

Beleidskader Verkeerseducatie 2021-2030

VERKEER- EN
VERVOERBERAAD
GRONINGEN

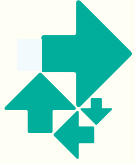


VERKEER- EN VERVOERBERAAD GRONINGEN
BELEIDSKADER VERKEERSEDUCATIE 2021-2030

INHOUD

1. Inleiding	7
2.1 Beleidskeuzes	11
2.2 Samenvatting behaalde resultaten (M&E-plan)	12
2.2.1 Leerdoelen en kwaliteit van activiteiten per doelgroep	13
2.4 Samenvatting doelstellingen uit Beleidskader Verkeerseducatie 2017-2020	14
3. Inzet en prioriteiten bij verkeerseducatie	17
3.1 Analyse verkeersongevallencijfers en bevolkingsopbouw, trends verkeersveiligheid en mobiliteit	17
3.1.1 Opmerkingen vooraf	17
3.1.2 Nieuwe landelijke doelstellingen - Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	18
3.1.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	19
3.2 Ongevallenbeeld provincie Groningen	20
3.2.1 Ongevallen met doden	20
3.2.2 Ongevallen met verkeersslachtoffers	20
3.2.3 Prognose ontwikkeling bevolkingsopbouw	24
3.2.4 Ontwikkeling bevolkingsopbouw en ongevalsbetrokkenheid	25
3.2.5 Conclusies	28
3.3 Trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid en mobiliteit	31
3.4 Prioriteiten bij verkeerseducatie, onze inzet	33
3.4.1 Hoofdthema's en bredere campagne- en SPV-thema's	34
3.4.1.1 Verkeerseducatie op scholen	35
3.4.1.2 Verkeerseducatie voor 18-plussers, het grote publiek en verkeersveiligheidscampagnes	35
3.4.2 Regionale, gemeentelijke thema's	36
3.4.3 Samenvatting inzet verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes	37
4. Het fundament: verkeerseducatie in het onderwijs	39
5. Inzet op bredere thema's en verkeersveiligheidscampagnes voor de leeftijd 18-plus	47
5.1 Innovatie in verkeerseducatie	50
5.2 Hoofdthema's voor 18-plus	51
5.3 Hoofdthema's gekoppeld aan bredere SPV-(campagne) thema's, 18+	56
5.3.1 Uitdragen landelijke verkeersveiligheidscampagnes	56
5.3.2 Communicatie-inzet bij verkeersveiligheidscampagnes	59
5.4 Uitgangspunten communicatie-inzet	62
5.5 Bredere verkeersveiligheidsthema's	65
5.5.1 Traject- of locatiegerichte aanpak verkeers-(on)veiligheid	65
5.5.2 Fietsstimulering	68
5.5.3 Voorlichtingscampagne over fietshelmen (0-12 en 70+)	69
5.5.4 Technologische ontwikkelingen - Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)	69
5.5.5 Nieuwe Nederlanders	69
5.5.6 Voorlichting bij wegwerkzaamheden	70
5.5.7 Moddercampagne	71
5.6 Extra regionale en gemeentelijke thema's	72
5.6.1 SPV-thema: kwetsbare verkeersdeelnemers en heterogeniteit in het verkeer	72
5.6.2 Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers	74
5.6.3 Maatwerk per gemeente	75

6. Organisatie	76
6.1 VVB-secretariaat	76
6.2 Samenwerking	78
6.2.1 Stakeholderscommunicatie – meer verbinding en nieuwe proactieve manier van informeren en uitvragen	78
6.3 Monitoring en evaluatie	80
6.4 Kwaliteit verkeerseducatie en effect van onze inzet	82
6.4.1 Bijdrage van verkeerseducatieactiviteiten aan leerdoelen	83
6.4.2 WEVER-toets	84
6.5 Kwaliteitsbewaking door bezoek aan activiteiten	85
6.6 Effectmetingen en evaluaties verkeersveiligheidscampagnes	86
7. Begroting	87



1. INLEIDING

Het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB) Groningen is een samenwerkingsverband van de provincie Groningen, de gemeenten en maatschappelijke organisaties waarin overleg en afstemming plaatsvindt over het brede werkveld van verkeer en vervoer. Eén van de onderdelen waarmee het VVB-secretariaat zich bezighoudt, is de organisatie van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes voor alle gemeenten in de provincie Groningen. Dat gebeurt onder de naam Verkeerswijzer Groningen.

In ons eerste VVB Beleidskader Verkeerseducatie 2012-2015, spraken we af te onderzoeken of we in VVB-verband meer kunnen samenwerken op het gebied van verkeerseducatie. Hiermee zijn we in 2015 gestart. In 2020 vierden we ons vijfjarig jubileum van Verkeerswijzer Groningen, ons samenwerkingsverband voor verkeerseducatie. Samen met wethouders, gedeputeerde en de minister keken we terug op ons verkeerseducatieprogramma waaraan al 400.000 Groningers deelnamen. Een fantastisch resultaat.

In dit Beleidskader Verkeerseducatie 2021-2030 staan de prioriteiten van het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB) voor de komende tien jaar op het gebied van verkeersveiligheid. Ons doel is: de verkeersonveiligheid in de provincie Groningen aanpakken. Dit doen we met verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes.

We beantwoorden de vragen:

- Op welke wijze geven we invulling aan verkeerseducatie, dat de basisvaardigheden van verkeersdeelnemers (inwoners) in de provincie moet verbeteren?
- Welke specifieke problemen, groepen en/of verkeersgedragingen geven we prioriteit bij het verbeteren van de verkeersveiligheid door voorlichting en educatie?

En we beschrijven globaal met welke activiteiten en hoe we dit organiseren.

In deze infographic geven we alvast samengevat weer aan welke doelgroepen, thema's en modaliteiten wij via verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes aandacht gaan besteden.

De infographic is in bijlage C op groter formaat te bekijken

LINK MET HET LANDELIJKE STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

Voor het nieuwe beleidskader hebben we bewust gekozen voor een langere beleidsperiode, tot 2030. Daarmee sluit ons beleidsstuk aan bij het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2020-2030 (SPV).

In het SPV hebben de gezamenlijke overheden vastgesteld dat het niet goed gaat met de verkeersveiligheid in ons land. Om dit te verbeteren, moeten we samen (grote) stappen zetten. Het VVB Groningen vormt sinds 2003 onze regionale governance-structuur verkeersveiligheid. Van hieruit blijven we gezamenlijk en proactief, verkeerseducatie- en verkeersveiligheidscampagnes organiseren.

PROACTIEF VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

Mens-voertuig-weg. Het is een klassiek rijtje in de verkeerskunde, maar zeker nog actueel. Nederland is door een mix van maatregelen (Duurzaam Veilig) in het verleden ver gekomen met het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Eén van de centrale uitgangspunten binnen deze visie is de integrale aanpak. Maatregelen op het gebied van mens, voertuig en weg zijn traditioneel onder te verdelen in techniek (weg en voertuig), handhaving, en educatie en voorlichting. Deze termen worden ook wel in het Engels aangeduid als 'de drie E's': Engineering, Enforcement en Education. Inmiddels is er een vierde E, van Empowerment/Engagement. In al deze onderdelen zou de mens centraal moeten staan. De mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich bewust niet altijd aan regels houdt.

PROACTIEVE, RISICOGESTUURDE AANPAK

Het huidige Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2020-2030 (SPV) gaat uit van een proactieve aanpak voor verkeersveiligheid. Het belangrijkste kenmerk van het SPV is een risicogestuurde aanpak, waarbij je kijkt naar factoren zoals: hoge snelheid, alcohol, afleiding, of de inrichting van een weg of fietspad. De aanpak van de verkeersveiligheid (vanuit de drie E's) kent negen hoofdthema's: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders.

VERKEERSEDUCATIE ALS PROACTIEF INSTRUMENT

Iedereen heeft te maken met het verkeer. Zodra je de deur uitgaat, neem je eraan deel: lopend, fietsend, met de auto of andere vervoersmiddelen. En je ontmoet andere weggebruikers. Verkeerseducatie bevordert een veilige deelname aan het verkeer en geeft verkeersdeelnemers de kans om in een veilige omgeving hun verkeersgedrag te oefenen. Zo ontstaan automatismen en vermindert de kans op overtredingen en fouten. Dit geldt voor alle leeftijden. Verkeerseducatie is bij uitstek proactief en het overgrote deel van de ongevallen blijft gedrag-gerelateerd. Verkeerseducatie draagt gericht bij aan de benodigde kennis, vaardigheden en houding van verkeersdeelnemers. Goede verkeerseducatie legt een basis voor veilig gedrag en stelt verkeersdeelnemers, in een veilige omgeving, in staat dit gedrag zo te oefenen dat het 'automatisch' wordt. Hierdoor daalt de kans op fouten en overtredingen.

Om inzicht te krijgen aan welke doelgroepen, thema's en modaliteiten we de komende jaren aandacht moeten besteden, hebben we een risicoanalyse gemaakt die aansluit op de negen SPV-thema's. De uitkomsten van deze analyse zijn het vertrekpunt voor dit nieuwe Beleidskader Verkeerseducatie. Daarnaast hebben we een breed scala aan stakeholders om input gevraagd: vertegenwoordigers van scholen, verkeersouders, uitvoerders van verkeerseducatie, maatschappelijke (verkeers)organisaties en gemeenten.

Het beleidskader is het vertrekpunt voor het opstellen van een jaarlijks VVB-werkplan. Hierin concretiseren we de uitvoering van verkeerseducatie, voorlichtingsactiviteiten en verkeersveiligheids campagnes.

LEESWIJZER

- Hoofdstuk 2: terugblik op de vorige beleidsperiode. Hierbij zoomen we in op de behaalde resultaten en de realisatie van de doelstellingen.
- Hoofdstuk 3: samenvatting van de verkeersveiligheidsanalyses, demografische trends en andere verkeersveiligheidstrends. Ook leggen we een koppeling met de SPV-thema's. Hieruit volgen onze prioriteiten en inzet voor verkeerseducatie.
- Hoofdstuk 4: het onderwijs als ons fundament van verkeerseducatie. Ervaringen van de eerste vijf jaar passeren de revue en we werken de inzet voor de komende periode uit.
- Hoofdstuk 5: de inzet voor de brede doelgroep 18+. Dit koppelen we aan SPV-thema's. Ook beschrijven we hier de inzet voor landelijke campagnethema's, specifieke lokale campagnes en de communicatie-uitgangspunten.
- Hoofdstuk 6: beschrijving van de organisatie, samenwerking met partners, instrumenten voor kwaliteitsbewaking.
- Hoofdstuk 7: onze begroting.

Jaaroverzicht 2019

In 2019 namen 83.000 mensen deel aan onze verkeerseducatieve activiteiten. Dit is exclusief het bereik bij campagnes. Deze infographic geeft een globaal overzicht van de meeste activiteiten en campagnes die Verkeerswijzer Groningen in 2019 heeft georganiseerd op scholen en op straat.

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

Adres: Verkeerswijzer Groningen, Verkeers- en Vervoerbeiaad Groningen, Sint Janstraat 4, 9712 JN Groningen
050-3164608 - info@verkeerswijzergroningen.nl
Twitter: @VerkeerswijzerG



Verkeerswijzer Groningen is een initiatief van de gezamenlijke overheden in de provincie Groningen. Onder deze naam organiseren zij sinds 2015 verkeersveiligheids campagnes 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
- Zichtbaarheid
- Alcohol BOB

Voorlichting door buiten reclame

- 300 Locaties
- 3400 Posters

Aanvullende Regionale campagnes

- Modder op de weg
- Brochure Modderparticol naar landbouwers: 2200
- Brochure Verkeer nieuwe Nederlanders: 1617
- Zichtbaarheid
- Alcohol BOB

Politie Communicatie verkeers-handhaving

- Scooters
- Tijdens handhaving politie: 1250 folders
- www.scootervrienden.nl
- Snelheid
- Tijdens handhaving politie: 2500 banneringen
- Landbouw
- Tijdens handhaving politie: onbepaald

4 - 12 jarigen

- Mobiel in de hand (1374 leerlingen)
- Op de fiets, even niets (2203 leerlingen)
- Fietscontrole/check (1142 leerlingen)
- Remweg demonstratie (1267 leerlingen)
- Fietsers tegelijk groen (1383)
- Fietslessen (2125 leerlingen)
- Verkeersplaneeft (1666 leerlingen)
- Stopt Licht (1539 leerlingen)
- Overstokend Wild (1257 leerlingen)
- Streetwise (1696 leerlingen)
- Landbouwverkeer (740 leerlingen)
- Dode hoek (3023 leerlingen)

BO GVVL

- 69 Lebescholen
- 18 Penjkinsen
- 3 rolavert

- Verkeersouders- en abonnementen (58 scholen)

- Fietslessen (1242 leerlingen)
- Spelend leren fietsen (2888 leerlingen)
- Aandacht voor blinden en slechtzienden (421 leerlingen)
- Ik stop voor zebra actie (717 leerlingen)
- Hibiike (1100 leerlingen)

- FIETSEXAMENS - VVI praktisch (1703 leerlingen)
- theoretisch (1703 leerlingen)

0 - 4 jarigen

- voorlichting / acties

- Jongleren (1607 kinderen en ouders)

- Kinderdagverblijven / peuterspeelzalen

Verkeersveilige School Omgeving (11 nieuwe scholen)

SCHOOLZONE

- voorlichting / acties

De scholen zijn weer begonnen!

Burger-participatie Buurtlabel

46 acties:

- Stickers en kaarten (19 acties)
- Lasergun metingen (6 acties)
- Remproeven (2 acties)
- Enquêtes (2 acties)
- 30km maffen (11 acties)
- Overig (6 acties)

Voorlichting zwaar verkeer markten

- Samen veilig op de weg/ Landbouw voorlichting (500 bezoekers)

VO

- Dode hoek (1353 leerlingen)
- Verkeersmarkten (1200 leerlingen)
- Gastlessen verkeer (736 leerlingen)
- Traffic Informers (295 leerlingen)
- Fietscontrole verlichting (2903 leerlingen)
- Veilig uitgaan = veilig thuiskomen (1315 leerlingen)
- Kapot van jou (1082 leerlingen)
- Verkeerscarroussel (2166 leerlingen)
- Nationaal Verkeerslab (1626 leerlingen)
- Gastlessen AZC (25 deelnemers)
- Technasium (175 deelnemers)

voorlichting / acties

12 - 16 jarigen

voorlichting / acties

16 - 24 jarigen

- Jonge bestuurders smartphone vrii onderweg (135 deelnemers)
- Clean en Clear (763 deelnemers)
- 3D tripping car (80 deelnemers)
- 3D afleiding bike (218 deelnemers)
- BOB acties (politie controles) (3074 deelnemers)

STOP!



Interviews met jongeren

- Aanspreken op gedrag
- Alcohol BOB (2820 deelnemers)
- Fotoframe / fietsquiz (1705 deelnemers)
- Alcohol/drugs team (1250 deelnemers)

voorlichting / acties

voorlichting / acties

25 - 60 jarigen

- Fotoframe / fietsquiz (1.100 deelnemers)
- Afdelingsparcours (255 deelnemers)
- BOB - acties (politie controles 3074 deelnemers)
- BOB aan tafel: (30 borrelcappellen heder)
- BOB op festivals: (2161 deelnemers)

FIETSCONTROLE (6300)



Activiteiten afdelingen VVN

- Alcohol/BOB Parcours
- Kantelsimulator
- Voorlichting op evenementen
- Ondersteuning controles (snelheid, gordel, fietsverlichting)
- Wensboom verkeersveiligheid
- Opfriscursus verkeersregels

voorlichting / acties



Senioren





2. TERUGBLIK BELEIDSKADER VERKEERS- EDUCATIE 2017-2020

In de provincie Groningen is de afgelopen beleidsperiode (2017-2020) veel ondernomen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. De aanpassing van de infrastructuur op onveilige punten was succesvol. Verkeersveiligheidsprojecten zijn integraal aangepakt volgens de 3-E aanpak, vanuit de drie pijlers Engineering, Education en Enforcement.

Begin 2017 heeft VVB-Groningen het Beleidskader Verkeerseducatie 2017-2020 vastgesteld. Hierin staat omschreven hoe we ons voortaan willen richten op permanente verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes. Aan bod komen de specifieke problemen, groepen en/of verkeersgedragingen, waaraan we prioriteit willen geven bij het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van voorlichting, campagnes en educatie. Per doelgroep is een doelstelling opgesteld.

Het programma 2017-2020 was succesvol. Er hebben 240.000 mensen van jong tot oud meegedaan aan ruim 5.500 (uitvoeringen) verkeerseducatie-activiteiten uit ons programma.

De verwachting was dat in 2020 tussen 80.000-90.000 mensen aan ons programma zouden deelnemen. Als gevolg van de coronapandemie hebben we in 2020 ongeveer 50.000 mensen minder bereikt dan we hadden verwacht. Omdat de gemiste deelnemers een vertekenend beeld geven in de (jaar)reeks en einddoelstellingen 2020, zijn ze niet meegenomen in deze terugblik.

Ondanks dat er in 2020 veel minder mensen konden deelnemen aan ons programma, hebben we de meeste doelstellingen (zie verderop) wel gehaald.

Ieder jaar maakt het VVB-secretariaat een jaaroverzicht met de bereikcijfers per activiteit, naar doelgroep en thema. De infographic laat een beeld zien van de bereikcijfers van de meeste activiteiten die door Verkeerswijzer Groningen zijn uitgevoerd.

Als bijlage A zijn de infographics over 2017 t/m 2019 opgenomen.

In dit hoofdstuk hebben we samengevat aan welke thema's en doelgroepen we aandacht hebben besteed, hoeveel mensen wij hierbij hebben bereikt en of we onze doelstellingen hebben gehaald over de beleidsperiode 2017-2020.

2.1 BELEIDSKIEUZES

Sinds 2015 organiseert het VVB-secretariaat voor alle gemeenten en provincie verkeerseducatie-activiteiten op scholen en straat/festivals en is regionaal regisseur voor de (landelijke) verkeersveiligheidscampagnes. Het VVB-secretariaat voert deze werkzaamheden uit onder de naam Verkeerswijzer Groningen¹.

