- Wij plaatsen de landelijke campagne-uitingen 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)

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 en Fotoframe 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 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, fietsenstalling scholen).

- 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 Drugs

Het ministerie heeft geen drugscampagne onder meer omdat drugs illegaal zijn. Toch weten we dat er onder invloed van drugs aan het verkeer wordt deelgenomen. Daarom voeren wij wel campagne op dit onderwerp. In 2024 hebben wij de campagne Rij Drugsvrij online gevoerd. Op basis van de resultaten besluiten we of we deze campagne vaker inzetten. Daarnaast is er de campagne Rij Ballonvrij, specifiek voor lachgasgebruikers. Als we kunnen achterhalen hoe veel, waar en door wie lachgas in het verkeer wordt gebruikt in onze provincie, beslissen we of we ook deze campagne inzetten. Daarnaast zijn we altijd op zoek naar nieuwe mogelijkheden en samenwerkingen om drugs in het verkeer terug te dringen.

- Wij voeren de interventies Drugs Bakfiets als pilot uit op straat en de interventie Witte Waas op festivals

Hoewel drugs geen landelijke campagne thema is, hebben wij de financiële middelen voor dit thema wel opgenomen onder "Landelijke thema's".

### 3.2.4 Fietshelm stimuleringscampagne

We gaan de nationale strategie uitdragen en activiteiten ter promotie van de fietshelm ondersteunen. Op moment van schrijven van dit werkplan is het nog onduidelijk op wat voor een manier het ministerie I/W de campagne en activiteiten gaat uitvoeren.

- We gaan campagne uitingen plaatsen (eventueel: poster en via social media)
- We ondersteunen het lokaal laten uitvoeren van fietshelm promotie / probeer acties
- We gaan jaarlijks een fietshelm telling houden om zo te kunnen volgen of het helm gebruik daadwerkelijk onder diverse doelgroepen toeneemt.
- Om het dragen van een fietshelm te stimuleren hebben wij in het VVB Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid een kortingsregeling opgenomen. Zie 5.3

### 3.2.5 Werkgeversaanpak verkeersveiligheid: 'Verkeersveiligheid de Baas'

€ 30.000,-

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.

Met de Werkgeversaanpak verkeersveiligheid, 'Verkeersveiligheid de Baas', brengen we via Groninger werkgevers diverse verkeersveiligheidsthema's onder de aandacht bij hun medewerkers. **Het doel is om, naast de vijf werkgevers die sinds 2024 deelnemen, in 2025 een start te maken met 'Verkeersveiligheid de Baas' bij nog eens vijf werkgevers.**

De eerste stappen rondom de werkgeversaanpak verkeersveiligheid zijn gezet. Samen met een communicatiebureau hebben we een strategie uitgewerkt waarmee we werkgevers willen betrekken bij diverse onderwerpen rondom verkeersveiligheid. De aanpak houdt in dat we aanvankelijk een kleine, gevarieerde groep werkgevers uit de provincie betrekken bij het verder uitwerken van de aanpak. Samen met hen inventariseren we welke onderwerpen spelen, welke interventies nog ontbreken in ons aanbod en hoe we zo goed mogelijk kunnen communiceren met

werkgevers in de provincie. Tegelijkertijd kijken we hoe we bij elk van deze werkgevers eerste stappen kunnen zetten om verkeersveiligheid een structurele plek kunnen geven binnen die organisatie. De activiteiten die we (in eerste instantie) aanbieden hebben te maken met de onderstaande verkeersveiligheidsonderwerpen (ingedeeld op basis van ons Beleidskader Verkeerseducatie)

- Aandacht bij het verkeer (afleiding en vermoeidheid)
- Snelheid
- Nuchtere bestuurders (niet onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen)
- Lichtvoering (zichtbaarheid)

De campagne die we gaan voeren werkgevers te bereiken heeft de naam 'Verkeersveiligheid de Baas' gekregen.