¹ Verkeerswijzer Groningen: Verkeerswijzer Groningen is een initiatief van de gezamenlijke overheden in de provincie Groningen. Onder deze naam worden verkeersveiligheidscampagnes en educatie-activiteiten om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen georganiseerd. (www.verkeerswijzergroningen.nl/)

Tijdens de beleidsperiode 2017-2020 is deze organisatieverandering verder vertaald. Er is een kwaliteitsslag gemaakt naar een professionelere en efficiëntere aanpak. De centrale inkoop heeft een efficiency-slag gemaakt.

Er is ingezet op verbetering van de kwaliteit en een betere monitoring. Het streven was alleen activiteiten uit te voeren die zijn opgenomen in de Toolkit verkeerseducatie van het CROW/KPVV.

De beleidskeuzes voor de periode 2017-2020 zijn gebaseerd op:

- het VVB Maatregelenpakket Verkeersveiligheid 2011–2020 ‘Samen Veilig op Weg’, waarin de stand van zaken van de verkeersveiligheid in de hele provincie Groningen is vastgelegd;
- het VVB Beleidskader Verkeerseducatie 2012-2015;
- ongevalsanalyses, trends en ontwikkelingen verkeersveiligheid en bevolkingsopbouw.

Het doel was om via Verkeerswijzer Groningen zoveel mogelijk leerlingen te bereiken en te laten deelnemen aan onze activiteiten. Dit werkte goed. De regiocoördinatoren verkeerseducatie hebben de scholen proactief benaderd. Dit heeft zijn vruchten afgeworpen. Daarnaast sluit onze vernieuwende verkeerseducatie-aanpak 18+ aan bij de landelijke verkeersveiligheidscampagnes. Dit heeft voor innovatie gezorgd bij onze interventies op straat/festivals. Er is sprake van één lijn voor de gehele provincie, één beleid.

In 2016 is door Royal HaskoningDHV, in opdracht van het VVB-secretariaat, een monitorings- en evaluatieplan (M&E-plan) Permanente Verkeerseducatie Groningen opgesteld. Het M&E-plan biedt een systematiek om de effectiviteit van de inzet op het verkeerseducatiebeleid van het VVB Groningen te meten. In 2019 heeft het VVB Groningen, conform de afspraken uit het M&E-plan een evaluatie laten uitvoeren over de inzet in de periode 2015 – 2018. De focus lag daarbij op het activiteitenprogramma in deze periode.

2.2 SAMENVATTING BEHAALDE RESULTATEN (M&E-PLAN)

De organisatiewijziging van het VVB Groningen heeft zichtbaar effect gehad op het activiteitenprogramma, namelijk een:

- duidelijke stijging van het aantal lokaal georganiseerde activiteiten;
- toenemend aantal deelnemende onderwijsinstellingen;
- stijging van het aantal uitgevoerde activiteiten (ook per onderwijsinstelling).

De uitvoering gebeurde via één (interne) uitvoeringsorganisatie voor alle gemeenten en de provincie Groningen: Verkeerswijzer Groningen.

De evaluatierapportage van ons verkeerseducatieprogramma (uitgevoerd door RHDHV) concludeert:

- Gemeenten en onderwijsinstellingen zijn positief over de activiteiten en de bijdrage die ze hebben geleverd aan het verbeteren van de (bewustwording rondom) verkeersveiligheid.
- Het verkeerseducatieprogramma was voldoende gevarieerd en de activiteiten sloten aan bij actuele trends en ontwikkelingen.

Hierdoor zijn de gemeentelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen gehaald.

- Relatief veel uitgevoerde activiteiten waren gericht op verkeersdeelnemers tot zestien jaar. Het ging hier om zeventig procent van het totale aanbod. Om het activiteitenprogramma te verbeteren, vroegen gemeenten meer aandacht te besteden aan de brede middengroep van verkeersdeelnemers (25 t/m 65 jaar) en landbouwverkeer.
- Ook de onderwijsinstellingen zijn positief. Ze vonden dat de activiteiten positief bijgedragen hebben aan de bewustwording van de leerlingen op het gebied van verkeersveiligheid. Bovendien zijn hierdoor de verkeersveiligheidsdoelstellingen gehaald. Het verkeerseducatieprogramma was voldoende gevarieerd. Tenslotte zijn de onderwijsinstellingen tevreden over de uitvoering.

- Scholen gaven aan verkeersveiligheid belangrijk te vinden, maar dat het soms lastig is in te plannen. Dat komt door fusies, achterstanden en prioritering van andere belangrijke thema's.
- Scholen zijn ervoor om activiteiten integraal op te pakken.

Kortom, wat betreft de scholen:

De proactieve benadering van de scholen en de ondersteuning door de regiocoördinatoren heeft zijn vruchten afgeworpen. Er is een kwaliteitsslag geweest bij projecten en interventies en er is gefocust op effectmeting en een betere monitoring.

En verder:

- Tot 2018 werden af en toe interventies ingezet om de doelgroep 18-24-jarige automobilisten te bereiken. Sinds 2018 is gewerkt met de vernieuwende (campagne) educatie-interventies. Deze sloten aan bij de landelijke verkeersveiligheidscampagnes (Bob en MONO). Door deze extra inzet zijn veel meer jongeren bereikt.
- We liggen goed op koers met de doelgroep 18-70-jarigen. Met de (vernieuwende) interventies en extra inzet hebben we veel mensen uit deze doelgroep bereikt.
- Wat betreft de doelgroep oudere fietsers: via de interventies uit de vernieuwende educatieaanpak is het eerste pilotjaar (2017) helaas niet het gewenste bereik gehaald. Na evaluatie in 2018 is deze interventie voor de oudere fietsers vervallen. Vervolgens is alleen nog ingezet op de E-bike training, de eerder meest succesvolle interventie. Daarbij is gebleken dat het moeilijk is om de doelgroep te bereiken. In de beleidsperiode vanaf 2021 willen we hierop extra inzetten.
- Voor specifieke doelgroepen qua vervoer (landbouwverkeer, school-thuisroutes) of leeftijd (beginnende bestuurders, 70+) werden ook activiteiten uitgevoerd. Qua aantal activiteiten en aantal deelnemers valt hier nog wel winst te behalen.
- Ter verbetering van het activiteitenprogramma wordt aanbevolen om (meer) activiteiten gericht op leerlingen uit het speciaal onderwijs, activiteiten voor groep 5 en 6 van het basisonderwijs aan te bieden en activiteiten die (meer) aansluiten bij de praktische behoefte van de leerlingen.
- Daarnaast is aanbevolen om extra aandacht aan het aanvraagproces van activiteiten (taakverdeling organisaties en onderwijsinstellingen) te besteden.

2.2.1 LEERDOELEN EN KWALITEIT VAN ACTIVITEITEN PER DOELGROEP

Als we per doelgroep naar bereik, kwaliteit van verkeerseducatieactiviteiten en aandacht voor belangrijke leerdoelen kijken, concluderen we in de evaluatierapportage (RHDHV):

DOELGROEP 0 – 12 JAAR (VOORSCHOOLS- EN BASISONDERWIJS)

Voor de doelgroep 0-12 jaar zijn voldoende activiteiten voor leerlingen én ouders aangeboden. Het pakket aan programma's behandelde alle belangrijke leerdoelen voor de doelgroep. De kwaliteit was over het algemeen goed tot ruim voldoende.

DOELGROEP 12 – 16 JAAR

De kwaliteit van de programma's voor de doelgroep 12-16 jaar waren over het algemeen ruim voldoende tot goed. Door het inzetten van deze programmamix kwamen alle belangrijke leerdoelen aan bod.

DOELGROEP 16 – 25 JAAR

Ook de programma's voor de doelgroep 16-25 jaar waren over het algemeen ruim voldoende van kwaliteit. De educatieprogramma's waren een zinvolle aanvulling op de rijopleiding, die jongeren op deze leeftijd volgen. Via de ingezette mix van programma's, kwamen alle belangrijke leerdoelen aan de orde.

DOELGROEP 25 – 60 JAAR

In het kader van de campagne 'Groen licht' werden voor de doelgroep 25-60 jaar, vier verkeers-educatieprogramma's ingezet. De kwaliteit van deze programma's was ruim voldoende. De programma's besteedden aandacht aan belangrijke leerdoelen.

DOELGROEP 60 JAAR EN OUDER

Voor deze doelgroep zijn drie programma's uitgevoerd. De kwaliteit van de programma's scoorde ruim voldoende. De programma's besteedden aandacht aan belangrijkste leerdoelen.

2.4 SAMENVATTING DOELSTELLINGEN UIT BELEIDSKADER VERKEERSEDUCATIE 2017-2020

In het vorige Beleidskader is gewerkt via drie lijnen: het fundament, spoor 1 en spoor 2. Daarbij zijn de volgende doelstellingen opgesteld.

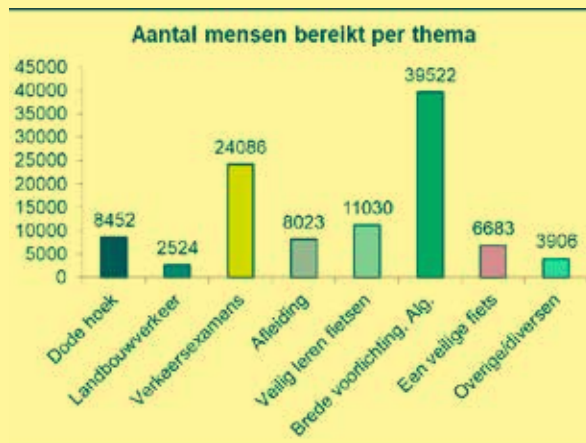
HET FUNDAMENT:

Dit gaat om: voorschools onderwijs, basisonderwijs, voortgezet onderwijs en GVL.

VOORSCHOOLS ONDERWIJS:

Het doel was: vier procent van de kinderdagverblijven heeft deelgenomen aan ons verkeerseducatieprogramma. Deze doelstelling is nog niet gehaald, maar er zit een stijgende lijn in het aantal leerlingen dat meedoet. Kinderdagverblijven vinden het belangrijk spelenderwijs verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen bij jonge kinderen.

Wel kost het werven van nieuwe kinderdagverblijven veel energie. Bovendien verloopt het betrekken van ouders moeizaam.



Deelnemers (BO) per thema (totaal 2017 t/m 2019)

BASISONDERWIJS:

De doelstellingen zijn behaald.

Het doel was: 25% meer (unieke) deelnemers in het basisonderwijs.

Het behaalde resultaat: 93% meer (unieke) deelnemers in 2019.

Ten opzichte van 2016 namen er (in 2019) 14.000 (unieke) extra mensen deel. In totaal zijn daarmee 29.000 unieke mensen bereikt. Dat is twee derde van alle basisschoolleerlingen in onze provincie.

GRONINGS VERKEERSVEILIGHEIDSLABEL (GVVL):

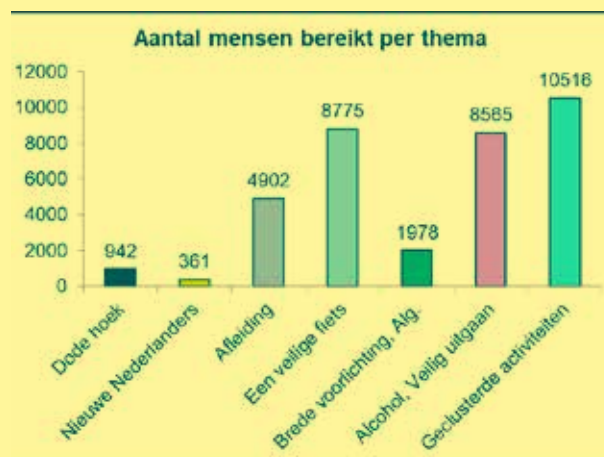
De doelstelling van 75 scholen is nog niet gehaald.

Scholen staan positief tegenover het behalen van het keurmerk. Ze zien het nut en doel hiervan in. Het werven en begeleiden van scholen bij het labeltraject kost veel tijd.

VOORTGEZET ONDERWIJS:

Het doel was: tien procent meer (unieke) deelnemers op het vo-mbo-roc. Deze doelstelling is gehaald.

Het behaalde resultaat: twintig procent meer (unieke) deelnemers. Ten opzichte van 2016 namen er (in 2019) 1.885 (unieke) extra mensen deel. In totaal zijn daarmee 11.500 unieke mensen in 2019 bereikt. Dat is dertig procent van alle vo-mbo-roc-leerlingen tot achttien jaar in onze provincie.



Deelnemers (VO) per thema (totaal 2017 t/m 2019)

SPOOR 1:

Het doel was: inzet via activiteiten om iedereen in de Groninger samenleving van jong tot oud veilig aan het verkeer te kunnen laten deelnemen.

SPOOR 2:

Het doel was: inzet via vernieuwende educatie-aanpak op specifieke verkeersveiligheidsproblemen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, educatie en voorlichting bij specifieke doelgroepen. De doelgroepen waren: jonge automobilisten (18-24 jaar), Fietzers (18-70 jaar en 70+) en traject- of locatiegerichte aanpak.

18-24-jarige automobilisten: doelstelling gehaald. Sinds 2018 is gewerkt met de vernieuwende (campagne) educatie-interventies. Deze sloten aan bij de landelijke verkeersveiligheidscampagnes (Bob en MONO). Door deze extra inzet zijn veel meer jongeren bereikt. We hebben 25.000 mensen bereikt.

18-70-jarige fietzers: We liggen goed op koers voor de doelgroep 18-70-jarigen. Met de (vernieuwende) interventies en met extra inzet hebben we een groot deel van de doelgroep bereikt. We hebben 35.000 mensen bereikt.

70+ fietzers: Doelstelling nog niet gehaald. Via de interventies uit de vernieuwende educatieaanpak in het eerste pilotjaar (2017) zijn minder mensen bereikt dan gepland. In 2018 is na evaluatie van de pilot een interventie komen te vervallen en is alleen nog ingezet op de meest succesvolle interventie; de E-bike clinic. Het is gebleken dat het moeilijk is om de doelgroep te bereiken. Hierop willen we in de volgende beleidsperiode extra inzet plegen. We hebben 1.350 mensen bereikt.

Traject- of locatiegerichte aanpak (3-E routes): De doelstelling 'trajecten' is niet bereikt. Ondanks onze inzet is het niet gelukt om wegbeheerders te enthousiasmeren, meer (fiets)routes aan te pakken. Het aanpakken van 3-E routes kost veel energie en middelen. Bij de meeste wegbeheerders ontbreekt het aan middelen.

Succesvoller was de ondersteuning en uitvoering bij locatiegerichte activiteiten, zoals het veiliger maken van schoolomgevingen (VSO) en buurtparticipatie. Hiervoor is ook de 3-E aanpak toegepast. De uitvoering van deze aanpak is in ons Beleidskader niet als doelstelling bij de 3-E aanpak opgenomen, maar is hier wel onderdeel van.





3. INZET EN PRIORITEITEN BIJ VERKEERSEDUCTIE

Landelijk stijgt het aantal verkeersslachtoffers. Ook in Groningen. Vooral de toename van het aantal ernstig verkeersgewonden is zorgelijk. Daarom is het zaak ons beleid nog gericht en proactiever in te zetten. Dit omdat menselijk gedrag vaak de oorzaak is van de ongevallen. We vragen ons af: welke verkeersgedragingen zijn dit? En: welke (groepen) mensen vertonen deze gedragingen vooral? Dit is onderzocht.

In dit hoofdstuk vindt u onze samenvatting van ongevalsanalyses, demografische- en andere verkeersveiligheidstrends. Ook leggen we een koppeling met de SPV-thema's. Hieruit volgen onze prioriteiten en inzet voor verkeerseducatie.

3.1 ANALYSE VERKEERSONGEVALLENCIJFERS EN BEVOLKINGSOPBOUW, TRENDS VERKEERSVEILIGHEID EN MOBILITEIT

3.1.1 OPMERKINGEN VOORAF

Politie en Rijkswaterstaat verwerken helaas steeds minder details over het ontstaan, de toedracht en manoeuvre van het ongeval in de landelijke ongevalsregistratie BRON (Bestand geregistreerde Ongevallen Nederland). Hierdoor kunnen we bepaalde kruisingen van gegevens tijdens analyses niet meer maken.



Aantal ernstig verkeersgewonden volgens Nederlandse en internationale definitie (resp. MAIS2+ en MAIS3+) in de periode 2010-2019.

Daarnaast zijn de totaalcijfers over het aantal verkeersslachtoffers uit onze eigen analyse niet goed vergelijkbaar met de landelijke trends. Dat hierover zo weinig bekend is, heeft vooral te maken met de onderregistratie in BRON. Hierdoor vind je slechts een klein deel van de ernstige verkeersslachtoffers in deze registratie terug. De landelijke analyse toont een grote stijging van ongevallen en ziekenhuisgewonden. Dit is ook te zien in de grafiek hiernaast. Bovendien rapporteert de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) deze toename al sinds meerdere jaren in hun jaarlijkse monitor verkeersveiligheid.

Sinds 2009 is de manier van registreren door de politie en de verwerking van ongevalsgegevens bij Rijkswaterstaat veranderd. De registratiegraad van de ongevallen met ziekenhuisgewonden in onze provincie uit de periode 2014 t/m 2019 zit weer op het cijfermatige niveau van voor 2009, maar deze is niet compleet.

De SWOV gebruikt een combinatie van data uit de nationale ziekenhuisregistratie, LBZ (Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg) en de politieregistratie BRON. Deze gecombineerde data zijn nauwkeuriger. Helaas is er geen uitsplitsing van deze data op provinciaal niveau.

Deelnemers aan langzaam verkeer lopen een verhoogd risico op letsel. De politie komt bij ongevallen met langzaam verkeer - voetgangers, fietsers, scooterrijders of snorfietsers - meestal niet meer ter plaatse. Hierdoor komt een deel van deze ongevallen niet in de landelijke registratie (BRON). Vanuit beleidsmatig oogpunt is dit een tekortkoming. De lacune in de registratie van ongevallen bij langzaam verkeer is het grootst. Daarom én om meer inzicht te krijgen in deze ongevallen, heeft de provincie Groningen samen met het UMCG en het Acute Zorgnetwerk Noord Nederland over de periode 2014 t/m 2018 onderzoek gedaan naar ongevallen met langzaam verkeer in de provincie Groningen. Dit zijn ongevallen onder: fietsers, snor- en bromfietsers, scootmobielers en voetgangers. Daaruit bleek: vergeleken met de landelijke registratie (BRON), zijn er meer slachtoffers in het ziekenhuis opgenomen. De informatie uit het UMCG-onderzoek is meegenomen in de ongevalsanalyses.