In september 2024 vond een startsessie plaats waaraan vier organisaties deelnamen ('de kopgroep'). De werving van de grotere werkgevers in deze kopgroep vond plaats in afstemming met Groningen Bereikbaar. Na deze startsessie stemmen we per koploper af of en hoe we de eerste stappen kunnen zetten. De provincie is regionaal regisseur voor de verkeersveiligheid en geeft graag het goede voorbeeld. We gaan acties in en rondom het provinciehuis uitvoeren en stappen in het personeelsbeleid zetten rondom verkeersveiligheid. Hierbij is de samenwerking gezocht met bijvoorbeeld de afdelingen HRM en Facilitair Beheer. We trekken als provincie samen met de andere koplopers op, zodat we ervaringen kunnen uitwisselen en van elkaar kunnen leren. In 2025 plannen we een vervolgbijeenkomst de koplopers om de stand van zaken te bespreken. Met de ervaringen die we opdoen bij deze koplopers willen we d.m.v. promotie ook andere werkgevers inspireren om zich aan te sluiten en stappen te zetten.

### 3.2.6 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 Brede 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 campagnekalender.

#### 3.3.1 Traject of locatiegerichte aanpak



€ 20.000,-

##### 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 3E aanpak opgedaan.

De goede ervaringen met de 3E 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 3E-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 2024 zijn de eerste stappen gezet om de 3E-aanpak (beter) onder de aandacht te krijgen bij gemeenten en collega's binnen de provincie. De 3E-aanpak heeft in de 'provinciale subsidieregeling Verkeersveiligheid 2024' een prominentere plek gekregen: in de aanvraag staat een uitgebreidere uitleg over het criterium rondom de 3E en geven we met een aantal vragen meer duiding over wat wordt verwacht ten aanzien hiervan. 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 3E-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 3E-aanpak hanteren. Hierbij stellen we ook een begeleidend memo op, waarin we uitleg geven over de 3E-aanpak en aan onze interne en externe collega's kenbaar maken wat er wordt verwacht op dit gebied. Als eerste stap hiervoor heeft een interne inventarisatie plaatsgevonden. Dit leidde tot een concept-matrix met voorbeelden van 3E-maatregelen, waarbij de focus aanvankelijk lag op het educatie-onderdeel. Deze matrix is ter inspiratie voorgelegd aan de gemeenten. Deze stappen moeten leiden tot een toolbox, waarbij een standaardset aan middelen wordt aangereikt per soort locatie. 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.

In lijn met de 3E-aanpak brengen we ook de campagne 'Samen Wegwerken' opnieuw onder de aandacht. Deze campagne is bedoeld om weggebruikers te wijzen op de veiligheid van mensen die aan de weg werken of hun werk op de weg uitvoeren, zoals weginspecteurs. Net als de 3E-aanpak is het de bedoeling dat 'Samen Wegwerken' een vast onderdeel wordt bij projecten die de provincie uitvoert of laat uitvoeren. Ook hierbij is het van belang dat er samenwerking is met

zowel afdeling Beheer en Onderhoud als Omgevingsmanagement. Hierbij gebruiken we de campagnematerialen die eerder al zijn ontwikkeld en nog fysiek beschikbaar zijn.

### **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 Veilige Schoolroutes**

€ 20.000,-

We gaan door middel van een communicatieve verkeersveiligheidsaanpak (een campagne matige aanpak) 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 deze 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. In 2024 heeft dit een vervolg gekregen op de Warfummerweg: een schoolroute vanuit Bedum/Onderdendam richting het Hogeland College in Warffum.

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. Disclaimer: vanwege het intensieve karakter van de aanpak en capaciteit bij gemeenten kan dit ook beperkt blijven tot één.**

**In 2025 gaan we verder met het uitvoeren van een nieuwe pilot op schoolroutes. Het doel hierbij is dat verschillende weggebruikers meer rekening met elkaar houden .**

### **3.3.3 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.

### 3.3.4 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 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.

### 3.3.5 Onze scholen zijn weer begonnen

€ 18.000,-

Om weggebruikers na de zomervakantie erop 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 campagnelender 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 de landelijke uitingen langs veel gemeentelijke provinciale wegen om aandacht voor de campagne te vragen.
- Basisscholen ontvangen een kant en klare tekst over deze campagne die ze kunnen gebruiken voor in de nieuwsbrief.