HOEVEELHEID INFORMATIE GROOT GENOEG

Vanuit de eerdergenoemde BRON en het UMCG-onderzoek, hebben we genoeg ongevalsgegevens om analyses voor dit Beleidskader te kunnen uitvoeren. Daarnaast hebben we een analyse gemaakt van de relatie tussen bevolkingsopbouw en ongevalsbetrokkenheid onder ziekenhuisgewonden, in de verschillende leeftijdscategorieën. Deze besloeg de periode 1999 t/m 2019.

Verder hebben we gegevens gebruikt van andere lokale instanties, de landelijke verkeersveiligheidsanalyses van de SWOV bestudeerd en de trends en ontwikkelingen die van belang zijn voor de verkeersveiligheid meegenomen in de vorming van dit Beleidskader Verkeerseducatie.

3.1.2 NIEUWE LANDELIJKE DOELSTELLINGEN - STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

Landelijk zijn verkeersveiligheidsdoelstellingen opgesteld, die overheden hanteren als streefwaarde in hun verkeersveiligheidsbeleid.

DOELSTELLING 2020

De vorige landelijke doelstelling van maximaal 500 verkeersdoden in 2020, is vertaald naar onze provincie. Dit komt in 2020 neer op jaarlijks maximaal 25 doden en 300 ziekenhuisgewonden. Deze doelstelling hebben we gedeeltelijk gehaald. In 2019 waren er 19 verkeersdoden en 413 ziekenhuisgewonden.

DOELSTELLING SPV 2030: NUL VERKEERSSLACHTOFFERS IN 2050

Uit de nationale ongevalscijfers blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers blijft stijgen en de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) bevat een gezamenlijke strategische visie op de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid van alle overheden. Eind 2018 hebben de gezamenlijke overheden het SPV2030 vastgesteld. Alle overheden, ook in EU verband, hebben als ambitie: *nul verkeersslachtoffers in 2050*.

3.1.3 STRATEGISCH PLAN VERKEERSVEILIGHEID 2030

In het SPV2030 streven we naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Daarom slaan overheden de handen ineen om een zo groot mogelijke verkeersveiligheid te bereiken.

Het SPV is geen bundeling van maatregelen, maar een visie op een nieuwe proactieve aanpak. Het is een startpunt voor alle overheden en maatschappelijke partners. Van hieruit gaan ze structureel aandacht schenken aan verkeersveiligheid in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Ons nieuwe VVB Beleidskader Verkeerseducatie 2030 maakt hier deel van uit.



Bron: Kennisnetwerk SPV

RISICO-INDICATOREN EN PROACTIEF

Door het in kaart brengen van risico's en vervolgens proactief maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen, vergroten we de verkeersveiligheid.

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, bepalen ze in het vervolg vooraf 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 opleveren.



Bron: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 ministerie I&W

In het SPV2030 staan negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid. Dit zijn: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreders.

De doelgroepen en modaliteiten die uit onze analyses naar voren komen, komen ook terug in de verschillende SPV-thema's. Bij het opstellen van ons nieuwe verkeerseducatiebeleid werken we zoveel mogelijk vanuit deze SPV-beleidsthema's.

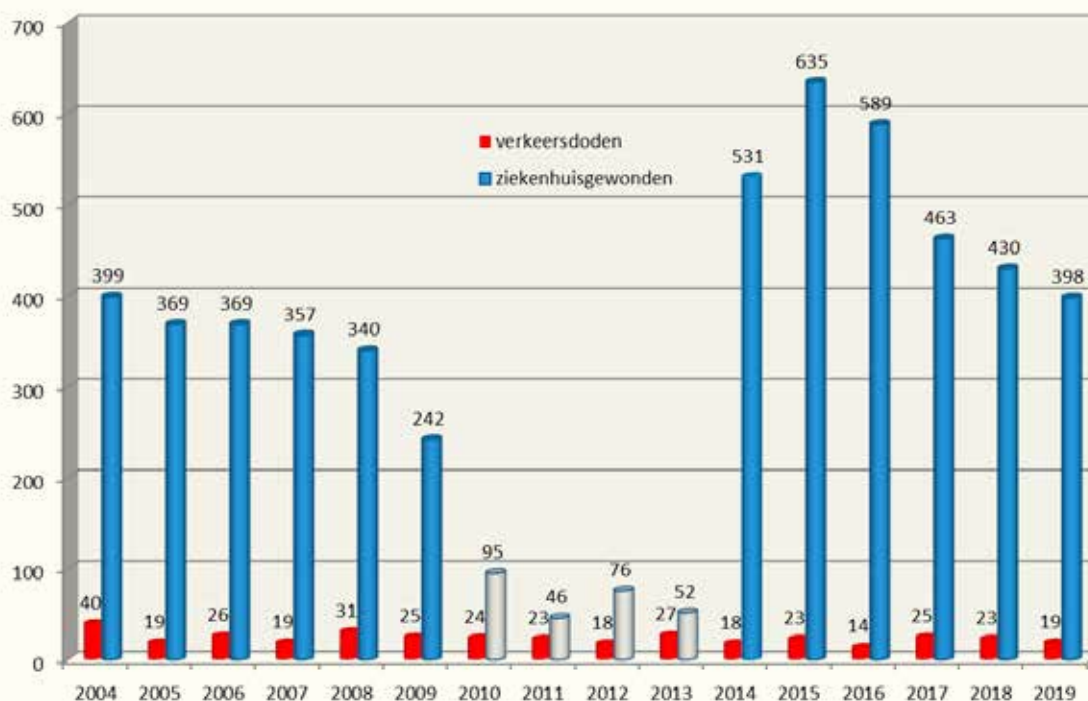
3.2 ONGEVALLENBEELD PROVINCIE GRONINGEN

Het VVB-secretariaat heeft een uitgebreide analyse van verkeersongevallengegevens over de periode 2014 t/m 2019 uitgevoerd.

In de provincie Groningen hebben in deze periode 20.316 ongevallen plaatsgevonden. Bij 4194 van deze ongevallen vielen 4752 slachtoffers. Het ging hierbij om gevallen van: EHBO, lichtgewond, ziekenhuisopname (3034) en overleden (122).

3.2.1 ONGEVALLEN MET DODEN

Onderstaande grafiek laat zien dat het aantal verkeersdoden in de provincie Groningen fluctueert. Vergeleken met de jaren 2003 en 2004 is het aantal verkeersdoden behoorlijk afgenomen, maar sinds 2009 schommelt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers jaarlijks rond de twintig doden.



Ontwikkeling aantal doden en ziekenhuisgewonden in de provincie Groningen

De cijfers over de periode 2010 t/m 2013 zijn onbruikbaar. De registratie, de verwerking van ongevallen was nationaal niet op orde.

Het aantal verkeersdoden blijft fluctueren. Bovendien maken we ons zorgen over de landelijke stijging van het aantal ziekenhuisgewonden bij ernstige verkeersongevallen. Of zo'n ongeval tot een dodelijke afloop leidt of in een afloop met een ziekenhuisgewonde, is voor een deel afhankelijk van toeval. Net als het ministerie I&M vinden we het zorgelijk dat we de verkeersveiligheidsdoelstellingen niet halen.

3.2.2 ONGEVALLEN MET VERKEERSLACHTOFFERS

Het VVB-secretariaat heeft een ongevalsanalyse uitgevoerd. Dit om inzicht te krijgen in: de oorzaak, het ontstaan van ongevallen waarbij slachtoffers vallen, de betrokken leeftijdscategorieën en wijzen van vervoer. Bij de uitvoering van verkeerseducatieactiviteiten en verkeersveiligheidscampagnes richten we ons vooral op een inzet vanuit modaliteit, verkeersveiligheidsthema's en/of leeftijdscategorie.

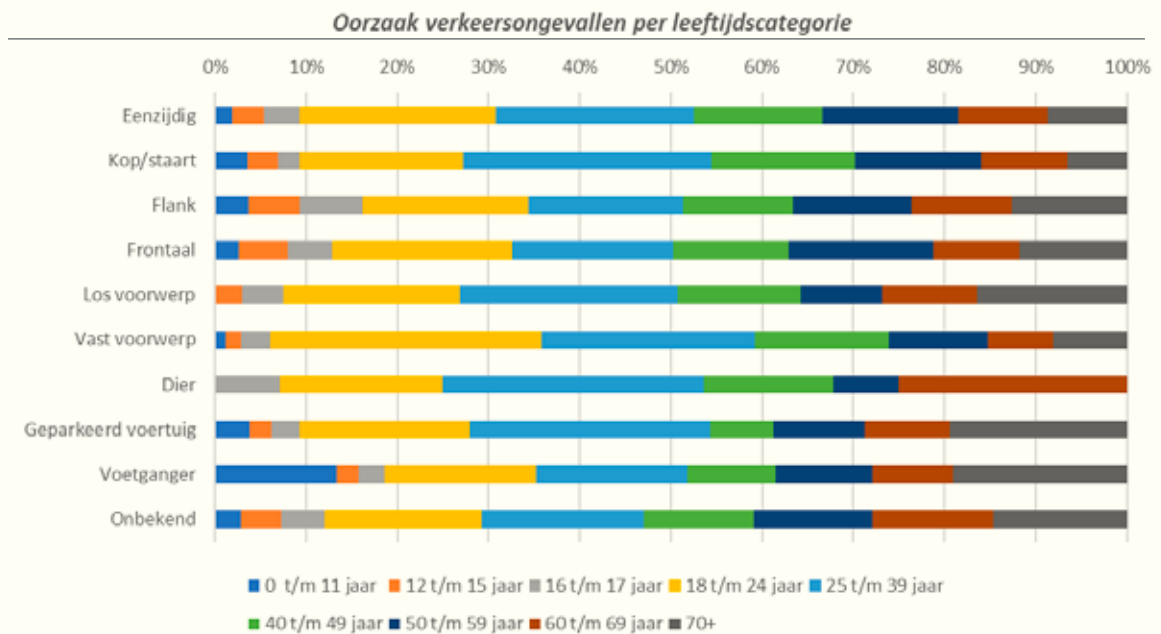
Daarom hebben we de analyses hieronder vooral vanuit dit perspectief verwerkt.

OORZAKEN, ONTSTAAN VAN ONGEVALLEN

In onderstaande tabel is het aantal verkeersslachtoffers weergegeven per oorzaak. Hierin hebben we onderscheid gemaakt tussen de verschillende leeftijdsgroepen. Opvallende cijfers zijn in oranje weergegeven.

	0 t/m 11 jaar	12 t/m 15 jaar	16 t/m 17 jaar	18 t/m 24 jaar	25 t/m 39 jaar	40 t/m 49 jaar	50 t/m 59 jaar	60 t/m 69 jaar	70+	Onbe- kend	Totaal
Onbekend	16	24	26	94	98	66	71	73	80	2	550
Voetganger	33	6	7	41	41	24	26	22	47	1	248
Geparkeerd voertuig	5	3	4	24	34	9	13	12	25	2	131
Dier			2	5	8	4	2	7	0	0	28
Vast voorwerp	6	8	16	148	116	73	54	36	40	1	498
Los voorwerp		2	3	13	16	9	6	7	11	0	67
Frontaal	12	25	23	92	82	59	74	44	55	1	467
Flank	64	97	120	313	293	207	225	191	217	1	1728
Kop/staart	18	17	12	91	138	80	70	48	33	0	507
Eenzijdig	10	18	21	113	115	74	79	51	46	1	528
Eindtotaal	164	200	234	934	941	605	620	491	554	9	

Oorzaak verkeersongevallen per leeftijdscategorie



Oorzaak verkeersongevallen per leeftijdscategorie

CONCLUSIE

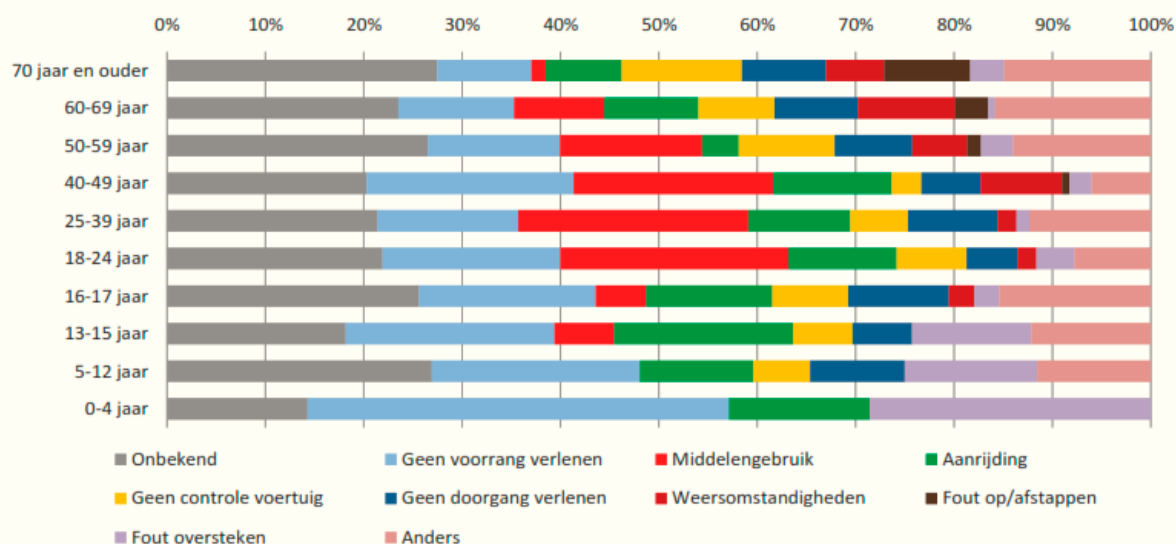
Bij bijna elke leeftijdsgroep is een flankongeval de meest voorkomende oorzaak van het ongeluk. Waarschijnlijk is er vaak geen voorrang gegeven of gekregen. Gevolgd door kop-staartbotsingen onder auto's. Dit komt waarschijnlijk doordat er onvoldoende afstand is gehouden, bijvoorbeeld door te hard rijden en/of onoplettendheid.

Onder de leeftijdsklasse 18 t/m 24 en 25 t/m 39 jaar is het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van ongevallen in de volgende categorieën opvallend: kop-staart, frontaal en eenzijdig met vast voorwerp. In de categorie 60 jaar en ouder vielen relatief veel verkeersslachtoffers als gevolg van een ongeval met een voetganger.

VERDIEPINGSSLAG: OORZAKEN ONGEVALLEN BIJ LANGZAAM VERKEER

Uit de analyse vanuit het onderzoek in samenwerking met het UMCG blijkt dat er van 2014 - 2018 in totaal 1559 ongevallen zijn geweest met langzaam verkeer, waarbij het slachtoffer is opgenomen in een ziekenhuis.

In onderstaande figuur staan de oorzaken van de ongevallen naar leeftijd. Deze figuur laat veel diversiteit zien in ongevalsoorzaken per leeftijdscategorie.



Oorzaken van ongevallen met langzaam verkeer afgezet tegen leeftijdscategorie

Bron: Verkeersveiligheid van deelnemers van langzaam verkeer in de provincie Groningen (UMCG, AZNN, provincie Groningen)

Uit de analyse blijkt dat fietsongevallen met 75% het meest voorkomen. De leeftijd van het slachtoffer maakt hierbij niet uit. In 59% van de gevallen zijn het eenzijdige ongelukken, dus zonder betrokkenheid van een andere weggebruiker.

De precieze oorzaak is vaak onbekend, bij 24% van de ongelukken. In veertien procent van de gevallen wordt er geen of slecht voorrang verleend. Andere veelvoorkomende redenen zijn: middelengebruik (alcohol of drugs, elf procent) en geen controle over het voertuig (negen procent).

Jonge kinderen van 0-4 jaar zijn vooral betrokken bij tweezijdige ongevallen, zoals een aanrijding (veertien procent), wanneer zij geen voorrang krijgen (43%) of wanneer zij opeens oversteken (29%). Naarmate ze ouder worden, lijkt het aantal ongevallen doordat ze verkeerd oversteken af te nemen. Onder de kinderen van 5 tot en met 12 jaar zijn er niet alleen tweezijdige, maar ook eenzijdige ongevallen. Ook zijn er in deze categorie veel fietsongevallen. Hierdoor komen oorzaken zoals 'geen controle over het voertuig' of 'afleiding' (vallend onder categorie 'anders') vaker voor dan bij de jongere categorie.

In de leeftijdscategorie 13-15-jarigen komen voor het eerst alcohol of drugs als oorzaak naar voren. In ruim zes procent van de ongevallen in deze leeftijdscategorie is middelengebruik de oorzaak. Dit percentage neemt vervolgens toe met de leeftijd.

In de leeftijdscategorieën 18-24 jaar en 25-39 jaar piekt het aantal ongevallen veroorzaakt door middelengebruik (beide 23%).

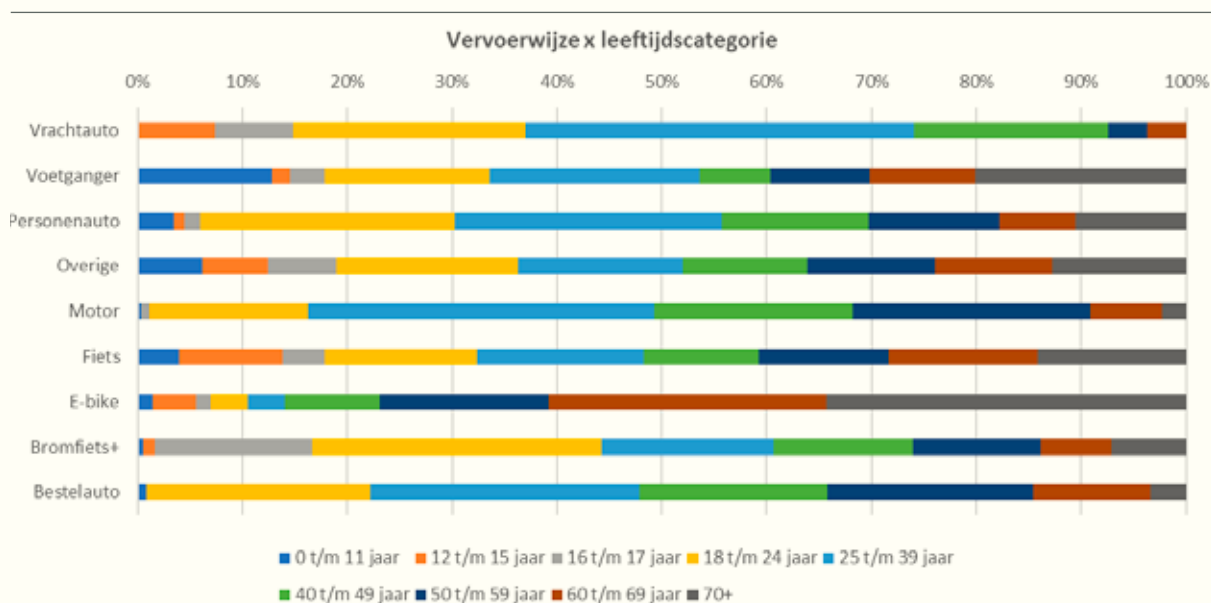
Ouderen een kwetsbare groep. Niet alleen zijn ze vaak bij een ongeval betrokken. Ook lopen ze daarbij vaak ernstige letsels op. Bij 70-plussers is met negen procent, het aantal ongevallen dat ontstaat door 'fout op- of afstappen' relatief hoog. Bij slachtoffers jonger dan veertig jaar komt dit niet voor. Daarna neemt het percentage ongevallen door fout op- of afstappen geleidelijk toe.

VERVOERSWIJZE ONGEVALLEN LANGZAAM VERKEER

In onderstaande tabel is het aantal verkeersslachtoffers weergegeven per vervoerswijze, waarin onderscheid is gemaakt per leeftijdscategorie (met oranje) zijn opvallende cijfers weergegeven).

Vervoerswijze of object	0 t/m 11 jaar	12 t/m 15 jaar	16 t/m 17 jaar	18 t/m 24 jaar	25 t/m 39 jaar	40 t/m 49 jaar	50 t/m 59 jaar	60 t/m 69 jaar	70+	Onbekend	Totaal
Bestelauto	1	0		25	30	21	23	13	4	1	118
Bromfiets+	4	8	112	205	122	99	91	50	53	2	746
E-bike	2	6	2	5	5	13	23	38	49	0	143
Fiets	55	138	57	204	222	154	173	199	199	0	1401
Motor	1	0	2	40	87	50	60	18	6	0	264
Overige	30	30	30	84	73	54	54	47	40	4	446
Personenauto	48	13	21	335	353	193	173	100	145	1	1382
Voetganger	23	3	6	28	36	12	17	18	36	1	180
Vrachtauto	0	2	2	6	10	5	1	1	0	0	27
Scootmobiel	0	0	0	0	1	4	4	5	22	0	36
Landbouw vtg	0	0	2	0	2	0	1	2	0	0	7
Railvoertuig	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Dier	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Vast/los object	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Eindtotaal	164	200	234	934	941	605	620	491	554	9	

Vervoerswijze x leeftijdscategorie



Vervoerswijze x leeftijdscategorie

CONCLUSIE

De meeste slachtoffers vallen bij ongevallen met de fiets. Daarna volgen de auto's. Onder fietsers vallen in alle leeftijdscategorieën veel slachtoffers.

In de leeftijdscategorie 0 - 11 en 12 - 15 jaar zijn de meeste verkeersslachtoffers fietsslachtoffers.

Bij automobilisten vallen de meeste slachtoffers in de categorie 18 - 49 jaar, waarbij het hoge aantal onder 18 - 24-jarigen opvalt.

Onder brom/snor-fietsers is de categorie 16 t/m 39 jaar vaker slachtoffer.

In de categorie 25 - 39 jaar valt het aantal slachtoffers onder motorrijders op.

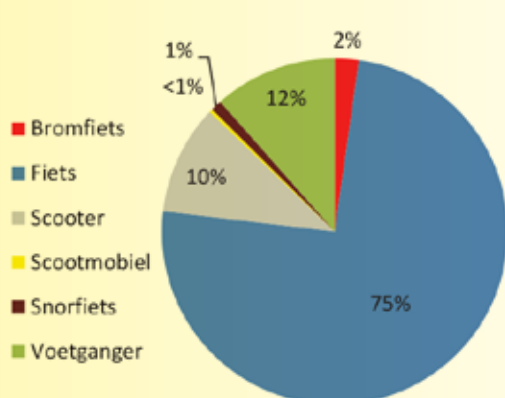
Sinds enige tijd is de e-bike als aparte categorie geregistreerd. Dit gebeurt nog niet consequent, maar het aantal slachtoffers onder 60-plusser op de e-bike valt op.

VERDIEPINGSSLAG: VERVOERSWIJZE ONGEVALLEN LANGZAAM VERKEER

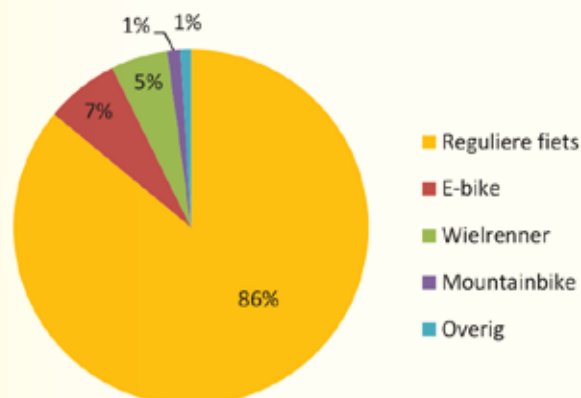
Driekwart van de slachtoffers gebruikte de fiets als vervoersmiddel (75%), gevolgd door te voet (twaalf procent) en de scooter (tien procent). Soms is het onduidelijk of het om een snor- of bromfiets gaat.

Daarom zijn deze gevallen zijn met de verzamelnaam gecategoriseerd.

Het grootste deel (86%) van de fietsers gebruikt de reguliere fiets als vervoersmiddel. Ook met e-bikes zijn regelmatig ongevallen; in zeven procent van de fietsongevallen gaat het om een e-bike. Het kan zijn dat op de ambulanceformulieren niet altijd is geregistreerd of het om een ongeval met een e-bike of een normale fiets ging. Hierdoor is er mogelijk sprake van een onder-registratie van het aantal ongelukken met een e-bike.



Slachtoffers bij ongevallen per vervoersmiddel



Percentage slachtoffers bij ongevallen per fietstype

Bron: Verkeersveiligheid van deelnemers van langzaam verkeer in de provincie Groningen (UMCG, AZNN, provincie Groningen)

3.2.3 PROGNOSE ONTWIKKELING BEVOLKINGSOPBOUW

De bevolkingsprognose voor de provincie Groningen laat voor de komende jaren een daling van het aantal inwoners zien (bron: Sociaal Planbureau Groningen). Deze verwachte daling van het aantal inwoners is niet evenredig verdeeld over de Groningse gemeenten. In de gemeente Eemsdelta is de aangenomen daling het sterkst. Alleen de gemeente Groningen verwacht een groei van de bevolking. Het totaal aantal inwoners van de provincie Groningen neemt naar verwachting tot en met 2025 toe met ongeveer 1.300 personen in absolute aantallen. Daarna zal het aantal inwoners naar verwachting afnemen met ongeveer 29.100 inwoners tot en met 2050 (-4,7%).

De meest opvallende ontwikkeling is de stijging van het aantal 80-plussers. Deze categorie verdubbelt van 27.000 in 2018, tot bijna 54.000 in 2040.

ONTWIKKELINGEN BINNEN DOELGROEPEN VERKEERSEUCATIE

In het verkeerseducatiebeleid maken we onderscheid naar doelgroepen. In de tabel hieronder schetsen we de ontwikkeling binnen deze verschillende leeftijdscategorieën.

	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69	70 e.o.	totaal
2020	64.078	23.312	12.844	70.482	109.446	69.250	81.497	72.801	82.156	585.866
2030	62.244	20.808	11.528	66.244	117.517	63.944	67.861	76.254	102.587	588.987
Toe-afname % t.o.v.2020	-2,9	-10,7	-10,2	-6	7,4	-7,7	-15,2	9,5	35,4	4

Ontwikkeling bevolkingsopbouw provincie Groningen

Het aandeel jongeren van 0-24-jaar daalt matig de komende tien jaar. Daarbinnen daalt de categorie 0-11-jarigen nog maar licht. Het lijkt erop dat daarmee het eind van de ontgroening van de afgelopen decennia in zicht komt en het kindertal in een stabiele (lagere) fase is gekomen.

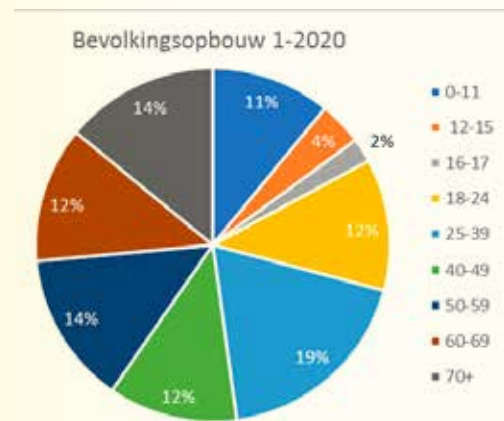
Het kindertal is vanaf de jaren zeventig structureel op een laag niveau gekomen. Dit verklaart de afname in de groepen 40-59 jaar. Deze groep komt meer en meer op middelbare leeftijd.

Het aandeel 60-plussers groeit matig, maar niet zo hard als het deel 70-plussers. Dat laatste spant de kroon, met een groei van ruim 35%. Dit is het gevolg van de naoorlogse geboortegolf. Deze was omvangrijk in Nederland en hield lang aan. De babyboomgeneratie is in 2030 de 70 gepasseerd.

Nog spectaculairder is de ontwikkeling van het aantal 80-plussers (niet in tabel). Tijdens deze beleidsperiode groeit deze categorie met 48 procent tot een aantal van ruim 40.000.

3.2.4 ONTWIKKELING BEVOLKINGSOPBOUW EN ONGEVALSBETROKKENHEID

Hiervoor heeft u kunnen lezen welke leeftijdscategorieën betrokken zijn bij welke ongevallen. Om inzicht te krijgen in de relatie tussen de bevolkingsopbouw en ongevalsbetrokkenheid, hebben wij deze twee tegen elkaar afgezet.



In onderstaande tabel krijgt u eerst inzicht in de toe- of afname in de bevolkingsopbouw in de provincie Groningen over de analyseperiode.

	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69	70 e.o.	totaal
1999	72.430	24.765	12.230	58.216	132.245	81.284	70.766	48.701	60.681	563.316
2020	64.078	23.312	12.844	70.482	109.446	69.250	81.497	72.801	82.156	585.866
Toe-afname % t.o.v.1999	-11,5	-5,9	5	21,1	-17,2	-14,8	15,2	49,5	35,4	4

Toe- afname in bevolkingsopbouw provincie Groningen 1999-2020 - absoluut

CONCLUSIE

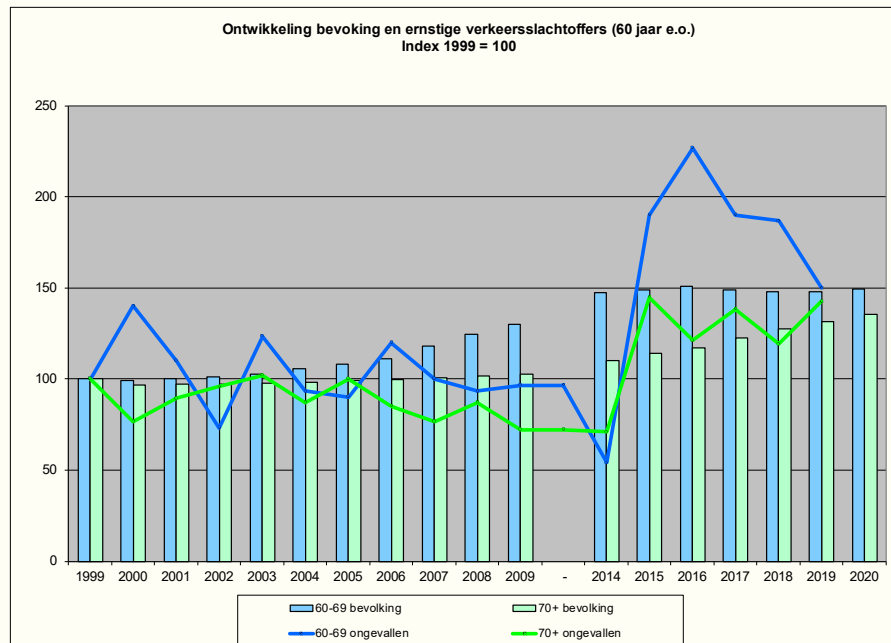
Uit de cijfers blijkt duidelijk de vergrijzing in onze provincie (zie ook grafiek hieronder). Maar ook (als we naar de onderliggende cijfers kijken) een daling in het aantal nieuwe geboortes.

Het aantal mensen tussen 18-24 jaar is naar verhouding sterk gegroeid. Dit komt waarschijnlijk ook door het toenemende aantal studenten in de stad Groningen.

Om de ongevalsbetrokkenheid in verhouding met de leeftijdscategorieën in de bevolkingsopbouw te kunnen zien, hebben we deze tegen elkaar afgezet. We hanteren een reeks vanaf 1999. Zo krijgen we inzicht in het verloop van de verkeersslachtoffers. In ons vorige Beleidskader Verkeerseducatie 2017-2020, is het jaar 1999 ook als basisjaar genomen (1999=100). Hiermee zijn wij verdergegaan. Dit geeft ook een goed beeld van de ontwikkelingen over een langere periode van twintig jaar.

Hieronder vindt u één van de drie verzamelgrafieken.

Het blijkt bijvoorbeeld dat het aantal ernstige verkeersslachtoffers/ziekenhuisgewonden toeneemt onder 60-70+-jarigen. Bovendien neemt deze groep in de bevolkingsopbouw.

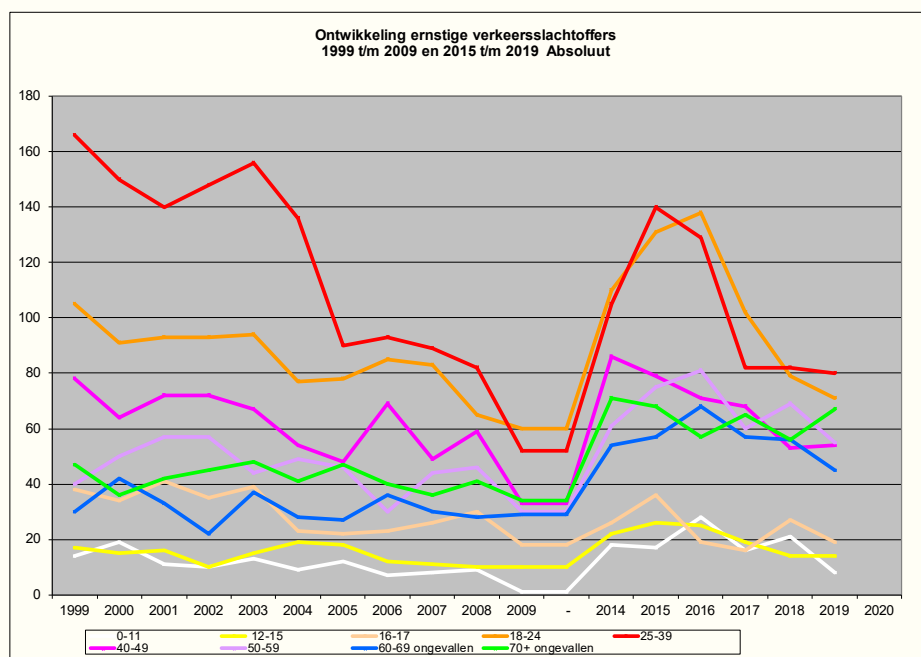


Ontwikkeling leeftijdsopbouw en verkeersslachtoffers

Het betreft de cijfers tot januari 2020. Er zijn geen cijfers over ongevallen over de periode 2010 t/m 2013 afgebeeld omdat er in deze periode (nationaal) geen betrouwbare gegevens over verkeersongevallen beschikbaar waren.

VERLOOP VERKEERSSLACHTOFFERS DOOR DE JAREN HEEN

In onderstaande grafiek staat het aantal absolute slachtoffers per leeftijdscategorie.



Ontwikkeling ernstige slachtoffers/ziekenhuisgewonden 1999 t/m 2019

Om te onderzoeken of er ook een verschuiving heeft plaatsgevonden in de leeftijd van de ziekenhuisgewonden zijn de ongevalsgegevens over 1999, het basisjaar uit de analyse, vergeleken met de cijfers over de reeks, oftewel het gemiddelde van 2014 t/m 2019.

In onderstaande tabel is te zien hoeveel mensen in een bepaalde leeftijdscategorie slachtoffer werden bij een ongeval en zijn opgenomen in een ziekenhuis.

Leeftijd	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69	70 e.o.	Totaal
Jaar 1999	14	17	38	105	166	78	40	30	47	538
Gemiddelde 2014 t/m 2019 *	18	20	24	105	103	69	67	56	64	526
Toe-afname % t.o.v. 1999	28,6	17,6	-36,8	0	-38	-11,5	67,5	86,6	36	-2,2

Aantal ernstige slachtoffers, opgenomen in ziekenhuis, bij verkeersongevallen

* Vanaf 2014 is de nationale registratie van ongevallen weer redelijk op orde. Omdat het aantal ongevallen met ernstige slachtoffers per jaar nogal fluctueert, is gewerkt met het gemiddelde over zes jaar.

CONCLUSIE

Opvallend is de grote daling van het aantal slachtoffers in de groep 16-17-jarigen.

De daling onder slachtoffers in de groep 25-29- en 40-49-jarigen (ook afname in de bevolkingsopbouw) en stijging vanaf 50 jaar (ook toename in de bevolkingsopbouw), is waarschijnlijk verklaarbaar door de vergrijzing.

Let op: de registratiegraad van de ongevallen met ziekenhuisgewonden in onze provincie uit de periode 2014 t/m 2019 is wel weer op het cijfermatige niveau van voor 2009. Maar de registratiegraad is niet compleet.