### 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 2025 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.

Het geld om deze activiteiten uit te voeren is opgenomen in het VVB Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid. Zie 5.3

#### 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 (VNN). 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 VNN, 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 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 ongevals-betrokkenheid. 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. 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 verkeers- 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 2025 (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.

### *Actieve mobiliteit*

Het aantal (eenzijdige) ongevallen met fietsers neemt steeds verder toe. Fietsveiligheid is een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast heeft de provincie Groningen een Loopagenda opgesteld om meer aandacht te besteden aan wandelen en voetgangers als verkeersdeelnemer.

### *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 VVB-werkgroep 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, 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**

### *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).

### *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.

## 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 risicogestuurde 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 logisch 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 geld en leidt ook voor wegbeheerders tot meer grip op verkeers(on)veiligheid op hun wegen.

### *Risicogestuurd werken draagt bij aan een integrale afweging*

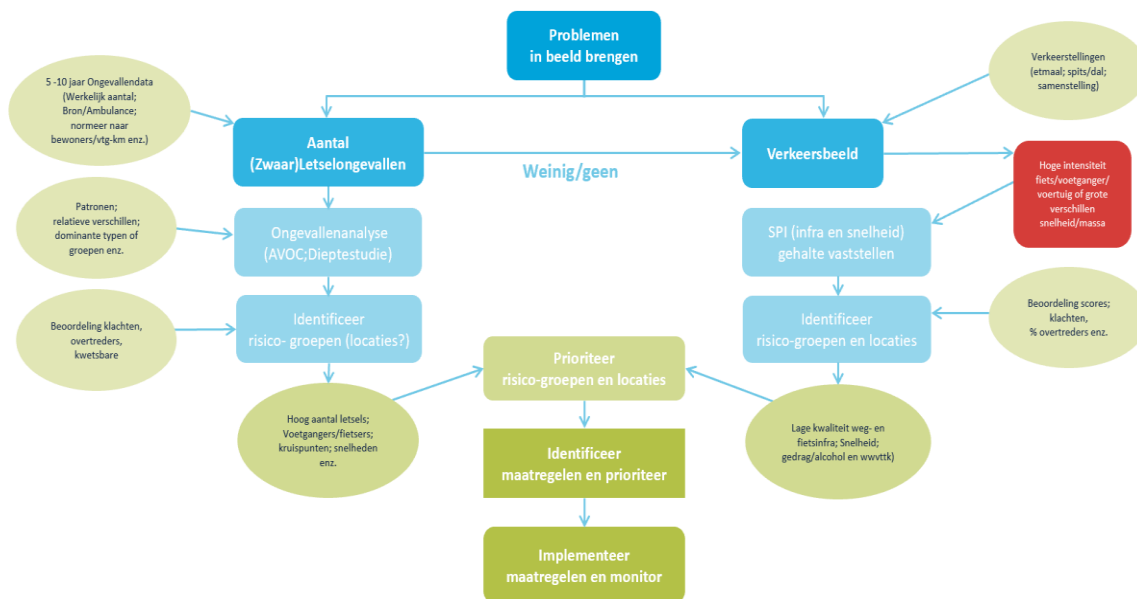
Risicogestuurd werken heeft primair tot doel het stellen van prioriteiten bij besluitvorming over maatregelen om verkeersveiligheid mogelijk te maken. Daarnaast biedt het een basis voor beleidsevaluatie en –monitoring achteraf. Dit zorgt voor een betere verantwoording van gemaakte keuzes naar burger 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.