POSITIE VAN ERNST IN VERHOUDING MET HET AANTAL INWONERS PER LEEFTIJDSCATEGORIE

In de bevolkingsopbouw komen niet in elke leeftijdscategorie evenveel mensen voor. We willen tot een positie van ernst van de slachtoffers in verhouding tot het aantal inwoners per leeftijdscategorie komen. Daarom hebben we een berekening met een factor gemaakt. Hierbij hebben wij het aantal inwoners per leeftijdscategorie afgezet tegen het aantal ernstige gewonden in die categorie.

De factor = aantal slachtoffers x 1000/aantal inwoners leeftijdscategorie. Vanuit deze berekening kunnen we een prioritering maken op basis van leeftijdscategorie.

Eind 2019 wonen in de provincie Groningen 583.990 inwoners. Omdat het aantal ongevallen met ziekenhuisgewonden per jaar nogal fluctueert, hebben we in de trendmatige analyses gewerkt met een gemiddelde van zes jaar. Tussen 2014 en 2019 werden gemiddeld 526 Groningers per jaar slachtoffer bij een verkeersongeval, waarbij zij naar het ziekenhuis moesten. Hieronder waren twintig doden. Opmerking: in werkelijkheid ligt het aantal ziekenhuisgewonden een stuk hoger.

Leeftijd	Inwoners	% tov TOT	Ernstige slachtoffers	% tov TOT	Factor	Positie
0-11 jaar	64078	10,9	18	3,4	0,28	9
12-15 jaar	23312	4,0	20	3,8	0,86	5
16-17 jaar	12844	2,2	24	4,5	1,86	1
18-24 jaar	70482	12,0	105	20,0	1,49	2
25-39 jaar	109446	18,7	103	19,6	0,94	4
40-49 jaar	69250	11,8	69	13,0	0,99	3
50-59 jaar	81497	13,9	67	12,7	0,82	6
60-69 jaar	72801	12,4	56	10,7	0,77	8
70+ jaar	82156	14,0	64	12,2	0,78	7

Positie van ernst in verhouding met het aantal inwoners per leeftijdscategorie

CONCLUSIE

Het aantal personen uit de leeftijdscategorieën 16-17- en 18-24-jarigen zijn in verhouding tot hun aandeel in de bevolking vaker slachtoffer bij een ongeval.

3.2.5 CONCLUSIES

Op basis van de ongevalsanalyses komen we tot de volgende conclusies.

Hierbij hebben we steeds de relatie met de verschillende leeftijdscategorieën en de bevolkingsopbouw meegewogen.

0-11 JAAR

Sinds 1999 is het aantal 0-11-jarigen met 11,5% afgenomen. Het aantal slachtoffers is sinds 1999 met 28,6 procent (gemiddelde 2014 t/m 2019) toegenomen.

In 2019 is hun aandeel 11% van de bevolking en zijn zij in verhouding weinig slachtoffer; 3,4% is betrokken bij een ongeval.

Ondanks de afname in de bevolking is het aandeel slachtoffers in deze groep met 28,6% toegenomen.

Deze groep zit hiermee ruim boven het ongevalsniveau van 1999. Gelukkig is de toename in het aantal verkeersslachtoffers in deze leeftijdscategorie laag. Hierdoor kan een kleine schommeling van het aantal slachtoffers een groot effect hebben op het aandeel van de slachtoffers.

In deze leeftijdscategorie vallen de meeste slachtoffers tijdens het fietsen. Het vaakst zijn het flankongevallen met gemotoriseerd verkeer. Meestal geeft of krijgt iemand geen voorrang.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' valt in de categorie 0-4 jaar op dat veel ongevallen plaatsvinden bij verkeerd of plotseling oversteken.

In de categorie 5-12 jaar zijn er meer eenzijdige ongevallen waarbij 'geen controle over het voertuig' of 'afleiding' een rol zouden kunnen spelen in het ontstaan van het ongeval.

12-15 JAAR

Het aantal 12 – 15-jarigen is met 5,9% afgenomen, het aantal slachtoffers is met 17,6% toegenomen.

In verhouding tot hun aandeel (4 procent) in de bevolking zijn zij evenredig veel slachtoffer (3,8%) bij een ongeval. Wel is er een toename van het aantal slachtoffers.

Daarmee zit deze groep boven het ongevalsniveau van 1999.

Gelukkig is ook in deze leeftijdscategorie de toename in het aantal verkeersslachtoffers laag. Hierdoor kan een kleine schommeling van het aantal slachtoffers een groot effect hebben op het aandeel van de slachtoffers.

Ook in deze leeftijdscategorie vallen de meeste slachtoffers onder fietsers. Het zijn, ook hier, het meest flankongevallen met gemotoriseerd verkeer. Meestal geeft of krijgt iemand geen voorrang.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' komen vanaf deze leeftijdscategorie ook alcohol of drugs als oorzaak van het ongeval voor.

16-17 JAAR

Het aantal 16-17-jarigen is met vijf procent gestegen. Het aantal slachtoffers is met -36,8% gedaald. In verhouding tot hun aandeel van 2,2% van de bevolking zijn zij vaker slachtoffer, 4,5%, bij een ongeval.

Door de sterke daling van ongevallen zit deze groep ruim onder het ongevalsniveau van 1999. De invoering van het brommerrijbewijs in 1996 heeft hierop mogelijk invloed gehad.

Overigens vallen de meeste slachtoffers nog steeds tijdens het rijden op een brom- of snorfiets. Het zijn het vaakst flankongevallen. Meestal geeft of krijgt iemand geen voorrang.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' komen alcohol of drugs ook als oorzaak van het ongeval voor.

Er zijn meer ongevallen waarbij 'geen controle over het voertuig' of 'afleiding' een rol zou kunnen spelen.

18-24 JAAR

Het aantal 18 – 24-jarigen is met 21% toegenomen. Het aantal slachtoffers is gelijk gebleven.

Deze groep is in vergelijking tot hun aandeel in de bevolking van 12%, vaker slachtoffer, twintig procent, bij een ongeval. Hiermee staat deze groep op de tweede positie van ernst, in verhouding tot het aantal inwoners per leeftijdscategorie. Wel zit deze groep op hetzelfde ongevalsniveau als van 1999.

In deze leeftijdscategorie vallen de meeste slachtoffers met als vervoermiddel: auto, brom- of snorfiets en fiets.

Opvallend is het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van: kopstaart-, frontale- en eenzijdige met vast voorwerp-ongevallen. Vaak ligt hier een relatie met een te hoge snelheid en/of onoplettendheid, bijvoorbeeld door afleiding.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' piekt in deze leeftijdscategorie het aantal ongevallen door middelengebruik.

25-39 JAAR

Het aantal 25 – 39-jarigen is met 17,2% afgenomen. Het aantal slachtoffers is met 38% afgenomen.

Ondanks de afname in de bevolking zijn zij, in vergelijking tot hun aandeel van 18,7%, bijna net zo vaak slachtoffer, 19,6%, bij een ongeval.

Deze groep zit ruim onder het ongevalsniveau van 1999.

In deze leeftijdscategorie vallen de meeste slachtoffers onder automobilisten en fietsers. Het aantal slachtoffers onder motorrijders valt ook op.

Het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van een kop/staart-, frontale- en eenzijdige/vast voorwerp-ongevallen is opvallend. Vaak ligt hier een relatie met een te hoge snelheid en/of onoplettendheid bijvoorbeeld door afleiding.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' piekt in deze leeftijdscategorie het aantal ongevallen veroorzaakt door middelengebruik.

40-49 JAAR

Het aantal 40-49-jarigen is met 14,8% afgenomen. Het aantal slachtoffers is met 11,5% afgenomen.

In vergelijking met hun aandeel van 11,9 procent in de bevolking, zijn ze met 13,1% bijna net zo vaak slachtoffer bij een ongeval. Deze groep zit onder het ongevalsniveau van 1999.

In deze leeftijdscategorie vallen de meeste slachtoffers onder automobilisten, fietsers en brom(snor) fietsers.

Het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van een kopstaart-, frontaal- en eenzijdig/vast voorwerp-ongeval is opvallend. Vaak ligt hier een relatie met een te hoge snelheid en/of onoplettendheid, bijvoorbeeld door afleiding.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' piekt het aantal ongevallen door middelengebruik.

50-59 JAAR

Het aantal 50-59-jarigen in de bevolkingsopbouw, is met 15,2% gestegen. Het aantal slachtoffers is met 67,5% toegenomen.

Deze groep is in vergelijking met hun aandeel in de bevolking van veertien procent, bijna net zo vaak slachtoffer (12,7%) bij een ongeval. Maar: de toename van het aantal slachtoffers is enorm.

Deze groep zit ver boven het ongevalsniveau van 1999.

In deze leeftijdscategorie vallen de meeste slachtoffers onder automobilisten, fietsers en brom(snor) fietsers. Opvallend is het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van een kop/staart-, frontale- en eenzijdige/vast voorwerpbotsing. Vaak ligt hier een relatie met een te hoge snelheid en/of onoplettendheid bijvoorbeeld door afleiding.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' neemt in deze leeftijdscategorie het aantal ongevallen door middelengebruik weer af.



60-69 JAAR

Het aantal 60-69-jarigen is met 49,5% toegenomen. Het aantal slachtoffers is met 86,6% gestegen.

Ondanks de toename in de bevolking zijn zij in vergelijking met hun aandeel in de bevolking (12,4 %) minder vaak slachtoffer (10,7%) bij een ongeval, maar de stijging onder slachtoffers is enorm. Deze groep zit ver boven het ongevalsniveau van 1999.

In deze leeftijdscategorie vallen de meeste slachtoffers onder fietsers (onder meer op e-bikes), zij zitten niet in auto's. Meestal zijn het flankongevallen, met geen voorrang geven of krijgen.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' is de verdeling van ongevalsoorzaken evenrediger ten opzichte van andere leeftijdscategorieën. Het aantal ongevallen dat ontstaat door 'fout op- of afstappen' neemt toe.

70 JAAR EN OUDER

Het aantal 70-jarigen en ouder is met 35,4% gestegen. Het aantal slachtoffers is met 36% toegenomen.

Ondanks de toename in de bevolking is deze groep, in vergelijking met hun aandeel in de bevolking van veertien procent, minder vaak slachtoffer (12,2%) bij een ongeval. Maar: de toename onder slachtoffers is groot. Deze groep zit ver boven het ongevalsniveau van 1999.

In deze leeftijdscategorie vallen de meeste slachtoffers onder fietsers en gebruikers van e-bikes, dus niet onder automobilisten. Meestal zijn het flankongevallen; geen voorrang geven of krijgen.

Het aantal ongevallen met een auto, neemt in vergelijking met de vorige categorie weer toe.

Ook zijn er relatief veel verkeersslachtoffers als gevolg van een ongeval met voetgangers.

Bij de vervoerswijze 'langzaam verkeer' ligt het aantal ongevallen door 'fout op- of afstappen' relatief hoog. In deze leeftijdscategorie komt middelengebruik het minst vaak voor van alle leeftijdscategorieën.

3.3 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN OP HET GEBIED VAN VERKEERSVEILIGHEID EN MOBILITEIT

Naast onze eigen ongevalsanalyses hebben we bij de planvorming de landelijke analyses over verkeersveiligheid van de SWOV gebruikt. Zo hadden we een aanvullende bron om ons verkeerseducatiebeleid te actualiseren. De SWOV heeft de beschikking over andere gegevensbronnen, bijvoorbeeld gegevens van de eerste hulp van ziekenhuizen. Daarnaast hebben we, ook op basis van het UMCG-onderzoek, gekeken naar ongevallen met langzaam verkeer en regionale trends en ontwikkelingen bestudeerd.

Om een beeld te krijgen van de trends en ontwikkelingen, hebben we gekeken naar de volgende **doelgroepen, thema's en modaliteiten**:

- afleiding in verkeer
- invloed van alcohol, drugs en medicijnen (middelengebruik)
- snelheid
- fietsverlichting

- landbouwverkeer
- bestelverkeer
- voetgangers
- motorrijders
- scooterrijders
- scootmobielers (senioren)

- gebruik fietshelmen
- wegwerkzaamheden
- veilige schoolomgeving (veilige schoolroutes)
- ADAS / technologische hulpsystemen in auto's

- jonge automobilisten (18-24-jarigen)
- volwassen automobilisten (24-70-jarigen)
- volwassen fietsers (18-70-jarigen)
- senior automobilisten (70-plussers)
- senior fietsers (70-plussers)

Hieronder beschrijven wij van een aantal van de ontwikkelingen en wat ons daarbij opviel.

INVLOED VAN ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN, OFTEWEL: MIDDELENGEBRUIK

Het UMCG heeft van 2014-2018 samen met de provincie Groningen onderzoek gedaan naar ongevallen onder langzaam verkeer (fietsers, snor- bromfietsers). Hieruit blijkt dat in elf procent van de ongevallen alcohol of drugs zijn gebruikt.

JONGE AUTOMOBILISTEN (18-24-JARIGEN)

Uit onderzoek van SWOV blijkt dat jonge automobilisten (18-24 jaar) naar verhouding vaker bij een dodelijk ongeval zijn betrokken dan de wat oudere automobilisten (30-59 jaar). Per afgelegde afstand is dit dodelijk ongevalsrisico voor jonge automobilisten ruim vijf keer zo groot. Het risico voor jonge mannen is zelfs tien keer zo groot.



Het hoge risico voor jonge automobilisten komt door gebrek aan rijervaring en door factoren die samenhangen met de leeftijd. Bij dit laatste gaat het vooral om de hersenontwikkeling en om extra gevoeligheid voor de sociale omgeving. Bovendien speelt het effect van factoren als alcohol, drugs en afleiding mee. Wat rijervaring betreft, schieten jonge automobilisten vooral nog tekort in hogere ordevaardigheden zoals gevaarherkenning en afstemming van het risico op hun eigen kunnen.

SENIOR FIETSERS (70+)

Het UMCG heeft ook onderzoek gedaan naar ongevallen met langzaam verkeer in de provincie Groningen. Hieruit blijkt dat het in 75% van de ongevallen een fietser betreft. Het grootste deel hiervan (33%) is 70 jaar of ouder, gevolgd door de categorie 60 tot en met 69 jaar (17%) en 50 tot en met 59 jaar (14 jaar). Al vanaf 60 jaar zie je een duidelijke stijging. Ouderen raken in vergelijking met jongeren ernstiger gewond bij een fietsongeval. Onder 70-plussers is het aantal dodelijke ongevallen hoog. Uit het onderzoek van het UMCG blijkt dat er in de periode tussen 2014 en 2018 29 dodelijke fietsongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan 20 zeventigplussers! Bovendien bestaat 59% van de ongelukken uit eenzijdige fietsongevallen. Veel oudere fietsers durven na een ongeval niet meer te fietsen. Dit kan grote impact hebben op hun gezondheid, zelfredzaamheid en sociale betrokkenheid in de maatschappij.



GEBRUIK FIETSHELMEN

Fietzers vormen een risicogroep voor het krijgen van traumatisch hersenletsel na een fietsongeval. In Nederland is er geen wet-, of regelgeving voor het gebruik van de fietshelm. Als een fietser van de fiets valt of geschept wordt, is de kans groot dat deze op zijn of haar hoofd valt. Uit het onderzoek in samenwerking met het UMCG blijkt dat van de mogelijke lichaamsletsels, hoofdletsel (28 procent) het meest voorkomt. Een kind dat van de fiets valt of wordt geschept, valt bijna altijd op zijn of haar hoofd. Het dragen van een helm kan de kans op (hersen)schade verkleinen. De fietshelm kan een belangrijke bijdrage leveren aan bescherming. De SWOV schrijft dat uit buitenlands onderzoek blijkt dat fietsers met helm ongeveer zestig procent minder kans hebben op ernstig hoofdletsel, en ongeveer zeventig procent minder kans op dodelijk hoofd-hersenletsel, dan fietsers zonder helm. In het SPV2030 is de ambitie opgenomen dat kwetsbare verkeersdeelnemers, dus vooral kinderen en ouderen, met passende persoonlijke bescherming deelnemen aan het verkeer. Kortom: het dragen van een helm moet normaal worden.

ADAS OFTEWEL TECHNOLOGISCHE HULPSYSTEMEN IN AUTO'S

De ontwikkelingen in rijtaakondersteunende hulpsystemen en technologische ontwikkelingen in auto's gaan snel. Zo snel dat deze systemen ook in steeds meer auto's te vinden zijn. Het SPV-thema 'Technologische ontwikkelingen' vraagt hier ook aandacht voor. Volgens de SWOV hebben rijhulpsystemen auto's over het algemeen veiliger gemaakt. Wel is het effect zeer verschillend. Daarnaast weten veel autobestuurders niet hoe ze deze systemen goed en veilig kunnen gebruiken. Het gebrek aan kennis over het bezitten van ADAS lijkt de grootste bottleneck voor de doorbraak van het gebruik ervan. Veel zakelijke rijders zijn zich er niet van bewust dat ze ADAS hebben. Bestuurders die wel weten welk systeem ze hebben, gebruiken het over het algemeen ook. Er valt dus winst te behalen bij het beter bekend maken van en juiste gebruik van ADAS.

3.4 PRIORITEITEN BIJ VERKEERSEDUCTIE, ONZE INZET

Het VVB-secretariaat heeft provinciebreed een uitgebreide ongevalsanalyse per gemeente uitgevoerd over de periode 2014-2019. Deze analyse richt zich op leeftijdsdoelgroepen, SPV-thema's en modaliteiten. Dit in relatie tot verschillende leeftijdscategorieën in de bevolkingsopbouw, gesprekken met gemeenten en stakeholders, demografische ontwikkelingen en regionale en landelijke ontwikkelingen.



Samen met de gemeenten hebben we de verschillende doelgroepen en verkeersveiligheidsthema's gescoord.

Voor het scoren van onze prioriteiten hebben we twee categorieën gemaakt:

1. hoofdthema's, eventueel gecombineerd met bredere campagne- en SPV-thema's
2. regionale en gemeentelijke thema's.

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

Aan het eind van dit hoofdstuk (3.4.3) vindt u onze samenvatting met een vertaalslag naar de SPV-thema's waaraan onze inzet voor de doelgroepen, thema's en modaliteiten een bijdrage kan leveren.