Om bruikbaar te zijn voor verkeersveiligheidsbeleid, moeten risico-indicatoren voldoen aan een aantal criteria. Zo heeft een risico-indicator een wetenschappelijk onderbouwde relatie met ongevallen en kan hij betrouwbaar en tegen aanvaardbare kosten gemeten worden. Natuurlijk moeten risico-indicatoren begrijpelijk zijn voor degenen die ermee werken. Tenslotte zijn risico-indicatoren alleen bruikbaar voor verkeersveiligheidsbeleid als er maatregelen aan verbonden kunnen worden, en er doelen mee kunnen worden gesteld die ook gemonitord kunnen worden. Afgelopen jaren zijn landelijk de risico-indicatoren gedefinieerd. Voor het invullen van de indicatoren wordt gewerkt aan de datahuishouding en data-inwinning. In 2025 verwachten we de risico-indicatoren voor veilige infrastructuur en veilige snelheid te kunnen vullen. Ook wordt de invulling voor veilige verkeersdeelnemers gevuld (veelal door middel van enquêtes). 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



### 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 geld opgenomen in het 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. De ondersteuning bestaat uit o.a.:

- Opstellen en uitvoeren 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 standaardoplossingen.

### 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 de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid opgesteld (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 risicogestuurd 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 gezamenlijk aan de slag te gaan:

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

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.

### 5.3 Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 in VVB verband 2024-2025

€ 125.000,-

Op basis van de uitvoeringsagenda is in 2023 het uitvoeringsprogramma vastgesteld. In het uitvoeringsprogramma staan acties en maatregelen om aan de vijf thema's uit de uitvoeringsagenda te gaan werken. Het VVB-secretariaat voert vanaf 2024 de acties uit het uitvoeringsprogramma uit. Hiervoor is in dit werkplan geld 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 standaardoplossingen 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 2025 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 een stimuleringsactie, gemeenten ondersteunen bij een landbouwnetwerk. Het volledige programma is beschreven in het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid VVB Groningen 2024-2025.

### 5.4 Opstellen Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 in VVB verband 2026-2027

In 2025 loopt het huidige uitvoeringsprogramma af. In 2025 gaan we een vervolg voor de jaren 2026 en 2027 opstellen. Hierbij worden de vijf thema's waarmee we gezamenlijk aan de slag zijn

gegaan tegen het licht gehouden. Ook worden de acties uit het programma 2024-2025 geëvalueerd. Gezamenlijk met de partners van het VVB wordt een nieuw Regionaal Uitvoeringsprogramma SPV2030 in VVB verband 2026-2027 opgesteld.

### 5.5 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.

We hebben zoals in het SPV2030 is afgesproken een governancestructuur voor de regionale afstemming over verkeersveiligheid ingericht.



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.

### 5.6 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.

### 5.6.1 Tools, analyses, actualisatie en doorontwikkeling

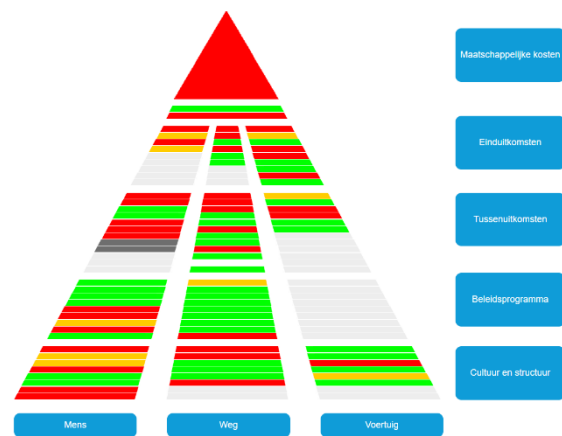
De hierna beschreven analyse tools zijn hulpmiddelen die het mogelijk maken om inzicht te geven in knelpunten in de infrastructuur en risico's onder doelgroepen en/of modaliteiten. Alle wegbeheerders binnen onze provincie kunnen gebruik maken van deze tools.