3.4.1 HOOFDTHEMA'S EN BREDERE CAMPAGNE- EN SPV-THEMA'S

Binnen de verkeerseducatie onderscheiden we doelgroepen. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Deze volgen logische overgangsmomenten, zoals: de overgang van basis- naar voortgezet onderwijs, het kunnen halen van een rijbewijs en ouderen met eventuele functiebeperkingen.

MODALITEIT X LEEFTIJDSCATEGORIE

In onderstaand figuur hebben we onze gezamenlijke prioriteiten verkeersonveiligheid gescoord, op basis van de informatie uit de ongevalsanalyses. De analyse loopt van groen naar rood, waarbij rood het meest urgent is.

	0-3	4-11	12-15	16-17	18-24	25-59	60+
Bestelauto							
Bromfiets+				F			
E-Bike			F	F			
Fiets	F	F	F	F			
Motor							
Auto	F	F	F	F			
Railvoertuig		F	F	F			
Voetganger	F	F	F	F			
Vrachtauto	F	F	F	F			
Landbouw vtg	F	F	F	F			
Scootmobiel							

Modaliteit x leeftijdscategorie

LANDELIJKE CAMPAGNE- EN SPV-THEMA'S

Daarnaast hebben wij de bredere landelijke campagne- en SPV-thema's gescoord. Deze spelen bij meerdere leeftijdscategorieën. Het gaat dan om onderwerpen zoals: snelheid, afleiding, middelengebruik (alcohol, drugs en medicijnen), fietsverlichting en landbouwverkeer.

	0-3	4-11	12-15	16-17	18-24	25-59	60+
Snelheid		F	F	F			
Afleiding Auto				F			
Afleiding Fiets		F	F	F			
Middelen Auto*							
Middelen Fiets*			F	F			
Fietsverlichting		F	F	F			
Landbouw		F	F	F			

SPV (campagne) thema's x Leeftijdscategorie

* Middelen: Alcohol, drugs, medicijnen

Op basis van de scores hebben we onze inzet op doelgroepen, modaliteiten en SPV-thema's gekozen. Hieronder beschrijven we per leeftijdscategorie aan welke hoofd- en bredere SPV-thema's we aandacht gaan besteden in onze verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes.

3.4.1.1 VERKEERSEDUCTIE OP SCHOLEN

De eerste vier leeftijdscategorieën vallen binnen onze inzet voor 'Het Fundament (F) - verkeerseducatie op scholen'. Dit zijn allemaal 'kwetsbare en onervaren deelnemers'. Vanuit ons fundament geven we voorlichting over verkeersveiligheid in het algemeen en verkeersgedragsregels. Hiervoor organiseren we verkeerseducatieactiviteiten.

In de verschillende leeftijdscategorieën besteden wij specifiek aandacht aan:

0 TOT EN MET 3 JAAR

De jongste voetgangers, fietsers en hun ouders: Geen inzet op verkeerseducatie.

4 TOT EN MET 11 JAAR

Fietsers en voetgangers: Tijdens verkeerslessen (extra) aandacht voor: landbouw- en vrachtverkeer (dode hoek), afleiding, fietsverlichting, fietsstimulering en veilige routes school en omgeving.

12 TOT EN MET 15 JAAR

Fietsers: Tijdens verkeerslessen (extra) aandacht voor: landbouw- en vrachtverkeer (dode hoek), afleiding, fietsverlichting, veilige schoolroutes en omgeving.

16 TOT EN MET 17 JAAR

Snor- en bromfietsers en fietsers: Tijdens de landelijke campagnes krijgen de volgende onderwerpen (extra) aandacht: Opvoeren snelheid (tijdens verkeershandhaving), middelengebruik (alcohol, drugs, lachgas). Dit laatste ook onder fietsers.

Verkeersdeelnemer als passagier: Met op vo- en mbo-scholen: aandacht voor groepsdruk, onder andere middelengebruik.

Over onze inzet op het fundament - Verkeerseducatie op scholen, leest u meer in hoofdstuk 4.

3.4.1.2 VERKEERSEDUCTIE VOOR 18-PLUSERS, HET GROTE PUBLIEK EN VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES

De volgende leeftijdscategorieën vallen onder onze inzet voor: 'Het grote publiek, verkeersveiligheids-campagnes' en SPV-thema's. Hierbij besteden wij specifiek aandacht aan:

18 TOT EN MET 24 JAAR

Autobestuurders: Tijdens interventies (op straat en tijdens festivals) is er aandacht voor: Hogere orde vaardigheden, risicoperceptie, middelengebruik, snelheid en afleiding,

Fietsers en snor- of bromfietsers: Tijdens interventies (op straat en tijdens festivals) is er aandacht voor: middelengebruik en afleiding.

25 TOT EN MET 59 JAAR

Automobilisten: De volgende onderwerpen krijgen aandacht tijdens interventies (op straat/festivals): middelengebruik, snelheid en afleiding. Andere onderwerpen lopen via de werkgeversaanpak verkeersveiligheid: campagne-SPV thema's, technologische ontwikkelingen (ADAS) veiligheidssystemen en bestelverkeer.

Fietsters: Tijdens interventies (op straat en festivals) is aandacht voor: middelengebruik en afleiding

60 TOT EN MET 70 JAAR

Fietsters, e-bikers: Met aandacht tijdens interventies voor: veilig en gezond blijven fietsen.

Automobilisten: Middelengebruik krijgt aandacht tijdens interventies.

70-PLUSERS

Fietsters, e-bikers: Aandacht tijdens interventies krijgen: veilig en gezond blijven fietsen en fietshelmen.

Automobilisten: Tijdens interventies aandacht voor middelengebruik

Over onze inzet voor deze doelgroepen, modaliteiten of thema's leest u meer in hoofdstuk 5: 'Inzet voor het grote publiek, verkeersveiligheidscampagnes'.

Vooraf via communicatie, zetten we ook in op bredere thema's zoals: de 3-E aanpak, campagnes: Modder op de weg en veilig werken langs de weg via Samen Wegwerken.

Over onze inzet op de bredere thema's leest u meer in hoofdstuk 5 'Inzet voor het grote publiek, verkeersveiligheidscampagnes'.

3.4.2 REGIONALE, GEMEENTELIJKE THEMA'S

Ook voor elke gemeente apart hebben we uitgebreide verkeersveiligheids-, bevolkings- en ruimtelijke analyses laten uitvoeren. Uit deze analyses en de gesprekken die we hierover met alle gemeenten hebben gevoerd, komen een groot deel van de doelgroepen en modaliteiten die we gezamenlijk in VVB-verband prioriteit willen geven. Daarnaast vragen gemeenten ook aandacht voor participatie met inwoners en voor een aantal extra modaliteiten en doelgroepen om ons in regionaal verband op te richten. Vanuit hun eigen kennis en analyse hebben gemeenten beter zicht op deze doelgroepen en modaliteiten. Bijvoorbeeld op basis van meldingen of klachten van verkeersonveiligheid door inwoners.

Gemeenten vinden dat er vanuit SPV-thema's extra aandacht moet komen voor de volgende doelgroepen en modaliteiten:

- Vanuit het SPV-thema 'kwetsbare verkeersdeelnemers': voetgangers, motoren en scootmobiel
- Vanuit het SPV-thema 'heterogeniteit in het verkeer': vrachtverkeer; ook bestelauto's, landbouwverkeer en voetgangers.

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

Over onze inzet op deze regionale, gemeentelijke thema's, doelgroepen en modaliteiten, leest u meer in paragraaf 5.6.

3.4.3 SAMENVATTING INZET VERKEERSEDUCTIE EN VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES

PER SPV-THEMA VOOR DE HOOFDDOELGROEPEN, THEMA'S EN MODALITEITEN

Waar kan de inzet op onze hoofd- en bredere campagnethema's, via verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes, een bijdrage leveren aan SPV-thema? In onderstaande tabel hebben we dit in groene blokjes samengevat.

	Veilige infrastructuur	Heterogeniteit in het verkeer	Technologische ontwikkelingen	Kwetsbare verkeers-deelnemers	Onervaren verkeers-deelnemers	Rijden onder invloed	Snelheid	Afleiding	Verkeersovertraders
0-3 jaar									
Voetgangers									
Fietsers									
Ouders van									
Fietshelmen									
4-11 jaar									
Voetgangers									
Fietsers									
Landbouw - en vrachtv.									
Fietsverlichting									
Schoolroutes									
Schoolomgeving									
Fietsstimulering									
Fietshelmen									
12-15 jaar									
Fietsers									
Fietsverlichting									
Schoolroutes									
16-17 jaar									
Snor/Bromfietsers									
18-24 jaar									
Auto bestuurders									
Fietsers									
25-59 jaar									
Fietsers									
Fietsverlichting									
Auto bestuurders									
Werkgeversaanpak VV									
Drie-E aanpak									
Samen Wegwerken									
60-70 jaar									
Auto bestuurders									
Fietsers + E-Bike									
70+									
Fietsers + E-bike									
Fietshelmen									
Autobestuurders									
Regionale thema's									
Kwaliteit en metingen									

Samenvatting inzet verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes per SPV thema



*verkeers***wijzer***groningen*



4. HET FUNDAMENT: VERKEERSEDUCTIE IN HET ONDERWIJS

ONZE INZET VOOR BASISCHOOLLEERLINGEN EN SCHOLIEREN T/M 17 JAAR.

Een belangrijk deel van onze inzet bestaat uit verkeerseducatieactiviteiten. Dit doen we voor scholen in het basisonderwijs, voortgezet onderwijs en beroepsonderwijs. Deze inzet beschouwen we als het fundament van de educatie in de provincie. Doorlopende kwaliteitsverbetering staat hierbij centraal. In hoofdstuk 6 gaan we verder in op die kwaliteitsverbetering.

Als je veilig verkeersgedrag vroeg aanleert, heeft dat een groot voordeel. Gedrag dat je op jonge leeftijd aanleert, gaat vaak over in gewoontes. Zulke gewoontes ontwikkelen zich dan op jonge leeftijd en stabiliseren rond een jaar of elf of twaalf. Als bepaald gedrag eenmaal een gewoonte is, zijn mensen goed bestand tegen invloeden van buitenaf. Jong geleerd is dus oud gedaan.

AANBOD VERKEERSWIJZER GRONINGEN

Oefenen in het verkeer is in alle leeftijdsfasen belangrijk. Zo ontwikkel je vaardigheden om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Verkeerseducatie kan worden ingezet om het natuurlijke proces van bepaalde ontwikkelingen te versnellen. Sinds 2015 bieden we via Verkeerswijzer Groningen, onze interne uitvoeringsorganisatie, een aanbod verkeerseducatie voor voorschools, basis- en voortgezet- en beroepsonderwijs.

VOORSCHOOLS (0-4 JAAR)

Vanuit ons verkeerseducatieprogramma bieden we geen activiteiten meer aan voor deze leeftijdscategorie. De Provincie Groningen heeft aandacht gevestigd voor deze leeftijdscategorie. Dit is gebeurd vanuit de fietsstrategie. We onderzoeken samen met Team Fiets van de provincie Groningen, hoe we de jongste verkeersdeelnemers in enthousiaste fietsers kunnen veranderen.

BASISSCHOOL (4-12 JAAR)

In het basisonderwijs zien we de grootste deelname aan verkeerseducatieactiviteiten. Zo'n negentig procent van de basisschoollocaties heeft de afgelopen jaren aan één of meerdere activiteiten afgenomen. Dit is een percentage uit 2019.

De hoeveelheid aangeboden activiteiten is in de afgelopen jaren uitgebreid. Scholen gingen hier enthousiast in mee en vulden hun programma met steeds meer praktische verkeersactiviteiten. Scholen zijn enthousiast over ons programma en geven ons een 7,8 als rapportcijfer. De introductie van fietslessen voor de groepen 5 en 6 en later ook voor de groepen 3 en 4, bleek een schot in de roos. Vooral voor scholen in de stad voorziet dit een behoefte. Met de toename van het aanbod ontstond er ook regionale differentiatie. Landbouwvoorlichting bleek erg in trek bij plattelandsscholen. Het oefenen met 'alle fietsers Tegelijk Groen kruispunten', blijft een typisch stadse aangelegenheid.

INTERVIEWS BASISONDERWIJS

Verkeerswijzer Groningen heeft op elke deelnemende school een contactpersoon. Verspreid over de provincie zijn scholen geïnterviewd. Zo hebben we een beeld gekregen van de verkeersveiligheid en verkeerseducatie op scholen. Doel hiervan was: richting te krijgen voor de nieuwe beleidsperiode. De schoolomgeving blijkt een heet hangijzer te zijn. Dit zou voor kinderen een veilig gebied moeten zijn om hun deelname aan het verkeer te oefenen. Uit de interviews blijkt dat veel plekken hier niet aan voldoen. Lastige oversteekplekken in de buurt van de school maken het moeilijker om op de fiets naar school gaan. Scholen zouden hier het liefst verkeersbrigadiers zien. Dit is tegenwoordig helaas lastig te bemensen omdat ouders weinig tijd hebben.

PRAKTISCH VERKEERSONDERWIJS

Met de HiBike-game is het afgelopen schooljaar geprobeerd het fietsen te stimuleren. Naar school en in de vrije tijd. Acht scholen hebben hieraan meegedaan. Uit de evaluatie bleek dat subjectieve onveiligheid op schoolroutes een factor is waardoor sommige leerlingen niet deelnemen. Hieruit blijkt dat fietsstimulering bij voorkeur samen moet gaan met de aanpak van de schoolroute. Onze insteek is om knelpunten boven water te krijgen en infrastructurele verbeteringen te realiseren. Hiervoor werken we samen met Team Fiets van de provincie Groningen.

Op sommige andere scholen zijn chaotische haal- en brengsituaties. Hierdoor ontstaat subjectieve onveiligheid in de directe schoolomgeving. Scholen met een speciaal profiel en een regiofunctie zijn hierin oververtegenwoordigd. Met de Aanpak veilige schoolomgeving is de afgelopen jaren geprobeerd dit probleem bij de bron aan te pakken. Meer informatie hierover vindt u in paragraaf 5.5.1. Onze insteek is om verder te gaan met deze aanpak. Daarom gaan we dit evalueren en meer aandacht vragen voor borging van afspraken die uit het traject voortvloeien.

Scholen klagen dat de verkeersopvoeding als zoveelste maatschappelijke taak op het bordje van het onderwijs komt te liggen. Plichtsgetrouw laten scholen op dit vlak toch veel goede voorbeelden zien. Zo zijn er scholen die de wandeling naar de gymzaal benutten om het oversteken te oefenen. Ook is er een dorpscommissie die een jaarlijkse fietstocht voor de bovenbouw organiseert. Er zijn scholen die de fietstochten naar het zwembad evalueren. Ook is er een verkeersouder die het klaslokaal geheel verdonkert, om zo leerlingen het gevaar van slechte zichtbaarheid te laten ervaren. Uit deze voorbeelden blijkt ook dat mooie initiatieven vanuit verschillende hoeken tot stand kunnen komen.





Scholen omarmen het aanbod van Verkeerswijzer Groningen. Ze waarderen het vanwege het ervaringsgerichte karakter. Met dit netwerk binnen handbereik is het voor scholen een stuk gemakkelijker om aan praktische verkeerseducatie te doen. Sommige lessen hebben een mooie bijvangst. Zo zet de fietsles voor groep 3 en 4 leerkrachten soms aan om het fietsparcours na te bootsen op het schoolplein. Ouders komen erbij voor begeleiding.

Onze contactpersonen zien voor de toekomst het liefst een doorlopende verversing van het praktische aanbod. Fietsstimulering, fietsverlichting en groepsfietsen zijn hierbij de meest genoemde ideeën voor nieuwe lessen. Onze insteek is ons aanbod aan de hand van deze ideeën door te ontwikkelen. Fietsstimulering is ook te koppelen aan de huidige onderwijstrend van bewegend leren. Wij trekken hiervoor samen op met Team Fiets van de Provincie Groningen en buurtsportcoaches. Het provinciale beweegakkoord vormt een kader.

THEORETISCH VERKEERSONDERWIJS

Met het theoretisch verkeersonderwijs blijkt het minder goed gesteld. Goede uitzonderingen daargelaten. Het Rijk rekent scholen meer en meer af op de vakken taal en rekenen. Een uitgever van Noordhoff verzuchtte een paar jaar geleden al dat na het cultuuronderwijs, het verkeersonderwijs het volgende kind van de rekening dreigt te worden. De resultaten van de interviews ondersteunen deze bewering. Een aantal scholen geeft af op het ouderwetse karakter van de veel gebruikte VVN-verkeersmethode. Andere scholen werken thematisch waarbij de opzet van een traditionele verkeersmethode onvoldoende aansluit. Of ze vervangen de lestijd voor de VVN-methode door praktische verkeerseducatie. Scholen die zeggen een doorgaande leerlijn te hebben, vertellen 'off te record' dat verkeerslessen met regelmaat uitvallen om zo een ander onderwerp meer prioriteit te kunnen geven. Verkeer is ook opgenomen in de kerndoelen voor het basisonderwijs. Het lijkt erop dat veel scholen de vrijheid benutten die de huidige generatie kerndoelen hen biedt. Deze geven de school meer mogelijkheden voor eigen keuzes, prioriteiten en profilering.

In 2024 gaat een nieuwe generatie kerndoelen van start. Deze doelen staan in het zogenaamde curriculum. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat verkeer helemaal uit het curriculum van het basisonderwijs zou verdwijnen. Met een gecoördineerde actie vanuit de gezamenlijke provincies is dit nog net voorkomen. Met het curriculum blijft een belangrijk houvast voor verkeersonderwijs door scholen in stand. We blijven ons inzetten voor een doorgaande leerlijn verkeersonderwijs.

INTERVIEWS VERKEERSOUDERS

Verkeersouders zetten zich als vrijwilliger in voor de verkeersveiligheid en verkeersvaardigheid van basisschoolkinderen. Negen verkeersouders zijn geïnterviewd. De hoofdmoot van hun activiteiten is gericht op een veilige schoolomgeving. De focus ligt op veilig oversteken in de schoolomgeving en/of op vermindering van chaos rond halen en brengen. Zo proberen ze in een positieve spiraal terecht te komen: een veilige omgeving om het fietsen te oefenen, meer kinderen op de fiets en beter toegeruste kinderen voor het verkeer. Onze insteek is om verkeersouders te blijven ondersteunen.

PRAKTIJKGERICHT AANBOD VOOR HET BASISONDERWIJS

Omgang in het verkeer leer je niet alleen uit een boekje. Daarom is behalve de theorie, handelingsgericht verkeersonderwijs belangrijk. Hiervoor bieden we de basisscholen verschillende activiteiten aan. Zo is er voor de kleinsten een speelse les over verkeer en de bijbehorende regels. Voor de midden-groepen is er aandacht voor fietsvaardigheid. In de bovenbouw is er bijvoorbeeld voorlichting over smartphonegebruik of aandacht voor de dode hoek bij grote (landbouw)voertuigen. De insteek blijft: het aanbieden van ervaringsgericht onderwijs. Daarmee voldoen we aan de behoefte van scholen.

Begin 2021 zijn er 290 basisscholen (vestigingen) in de provincie Groningen met in totaal 44.658 leerlingen (bron: DUO). In 2019 namen 90 procent van deze scholen en 28.763 (unieke = 1x geteld) leerlingen deel aan verkeerseducatie-activiteiten via Verkeerswijzer Groningen.

Basisscholen kunnen per blokjaar activiteiten aanvragen, bijvoorbeeld voor groep 1-2 en voor groep 3-4 etc. Een school mag per jaar maximaal 4 blokjaaractiviteiten + 1 schoolbrede activiteit + het verkeersexamen en Wever toets afnemen.

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

GRONINGS VERKEERSVEILIGHEIDSLABEL (GVVL)



We stimuleren en motiveren basisscholen om op een structurele manier aandacht te besteden aan verkeersveiligheid. Om praktisch verkeersonderwijs nadrukkelijker structureel bij basisscholen op de agenda te krijgen, is het Gronings Verkeersveiligheidslabel (GVVL) geïntroduceerd. Het GVVL is een kwaliteitskeurmerk voor scholen die zich aantoonbaar sterk maken voor de verkeersveiligheid van 'hun' kinderen. Het label is meer dan een eervolle vermelding. Het is ook een blijvende ondersteuning voor de verbetering van de verkeersveiligheid rond de school en het verkeersonderwijs tijdens schooltijd.

Al vele jaren stimuleren we scholen het GVVL te halen. Van de 290 hebben inmiddels 69 basisscholen in onze provincie het label. Een school met label heeft aangetoond dat verkeerseducatie een structurele plaats in het leerplan heeft, in alle schooljaren. Een gelabelde school werkt met actuele lesmethoden, organiseert verkeerseducatieactiviteiten, betreft ouders bij verkeerszaken en heeft aandacht voor de verkeersveiligheid rondom de school en de school-thuisroutes. Eén keer in de drie jaar is er een herijking van de gelabelde scholen.

In de afgelopen beleidsperiode hebben we met veel scholen gesproken over het GVVL en hen gestimuleerd om mee te doen aan het GVVL-traject. In de praktijk blijkt het voor scholen lastig om ermee aan de slag te gaan. We blijven basisscholen stimuleren en motiveren om op een structurele manier aandacht te besteden aan verkeersveiligheid. Daarom gaan we onderzoeken of we het traject en/of het GVVL op een andere manier kunnen vormgeven. Daarbij kijken we ook naar instrumenten als: zelfevaluatie en het automatiseren van het administratieve proces. Zo kunnen we het traject eenvoudiger maken.

Hierbij zoeken we de samenwerking met het secretariaat van het VVB-Drenthe, waar al ervaring met dit soort instrumenten is opgedaan.

FIETSSTIMULERING: JONG GELEERD IS OUD GEDAAN

Fietsen biedt vrijheid: zelfstandig naar school, vrienden en de sportclub. Deze autonomie op jonge leeftijd draagt bij aan het, op Europees schaal bekeken, hoge levensgeluk van Nederlandse kinderen. Nu de e-bike er is, komen ook scholen en voorzieningen in een grotere regio binnen handbereik en is openbaar vervoer minder nodig. Ondanks deze voordelen gaat het met de fietsopvoeding op veel plekken niet goed. Kinderen leren veel later fietsen dan vroeger, ze doen onvoldoende praktijkervaring op, of ze mogen juist te vroeg alleen het verkeer in, aldus onze contactpersonen op basis-scholen. In de drukke levens van tweeverdieners krijgt verkeersopvoeding te weinig prioriteit en komen kinderen te vaak op de achterbank terecht. Doordat kinderen te weinig fietservaring hebben, ontstaan problemen bij de veel langere route naar het voortgezet onderwijs. Een deel van de ouders lost dit op door kinderen op sommige momenten met de auto naar school te brengen. Veelzeggend is dat VVN tegenwoordig ook klachten krijgt over verkeerschaos bij middelbare scholen, veroorzaakt door ouders. De Nederlandse fietscultuur is niet gewoon en al helemaal niet vanzelfsprekend. Fietsstimulering is daarom nodig. Deze bestaat uit een hele set aan maatregelen: veilige schoolroutes, een veilige schoolomgeving, fietsenstallingen, het stimuleren van ouders, het parkeren met de auto ontmoedigen etcetera.



Team Fiets van provincie Groningen en Verkeerswijzer Groningen gaan de verbinding zoeken bij het ontwikkelen en uitvoeren van fietsprojecten. Daarbij zullen eventuele andere partijen ook aanhaken, bijvoorbeeld in het kader van bewegen en gezondheid. Een integrale benadering dus.

In paragraaf 5.5.2 leest u meer over op welke manier we basis-schoolleerlingen stimuleren om vaker te gaan fietsen.

VOORTGEZET ONDERWIJS (12-16 JAAR)

In het voortgezet onderwijs is de participatiegraad van scholen aan verkeerseducatieactiviteiten lager dan in het basisonderwijs. Volgens cijfers uit 2019 doet bijna de helft van de locaties mee.

Scholen kiezen ervoor om vooral de brugklassers en in wat mindere mate tweedeklassers te laten deelnemen. Participatie van derde en vierde klassen blijft achter, terwijl ongevalscijfers ook vragen om voldoende deelname uit deze categorie. De afgelopen jaren is gebleken dat hoe ouder de leerling, des te moeilijker deze te bereiken is met verkeerseducatie. Ook in het voortgezet onderwijs is het aanbod van activiteiten de afgelopen jaren toegenomen. Uitvoerders van activiteiten laten hun aanbod meebewegen met maatschappelijke trends. Zo is recent de nieuwe partydrug lachgas in een activiteit opgenomen en komt ook de appende fietser aan bod. Zo kunnen scholieren op school en tijdens straatacties de risico's van afleiding in een virtuele omgeving ervaren.

INTERVIEWS VOORTGEZET ONDERWIJS

In het voortgezet onderwijs hebben we interviews gehouden met zes van onze contactpersonen. Deze docenten geven aan dat ze zich zorgen maken over het verkeersgedrag van hun leerlingen. De leerlingen laten zich afleiden door elkaar en muziek en hebben te weinig aandacht voor verkeer. De contactpersonen zijn tevreden over het aanbod van Verkeerswijzer Groningen. Ze zijn positief over het interactieve karakter ervan. Vooral over de theatervoorstellingen zijn ze te spreken. De activiteiten leiden volgens hen tot een (tijdelijk) groter verkeersbewustzijn. Onze contactpersonen hebben ook ideeën over uitbreiding van het aanbod.

De volgende thema's zijn meermalen genoemd: groepsdruk, fietsverlichting en muziekgebruik, als bijkomende vorm van afleiding.

Om meer scholen te werven, hebben onze contactpersonen de volgende aanbevelingen: gebruik positieve recensies en filmpjes in de communicatie en nodig contactpersonen uit om bij een activiteit te komen kijken.

Thema's als groepsdruk, alcohol en drugs komen ook op andere plekken in het onderwijs aan bod. We gaan onderzoeken of we verkeerseducatie hieraan kunnen koppelen.

Onze insteek is om het aanbod door te ontwikkelen aan de hand van de ideeën van contactpersonen. Uiteraard maken we gebruik van de wervingstips.

Begin 2021 zijn er 100 vo-mbo-roc scholen (vestigingen) in de provincie Groningen met in totaal 36.970 leerlingen tot 18 jaar (bron: DUO). In 2019 namen 52% van deze scholen en 11.485 (unieke = 1x geteld) leerlingen, deel aan verkeerseducatie-activiteiten via Verkeerswijzer Groningen. Doel is om bij 50 procent van de onderwijsvestigingen in zowel de onderbouw als bovenbouw, één verkeerseducatie-interventie te laten plaatsvinden.



THEMAGERICHT AANBOD VOOR HET VOORTGEZET ONDERWIJS

Jongeren krijgen te maken met veel situaties en keuzes in het verkeer. Bijvoorbeeld afleiding door de smartphone of wel of niet onder invloed achter het stuur stappen. We bieden activiteiten aan die jongeren inzicht geven in de risico's en bewust verkeersgedrag stimuleren. Van het sturen van tekstberichten vanaf de fiets in een virtuele omgeving, het aangrijpende verhaal van jonge verkeersslachtoffers tot jongeren laten meedenken over een nieuwe theaterscène, waarin de jonge hoofdrolspelers wel veilig thuiskomen.

16-17 JAAR

In principe kunnen we de 16- en 17-jarigen benaderen via het hoger voortgezet onderwijs en het middelbaar beroepsonderwijs. De afgelopen jaren is echter gebleken dat het heel moeilijk is deze leeftijdscategorie ook daadwerkelijk via onderwijsinstellingen te bereiken.

Jongeren van deze leeftijd mogen voor het eerst op een scooter en bromfiets rijden.

Onze insteek is om de groep, behalve in ons aanbod voor scholen, ook mee te nemen bij verkeersveiligheidscampagnes en de aanpak jonge bestuurders. Zie hiervoor hoofdstuk 5.

AMBITIE EN DOELSTELLINGEN

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

We vinden de kwaliteit en effectiviteit van onze inzet in het onderwijs erg belangrijk. Onze interventies zijn opgenomen in de landelijke Toolkit verkeerseducatie (KpVV/CROW) met een minimale score van 40 sterren en getoetst (vanaf 2024) op effectiviteit. Hierover leest u meer in hoofdstuk 6: organisatie.

Zo kan het kind of de jongere veiliger en verkeersvaardiger aan het verkeer deelnemen. In de vorige paragrafen beschreven we per leeftijdscategorie globaal waar we op inzetten.

Welke verkeerseducatie-interventies we inzetten, werken wij uit in ons jaarlijkse VVB-werkplan. Op onze website publiceren wij elk jaar ons werkplan.





5. INZET OP BREDERE THEMA'S EN VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES VOOR DE LEEFTIJD 18-PLUS

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

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

Vervolgens werken we dit in het jaarlijkse VVB-werkplan uit. Zo kunt u hierin lezen met welke activiteiten we invulling geven aan de verkeerseducatie en op welke wijze we dit (laten) organiseren. Hierbij hebben we vanuit de ongevalsanalyses een onderverdeling gemaakt in vier categorieën:

1. hoofdthema's; die op zichzelf staan voor een specifiek leeftijdsgroep en/of bij een specifieke modaliteit horen, bijvoorbeeld bij 16-17-jarige snor-, bromfietzers.
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.

GESPREKKEN MET STAKEHOLDERS

Om een beeld te krijgen van ontwikkelingen en ideeën vanuit onze stakeholders hebben we bovendien interviews gehouden met onder andere: scholen (BO en VO), verkeersouders, ANWB, VVN, Fietzersbond, CUMELA Nederland, TLN, Huis van de Sport, HANN, grotere partijen die voor ons verkeerseducatie uitvoeren, politie, Team Fiets van de provincie Groningen en gemeenten.

Uit de interviews blijkt dat onze stakeholders vinden dat het secretariaat van het Verkeer- en Vervoer-beraad actief is op het gebied van verkeerseducatie, verkeersveiligheidscampagnes en voorlichting. Ze hebben ieder hun eigen achterban, raadplegen deze ook regelmatig en dragen bij aan maatschappelijke discussies. Ze voeren rondetafelgesprekken met het Rijk, gemeenten en partners en dragen bij aan de discussie en verbinding. Belangrijk is het uitwisselen van ideeën en projecten. Maak gebruik van elkaars sterke punten, is het credo.

LANDBOUW EN VERKEERSVEILIGHEID

Vanuit de sectoren Landbouw en Vrachtverkeer hebben onze partners vaak een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Vanuit die hoedanigheid is verkeersveiligheid zeker een aandachtspunt. Ze kijken naar de impact op het verkeer en wat de sectoren kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook duurzaamheid, bijvoorbeeld waterstof, en innovaties krijgen aandacht. Er is veel kennis en kunde in eigen huis.

Partijen zijn gericht op de kwetsbare weggebruikers en hebben de focus op nieuwe ontwikkelingen en innovaties. Bij het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) zijn ze vaak partner aan tafel als er regels in de maak zijn voor bijvoorbeeld 'nieuwe' voertuigen. Denk hierbij aan de invoering van het T-rijbewijs en Code-95. Ze geven gevraagd en ongevraagd hun mening en advies over het gebruik van wegen.



Bereikbaarheid is een belangrijke factor. De steeds grotere machines kunnen intimiderend en hinderlijk zijn. Door de druk op het buitengebied worden ook bedrijfslocaties steeds vaker als ergerlijk ervaren. Om belemmeringen weg te nemen, is hierover veel overleg met wegbeheerders. Wegbeheerders geven aan dat het belangrijk is om aan beide kanten grip te kweken. Daarnaast ontwikkelen partijen interventies die kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid door verkeerseducatieprojecten voor scholen en evenementen. Voorbeelden hiervan zijn: Veilig met Landbouwverkeer voor de basisschool, Veilig op weg, Dode Hoek Truck. Ook voor hun eigen achterban zijn voorlichting, communicatie en ondersteunende materialen belangrijk.

Maatschappelijke partners zoals ANWB, Fietzersbond, VVN, geven gevraagd en ongevraagd advies en dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze maatschappelijke partners hebben een

grote achterban en vertegenwoordigen veel (kwetsbare) weggebruikers. Ze dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door het ondersteunen en ontwikkelen van verkeerseducatieprojecten en campagnes en voorlichting. Voorbeelden hiervan zijn: Streetwise van de ANWB, Fiets(vaardigheids)lessen door de Fietzersbond, Veilige Schoolomgeving door VVN. De uitvoering van al deze activiteiten is overigens niet kosteloos.

De maatschappelijke partners geven ook gevraagd en ongevraagd advies over actuele zaken, trends en ontwikkelingen. Dit kan een discussie zijn over maximumsnelheden of een vraagstuk zoals: welke plaats krijgt de Speed Pedelec in het verkeer?

Meer bewegen, maar wel veilig

Ook hebben we gesproken met partijen vanuit de domeinen zorg en welzijn op het gebied van bewegen. Zoals extern: Huis voor de Sport en Healthy Ageing Network en intern: Team Fiets van de provincie Groningen. Deze partijen zijn meer gefocust op een gezonde en actieve leefstijl en sociaal welzijn. In dit Beleidskader Verkeerseducatie zoeken we meer aansluiting met deze domeinen. Dat betekent een integrale benadering van doelgroepen met als uiteindelijke doel: op pad, maar wel veilig. Samen met andere domeinen rollen daarom Team Fiets - fietsstimulering - en Verkeerswijzer Groningen - verkeerseducatie - het landelijke project Doortrappen voor de oudere fietser uit. Gemeenten leveren hieraan een actieve bijdrage.

We gaan de samenwerking met Team Fiets intensiveren. Vanuit fietsstimulering starten we projecten op en voeren we deze uit, vooral op basisscholen. Daar zullen we de ouders nadrukkelijk bij betrekken. Bij de uitvoering van deze projecten gaan we kijken naar verbindende factoren en waar we elkaar kunnen versterken. Kortom: meer bewegen maar wel veilig.

Tijdens een sessie tussen gedeputeerde, VVB-secretariaat en externen (NHL, CROW/KpVV, provincie Drenthe) bespraken we de diverse doelgroepen, modaliteiten en (SPV-) thema's uit onze analyses. Hierbij kregen wij inzichten waar effectieve inzet van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes mogelijk is.

Het is goed om meer naar de verbindingen tussen de verschillende sectoren/partners en de weggebruikers te zoeken. Dan kunnen we nóg meer winst behalen op het gebied van verkeersveiligheid.





5.1 INNOVATIE IN VERKEERSEDUCTIE

Het is belangrijk om aandacht te besteden aan de voornaamste verkeersveiligheidsissues onder verkeersdeelnemers vanaf achttien jaar. Daarom zijn we in 2018 gestart met een vernieuwende educatieaanpak op het gebied van gedragsbeïnvloeding, educatie en voorlichting.

Hiervoor hebben wij voor de doelgroepen 18-24-jarige automobilisten, 18-70-jarige fietsers en 70+-fietsers, innovatieve interventies ontwikkeld en uitgevoerd. Zo hebben we voor het SPV-thema Afleiding en Middelengebruik vier interventies ontwikkeld. Tijdens de interventies kunnen deelnemers in simulatoren of op een parcours zelf ervaren wat de gevaren van het gebruik van de mobiele telefoon of alcohol zijn op de fiets en in de auto. De meeste van deze interventies zijn gekoppeld aan landelijke verkeersveiligheidscampagnes.

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

INVESTERINGSIMPULS VERKEERSVEILIGHEID

Het Rijk heeft in 2020 vanuit het Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) een investeringsimpuls verkeersveiligheid van vijfhonderd miljoen euro beschikbaar gesteld. Hiervan is bedrag is vijftig miljoen euro gereserveerd voor innovatie in verkeersveiligheid. Daarbij kunt u denken aan projecten gericht op gedrag en technologie, of experimenten die vooruitlopen op definitieve inrichtingsmaatregelen.

Op dit moment, 2021, is een subsidieregeling in de maak voor overheden. We gaan voor verschillende vernieuwende verkeerseducatie-interventies een subsidieaanvraag indienen.

In de komende beleidsperiode gaan we met marktpartijen, zes^(*) vernieuwende interventies ontwikkelen. De doelgroepen werken we uit in ons jaarlijkse VVB-werkplannen. We streven daarbij naar een samenwerking in noordelijk VVB-verband.