€ 100.000,-

#### Verkeersveiligheidsmonitor

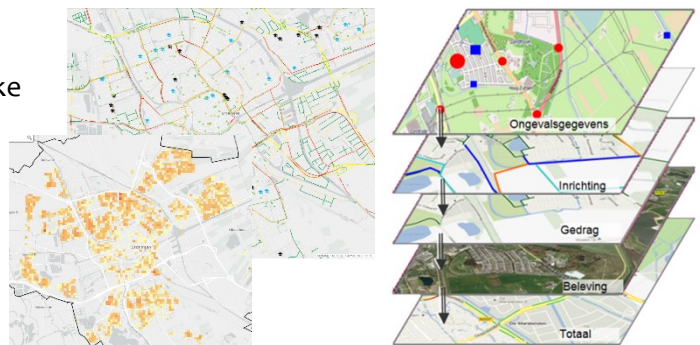
In de Verkeersveiligheidsmonitor kan elke gemeente en de provincie voor haar grondgebied de verkeersveiligheidssituatie, op basis van veel indicatoren bekijken en vergelijken. In de monitor zijn indicatoren opgenomen over o.a.: leeftijdsopbouw, voertuigbezit, ongevallen, wegkenmerken, educatie etc. Deze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

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



#### SPV Viewer

Om verbanden tussen verschillende soort gegevens beter inzichtelijk te maken is voor elke gemeente een GIS omgeving gebouwd, de SPV viewer. In de viewer kunnen allerlei soorten gegevens zoals bijvoorbeeld: ongevallen, vormtoets inrichting wegen, bevolkingsopbouw, snelheden, schoolroutes etc. over elkaar heen worden gelegd. Hierdoor kan naar verbanden worden gezocht die anders (niet) moeilijk te leggen waren. Deze verbanden kunnen aanknopingspunten geven voor het maken van proactief verkeersveiligheidsbeleid.





In 2025 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 [II] 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 2025. Daarnaast worden er bijeenkomsten over specifieke thema's, bijvoorbeeld voor ons Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, georganiseerd.

#### 6.2 Secretariaat Verkeer- en Vervoerberaad



€ 470.000,-

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) 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.

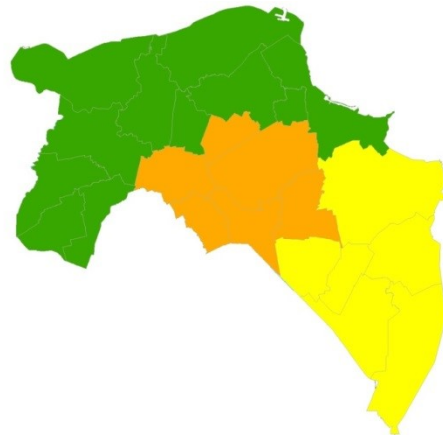
Verder zorgt het VVB-secretariaat voor het (laten) uitvoeren van voorlichtingscampagnes, landelijke verkeersveiligheids campagnes, voor de uitvoering van projecten en verzorgt mede de afhandeling van subsidie- financieringsaanvragen van de provinciale subsidieregeling verkeersveiligheid..

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.

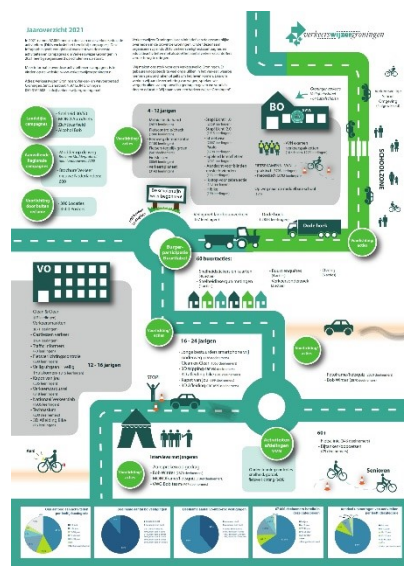
Om gemeenten en scholen beter te kunnen ondersteunen en een kwalitatief programma van verkeerseducatie (activiteiten) binnen de hele provincie Groningen te laten plaatsvinden, is de provincie verdeeld in drie regio's. Elke gemeente en school heeft een vast contactpersoon, een regiocoördinator verkeerseducatie.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



Regio-indeling ondersteuning scholen en gemeenten

### Succesvolle aanpak

In 2023 namen 95% van de basisscholen en 50% van de voortgezet onderwijsinstellingen deel aan één of meerdere verkeerseducatie activiteiten uit ons aanbod. In totaal namen 111.500 mensen uit alle leeftijdscategorieën in 2023 deel aan één van onze verkeerseducatie activiteiten en/of voorlichtingsacties. In onze infographic is een overzicht van onze activiteiten over 2023 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 0,61 fte

Zij worden bekostigd uit middelen van de Provincie Groningen

Hiermee komt de totale omvang (in 2025) van het secretariaat neer op 6.7 fte.

### 6.3 Monitoring, onderzoek en innovatie

€ 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 activiteiten en campagnes*

Uitgevoerde activiteiten, 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 deze 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.

#### *Innovatie*

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.

We gaan in 2025 een aanpak, campagne en/of interventie voor het thema snelheid ontwikkelen. Daarnaast gaan we inzetten op online en social media, bijvoorbeeld via gamificatie.

### 6.3.1 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 regiovoerders 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.

#### *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 2024 zijn 33 van de 41, door ons aangeboden activiteiten (voor alle leeftijdscategorieën), opgenomen in de Toolkit. 32 zijn getoetst, hebben 40 of meer sterren en bij 22 activiteiten is een effectmeting (met score >1 ster gehouden) gehouden. Wij zijn er dus nog niet in geslaagd om alle activiteiten te laten voldoen aan onze kwaliteitseisen. We stimuleren producenten van activiteiten om hun (les) programma's op te (laten ) nemen in de Toolkit en/of een effectmeting uit te (laten) voeren.

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 verkeersveiligheidscampagnes en educatieve 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](http://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 en een 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) verkeersveiligheidscampagnes 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 verkeerslessen 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**

Vooraf jongeren zijn via social 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 2025

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	2.208.000,-
• Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid SPV VVB Groningen 2024-2025	125.000,-
• Reserve	100.000,-
Bijdragen van gemeenten (60 cent per inwoner) aan VVB werkplan	<u>354.000,-</u>
<b>Totaal</b>	<b><u>2.787.000,-</u></b>

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

### DEEL I - Programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid

#### Verkeerseducatie onderwijs

##### **Het fundament - Permanente verkeerseducatie:**

**800.000,-**

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

#### Inzet op bredere thema's en verkeersveiligheidscampagnes 18+

##### **Hoofdthema's, specifieke doelgroep of modaliteit**

**200.000,-**

- Fietzers 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 - programma Doortrappen (65+)
- Senior Automobilist

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

**855.000,-**

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

**Bredere verkeersveiligheidsthema's en regionale campagnes** **114.000,-**

- 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
- Moddercampagne
- Onze scholen zijn weer begonnen

**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** **225.000,-**

- 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

**DEEL III - Organisatie**

**Secretariaat en organisatie** **545.000,-**

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

**Onvoorzien** **30.000,-**

**TOTAAL** **2.787.000**

**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

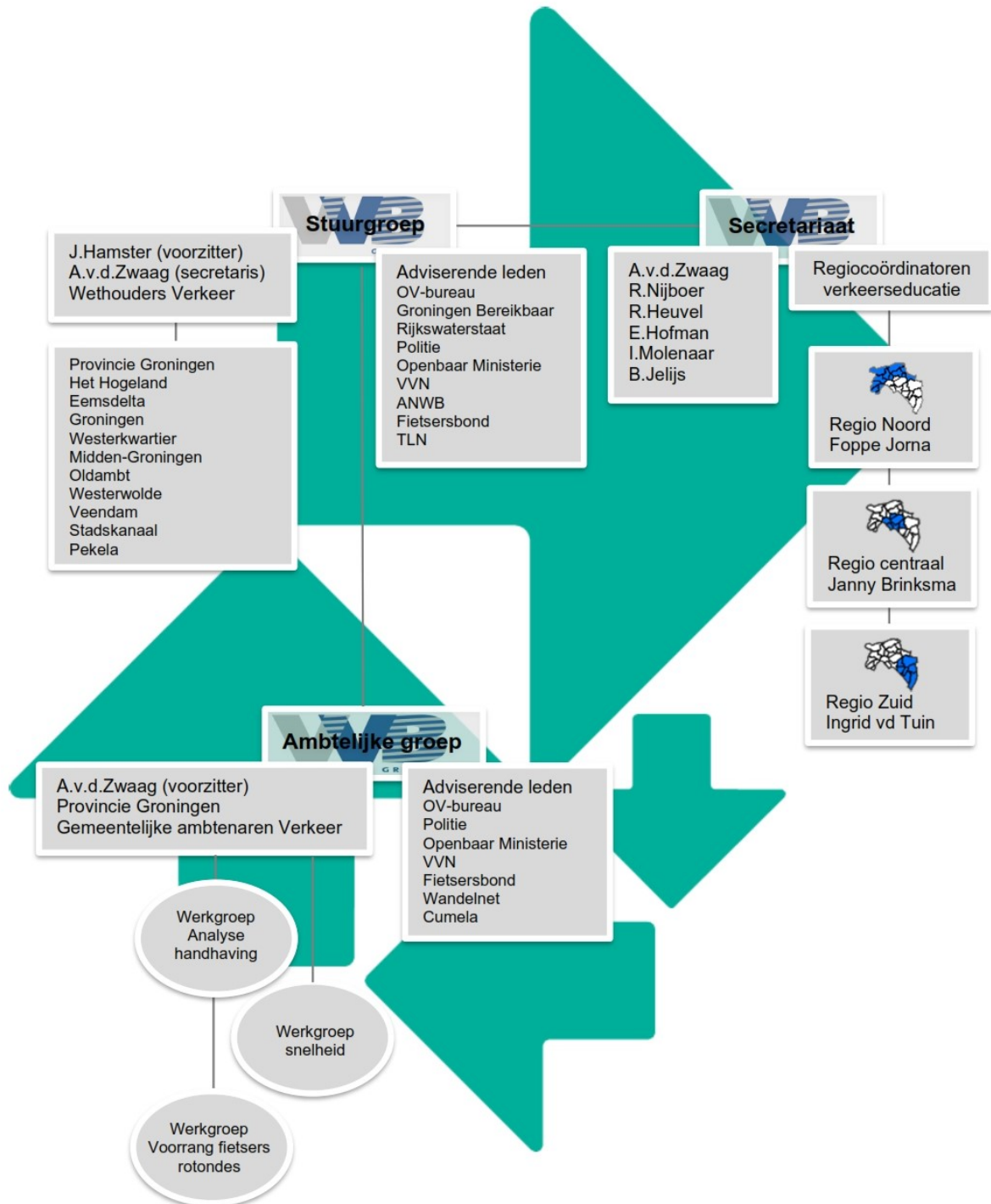
## Infographic inzet op doelgroepen, thema's en modaliteiten vanuit Beleidskader Verkeerseducatie 2030

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



## Bijlage II

### Schema Organisatie VVB Groningen



# Bijlage III Infographic – jaaroverzicht activiteiten 2023

## Jaaroverzicht 2023

In 2023 namen 111.500 mensen deel aan onze verkeerseducatieve activiteiten. Deze infographic geeft een globaal overzicht van de meeste activiteiten en campagnes die Verkeerswijzer Groningen in 2023 heeft georganiseerd op scholen en op straat.

Meer informatie over deze activiteiten en campagnes is te vinden op de website: [www.verkeerswijzergroningen.nl](http://www.verkeerswijzergroningen.nl)

Adres: Verkeerswijzer Groningen: Verkeer- en Vervoerbaarad Groningen, Sint Jansstraat 4, 9712 JN Groningen  
050-3164608 – [info@verkeerswijzergroningen.nl](mailto: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

**Aanvullende Regionale campagnes**

- Modder op de weg *Brochure Modderprotocol naar landbouwers: 2200*
- Onze scholen zijn weer begonnen
- Brochure Verkeer nieuwe Nederlanders: 2006 (incl. Oekraïense versie)
- Folder goed voorbereid naar de brugklas (1558)

**Voorlichting door buiten reclame**

- 390 Locaties
- 3000 Posters
- 120 Krijttekeningen

**Voorlichting/acties 4 - 12 jarigen**

- Mobiel in de hand (3888 leerlingen)
- Fietscontrole/check (4900 leerlingen)
- Remweg demonstratie (1761 leerlingen)
- Fietsers tegelijk groen (756 leerlingen)
- Fietslessen (3095 leerlingen)
- Verkeersplaneet (3766 leerlingen)
- Stop! Licht! 1.0 (4345 leerlingen)
- Stop! Licht! 2.0 (2970 leerlingen)
- Blindspot (3396 leerlingen)
- Paolo (3412 leerlingen)
- Spelend leren fietsen (3267 leerlingen)
- Aandacht voor blinden en slechtzienden (244 leerlingen)
- Ik stop voor zebra actie (129 leerlingen)
- Hibike (1153 leerlingen)
- Op weg naar de middelbare school (465 leerlingen)

**BO GVVVL**

Groninger verkeers Veiligheidslabel - 30 Labelscholen

**FIETSEXAMENS - VVN**

- praktisch (4455 leerlingen)
- theoretisch (5502 leerlingen)
- wever toets (239 leerlingen)

**SCHOOLZONE**

Verkeersveilige School Omgeving (3 afgewikkeld)

**Voorlichting/acties**

- Veilig met landbouwverkeer (378 leerlingen)
- Dode hoek (2255 leerlingen)

**VO**

**Burgerparticipatie Buurtlabel**

**Buurtacties:**

- Snelheidstickers en kaarten (157 acties)
- Buurt enquêtes (4 acties)
- Verkeersonderzoek (10 acties)
- Overig (3 acties)

**12 - 16 jarigen**

- Dode hoek (173 leerlingen)
- Verkeersmarkten (821 leerlingen)
- Gastlessen verkeer (220 leerlingen)
- Fietsverlichtingscontrole (817 leerlingen)
- Veilig uitgaan = veilig thuiskomen (1670 leerlingen)
- Kapot van jou (664 leerlingen)
- Verkeerscarroussel (1165 leerlingen)
- Nationaal Verkeerslab (2325 leerlingen)
- Technasium (430 leerlingen)
- 3D Afleiding Bike (323 leerlingen)

**Voorlichting/acties 16 - 24 jarigen**

- Remweg en Snelheid (976 deelnemers)
- 3D Afleiding Bike (1469 deelnemers)
- Kapot van jou (238 deelnemers)
- 3D Afleiding Car (1155 deelnemers)
- Tracks (110 deelnemers)
- Preventieprogramma carroussel gedrag en verkeersveiligheid (135 deelnemers)
- Blikveld (749 deelnemers)
- Bob actie (politiecontrole, 2228 deelnemers)
- Gastlessen Verkeer AZC (578 deelnemers)

**Voorlichting/acties 25 - 60 jarigen**

- Fotoframe/fietsquiz (6113 deelnemers)
- Remweg en snelheid (976 deelnemers)
- VVG Bob Team (2523 deelnemers)
- 3D Afleiding Car (863 deelnemers)
- 3D Afleiding Bike (1379 deelnemers)
- Bob actie (politiecontrole, 2228 deelnemers)
- Bob Team (VVN, 1202 deelnemers)

**Bij sportparken (753)**

**Interviews met jongeren**

- Aanspreken op gedrag
- Fotoframe/fietsquiz (6548 deelnemers)
- VVG Bob team (7367 deelnemers)
- Witte waas (3478 deelnemers)
- Street talk drugs (1614 deelnemers)
- Street talk snelheid (951 deelnemers)
- Bob Team (VVN, 1201 deelnemers)

**Activiteiten afdelingen VVN**

- Opriscurus scootmobiel
- Ondersteuning Winterbob actie
- Inzet kantelsimulator

**60+**

- Activiteiten Doortrappen (8218 deelnemers)
- Diverse activiteiten zoals: etike uitgelicht, fietscheck en fietsspiegels, driewielers ontdekdagen, groepsfietsocht, fit en veilig op de fiets en fietsquiz.
- Scootmobielcursus (23 deelnemers)

**Senioren**