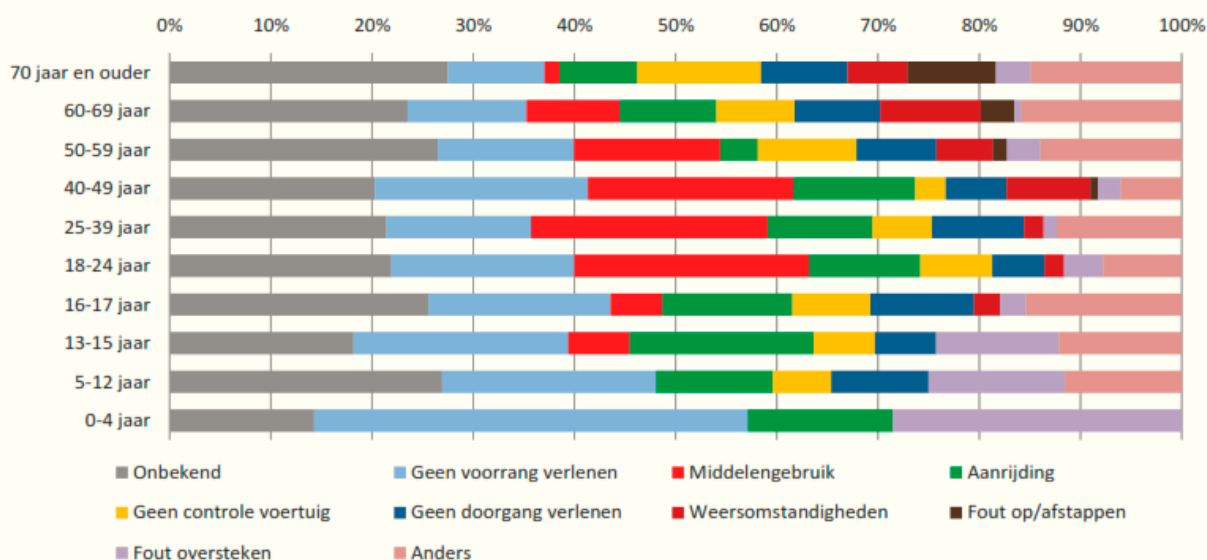
*) Als we geen subsidie uit de rijksregeling krijgen, streven we budgettair naar de ontwikkeling van drie interventies.

5.2 HOOFDTHEMA'S VOOR 18-PLUS

Op basis van de eerdergenoemde ongevalsanalyses en beschreven ontwikkelingen hebben we onze inzet op hoofdthema's en modaliteiten bepaald. In deze paragraaf beschrijven we op hoofdlijnen hoe onze inzet voor specifieke leeftijdsgroepen bij specifieke modaliteiten eruit gaat zien.

FIETSERS 18-60 JAAR - MIDDELENGBRUIK

Rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen is van invloed op de verkeersveiligheid. Dat is bekend. Het UMCG en het Acute Zorgnetwerk Noord-Nederland heeft in samenwerking met de provincie Groningen onderzoek gedaan naar ongevallen onder langzaam verkeer, dus: fietsers, snor- en bromfietsers, scootmobielers en voetgangers. Hieruit blijkt dat in de leeftijdscategorie dertien tot en met vijftien jaar voor het eerst alcohol of drugs als oorzaak van het ongeval staat aangegeven. In ruim zes procent van de ongevallen in deze leeftijdscategorie is middelengebruik de oorzaak voor het ongeval. Met de stijging van de leeftijd neemt dit percentage toe. In de leeftijdscategorieën van 18-24 jaar en 25-39 jaar piekt het aantal ongevallen veroorzaakt door middelengebruik (beide 23%). In onderstaande grafiek uit het onderzoek van het UMCG vindt u de ongevalsoorzaken bij langzaam verkeer per leeftijdscategorie. Het percentage middelengebruik is in rood weergegeven.



Bron: Verkeersveiligheid van deelnemers van langzaam verkeer in de provincie Groningen (UMCG, AZNN, provincie Groningen)

WAT GAAN WE DOEN?

Onze inzet voor fietsers is gekoppeld aan onze inzet voor de landelijke verkeersveiligheids campagnes, zie paragraaf 5.3. Tijdens de Bob-campagne gaan we fietsers extra aandacht geven op dit thema van middelengebruik.

JONGE BESTUURDERS 16-24 JAAR - SNOR-BROMFIETSERS (SCOOTERRIJDERS)

Scooterrijders zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. De bestuurders van scooters vormden in 2019 een aandeel van zes procent uit het totale aantal verkeersdoden in Nederland. (Bron: SWOV).

Scooterrijden is vooral onder jongeren heel populair. Veel jonge bestuurders overschatten zichzelf, blijkt uit onderzoek door Team Alert onder jonge scooterrijders. Ze spraken met hen over hun rijgedrag. Jongeren rijden vaak te snel en ze rijden rond met opgevoerde scooters.

Ze zien dit niet als een probleem en denken dat het juist praktisch en veiliger is. Zo kunnen ze 'gemakkelijker' meerijden met het gewone verkeer, is de gedachte. Ook groepsdruk en elkaar uitdagen spelen een rol.

Uit het onderzoek naar langzaam verkeer is gebleken dat scooterrijders tien procent van de slachtoffers zijn. Het gaat hier om alle leeftijden onder langzaam verkeer in onze provincie. Opvallend is het grote aantal ongevallen met scooters in de leeftijdscategorie van 16 tot en met 17 jaar. In deze leeftijdscategorie is met 54%, het deel ongevallen met de scooter groter dan het percentage fietsongevallen. Dat is 44%. Met 39 ongevallen, piekt het absolute aantal scooterongevallen in de leeftijdsgroep van 18 t/m 24 jaar. Acht van de tien slachtoffers is mannelijk. Veelvoorkomende ongevalsoorzaken: geen voorrang verlenen, afleiding, middelengebruik en onoplettendheid.

Kortom: deze kwetsbare verkeersdeelnemers verdienen onze extra aandacht. Doel is het aantal verkeersslachtoffers onder deze groep te verminderen en hen veilig aan het verkeer te laten deelnemen.

WAT GAAN WE DOEN?

Onze inzet voor jonge scooterbestuurders is gekoppeld aan onze inzet voor de landelijke verkeersveiligheidscampagnes. Tijdens de Bob-campagne bereiken we deze doelgroep op het onderwerp middelengebruik. Daarnaast zetten wij in op communicatie tijdens verkeershandhaving door de politie, zie paragraaf 5.3.

JONGE BESTUURDERS 18-24 JAAR - AUTOMOBILISTEN

Bij alle ongevallen met automobilisten in onze provincie, is 24% 18 t/m 24 jaar. Vanuit alle modaliteiten bekeken zijn zij het vaakst, 36%, slachtoffer als automobilist.

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



Het hoge risico van jonge automobilisten komt door gebrek aan ervaring en door factoren die samenhangen met de leeftijd. Bij dit laatste moet u denken aan: hersenontwikkeling, extra gevoeligheid voor de sociale omgeving en voor het effect van factoren zoals alcohol, drugs en afleiding. Qua rijervaring schieten jonge automobilisten vooral nog tekort in hogere ordevaardigheden zoals: gevaarherkenning en afstemming van het risico op hun eigen kunnen.

Afleiding door mobiele telefoon - social media en muziek - vormen een extra risico. Jonge beginnende automobilisten hebben vaker enkelzijdige ongevallen, ze verliezen vaker de controle over de auto en ze rijden voorafgaand aan het ongeval vaker te hard voor de omstandigheden. Naar verhouding hebben zij meer ongevallen in weekendnachten en zijn er bij een ongeval relatief vaak inzittenden van ongeveer gelijke leeftijd aanwezig.

NOORDELIJK INITIATIEF TRACKS

Begin 2020 is helaas het programma TRIALS gestopt. Het Verbond van Verzekeraars had dit programma mee-ontwikkeld. Jonge automobilisten konden trainingen volgen, gericht op hogere ordevaardigheden zoals bijvoorbeeld risicoperceptie. Ook wij lieten een beperkte hoeveelheid jonge automobilisten deelnemen aan deze effectieve trainingen. De deelnemer en wij betaalden elk een deel. Vanuit de noordelijke VVB's hebben we in 2020 een eigen vergelijkbaar programma onder de naam Tracks opgezet. We gaan bekijken of we deze training ook gesubsidieerd voor de deelnemer aan kunnen bieden en/of actief gaan promoten.

WAT GAAN WE DOEN?

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

Naast onze inzet op training van hogere orde vaardigheden bereiken wij de jonge automobilist ook met bredere SPV-(campagne)thema's zoals alcohol en afleiding, zie paragraaf 5.3

SENIOR FIETSERS (70+)

Ouderen brengen veel tijd door in de buitenlucht. Fietsen is daarbij een populaire activiteit. Het houdt je fit en is goed voor de gezondheid. Door te bewegen blijven de hersenen jonger en daarnaast zorgt fietsen voor ontspanning. Genoeg redenen dus voor de oudere fietser om te blijven fietsen. De groep ouderen neemt ook in onze provincie de laatste jaren toe en doordat ze vitaler blijven, fietsen ze langer door. De opkomst van de elektrische fiets versterkt dit nog. Ouderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Ondanks dat het aantal fietsongevallen onder ouderen is gestegen, blijft fietsen goed voor de oudere fietser.

In ons vorige beleidskader hebben we al aandacht besteed aan de oudere fietser. Het aantal eenzijdige ongevallen neemt al jaren toe. Bij een groot deel van deze ongevallen spelen het gedrag en de fysieke gesteldheid van de fietser een rol. Ook de inrichting van de infrastructuur zorgt voor ongevallen. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige fietsongevallen: fietsers die vallen of tegen een obstakel botsen. Geconstateerd is dat de doelgroep alleen op basis van verkeersveiligheid moeilijk te bereiken is.

FEITEN EN CIJFERS

Het wordt steeds drukker op de fietspaden. Daardoor neemt de kans op ernstige ongelukken toe. Van de ongeveer 13.900 ernstige gewonde fietsers, was in 2018 landelijk bijna een derde 70-plusser. Relatief vaak ging het daarbij om eenzijdige ongelukken, met soms een fatale afloop. Het aantal dodelijke slachtoffers in de leeftijdscategorie 80-plussers is flink toegenomen. Van twaalf procent in

2000 tot 27 procent in 2019, oftewel 54 van de in totaal 203 dodelijke fietsslachtoffers. 60-plussers vormen bijna driekwart (72 procent) van het totale aantal fietsdoden en 70-plussers ruim de helft (59%). (Bron: SWOV)

Zoals eerder vermeld heeft het UMCG, in samenwerking met de provincie Groningen, van 2014-2018 ook onderzoek gedaan naar ongevallen met langzaam verkeer in de provincie Groningen. Hieruit is gebleken dat het in 75% van de ongevallen om fietsers gaat.

Het grootste deel hiervan (33%) is 70 jaar of ouder, gevolgd door de categorie 60 tot en met 69 jaar (17%) en 50 tot en met 59 jaar (14%). Al vanaf 60 jaar is hierin een duidelijke stijging te zien.

Ouderen raken in vergelijking met jongeren ernstiger gewond bij een fietsongeval. Het aantal dodelijke ongevallen hoog bij 70-plussers. Uit het onderzoek van het UMCG is gebleken dat er tussen 2014 en 2018 29 dodelijke fietsongevallen hebben plaatsgevonden. Twintig hiervan waren zeventig-plussers! Het percentage eenzijdige fietsongevallen onder ouderen is 59. Veel oudere fietsers durven na een ongeval niet meer te fietsen. Dit kan grote impact hebben op hun gezondheid, zelfredzaamheid en deelnamemogelijkheden aan de maatschappij.

Oorzaken van een ongeval zijn bijvoorbeeld verkeerd op- en afstappen. Deze reden komt niet voor bij slachtoffers jonger dan 40 jaar. Hierna stijgt het percentage. Verder komen als oorzaken van fietsongevallen bij ouderen naar voren: geen controle hebben over de fiets, geen voorrang verlenen en weersomstandigheden.

Ouderen van 75 jaar of ouder lopen relatief veel risico op een verkeersongeval. Dit terwijl ze het minst aantal kilometers per jaar afleggen.

CAMPAGNE DOORTRAPPEN

Om veilig fietsen onder senioren blijvend te stimuleren, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2017 het landelijke programma Doortrappen ontwikkeld. Hiermee wil het ministerie een proactieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Het gaat hier vooral om fietsveiligheid en fietsstimulering onder ouderen in Nederland. Het landelijk programma is ontwikkeld voor provinciale, regionale en lokale overheden. Zo kunnen zij het op lokaal niveau (laten) uitvoeren. Bij de start stond de verkeersveiligheid in het programma centraal. Inmiddels is er een integrale aanpak, met een bredere doelstelling. Er is nu ook aandacht voor gezondheid en welzijn.



Kern van aanpak is dat ouderen via hun eigen vertrouwde netwerk een aanbod krijgen van: tips, informatie en interventies. Deze maken hen bewust van de mogelijkheden om hun eigen fietsveiligheid te verbeteren. Dat lukt door: fietsveiligheid te koppelen aan bewegen en actief blijven, niet betuttelend te zijn en de Doortrappen-boodschap in herkenbare stijl aan te bieden, consistent door te voeren en te blijven herhalen.



DOEL BEWUSTWORDING

Om tot het uiteindelijke doel te komen (minder fietsongevallen bij ouderen) is een aantal stappen nodig, van bewustwording naar gedragsverandering met als doel minder fietsongevallen. Doel is om ouderen bewuster, veiliger, langer te laten fietsen en te verleiden tot aanpassingen aan hun fiets of in gedrag. Bij de uitvoering van Doortrappen (interventies) wordt ingezet op een integrale benadering door sociale beleving, bewegen, gezondheid en actief blijven fietsen te koppelen. Om bewustwording te bereiken rondom fietsveiligheid onder ouderen wordt hiervoor op vanzelfsprekende momenten en via vertrouwde kanalen aandacht gevraagd. Dit bewustzijn is belangrijk en nodig om de aandacht voor – en de deelname aan interventies te verhogen door bijvoorbeeld een fietsclinic, de montage van een fietsspiegel of het nemen van een alternatieve route.

WAT GAAN WE DOEN?

Het project Doortrappen is gericht op bewustwording en fietsveiligheid bij de senior fietser die in staat is zelfstandig te fietsen. Groningen wil een fanatieke 'Doortrap-Provincie' worden. De provincie Groningen telt ruim 115.000 65+'ers. Dat is bijna een kwart van de totale bevolking. Het doel is om 23.000 van de 65+'ers bij interventies via de Doortrappen aanpak in 2023 te bereiken.

DOORTRAPPEN IN ONZE PROVINCIE

Via Verkeerswijzer Groningen gaat de provincie samen met de gemeenten het programma Doortrappen uitrollen. Hierbij werken we vanuit een integrale benadering samen met andere beleidsterreinen, zoals: sport, welzijn, cultuur en recreatie.

Voor het uitvoeren van het project Doortrappen start in 2021 een aanbestedingsprocedure. Er komt één uitvraag aan marktpartijen voor het uitvoeren van de interventies, communicatie en evaluatie. Het wordt een opdracht van 3 jaar, met na een jaar een evaluatie.

Vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets van de provincie Groningen en het VVB-Werkplan komen middelen en formatie beschikbaar om het project te coördineren en het dus in alle gemeenten uit te rollen.

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. Daarnaast zijn er maatregelen van belang die de ernst van het letsel te beperken.

In onze provincie is de oudere automobilist in verhouding niet vaak betrokken bij een ongeval. Daarom is in het verleden gekozen voor andere prioriteiten en hebben we niet veel speciale aandacht aan deze doelgroep besteed. Wel hebben we een opfriscursus voor oudere automobilisten aangeboden.

Uit onze ongevalsanalyse blijkt dat er een toename (36%) is van het aantal slachtoffers in deze leeftijdscategorie. Deze slachtoffers vallen vooral bij fietsers en e-bikes (45%) en niet bij oudere automobilisten (26%).

Gezien de demografische ontwikkelingen in de provincie zal de vergrijzing de komende jaren sterk toenemen. Mensen blijven langer mobiel en actief. Dit betekent dat er steeds meer ouderen zullen blijven deelnemen aan het verkeer. Hierdoor zullen ze waarschijnlijk vaker betrokken zijn bij ongevallen.

WAT GAAN WE DOEN?

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 5.3

5.3 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 in en versterken we landelijke campagnes met regionale accenten. De keuzes hiervoor maken we op basis van analyses voor dit beleidskader. 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.

5.3.1 UITDRAGEN LANDELIJKE VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES

Het ministerie I&W heeft in samenwerking met de decentrale overheden en maatschappelijke partners op het gebied van verkeersveiligheid het SPV2030 opgesteld. Van daaruit zijn landelijke thema's bepaald, waar weer campagnes van het ministerie en decentrale overheden uit voortvloeien.

In het Meerjarenplan Communicatie Verkeersveiligheid staan de landelijke thema's. Het plan uit 2017-2020, wordt geactualiseerd. De verwachting is dat de thema's hetzelfde blijven. De eerste drie zijn ook SPV-hoofdthema's. Voor deze landelijke thema's gaan het ministerie en decentrale overheden campagne voeren.

Het gaat hier om:

- middelengebruik; nu nog alleen alcohol-Bob. Drugs en medicijnen komen hier nog bij.
- snelheid
- afleiding (MONO, auto en fiets)
- fietsverlichting

De landelijke en decentrale overheden hebben afgesproken dat de Verkeer- en Vervoerberaden deze campagnes op regionaal niveau ondersteunen en verder implementeren.

Hieronder hebben we eerst de verkeersveiligheidsproblematiek per campagnethema samengevat. In de volgende paragraaf, 5.3.2, beschrijven we op wat voor een manier we tijdens verkeersveiligheids-campagnes inzet plagen op deze thema's.

MIDDELENGEBRUIK (ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN) IN HET VERKEER

In Nederland is volgens de rapportage Rijden onder invloed 2002-2017 van het ministerie van I&W uit 2018, al jaren een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten dat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden. In de periode 2002-2015 was Noord-Nederland één van de best scorende landsdelen, qua percentage overtredders. In 2017 blijkt uit het laatst beschikbare ROI-onderzoek, is dit beeld daarentegen veranderd. Hier scoort de regio Noord-Nederland samen met de provincie Limburg, het slechtst.

Dat alcohol in het verkeer een groot gevaar vormt is bij iedereen bekend. Toch gaat het nog erg vaak fout. Daarom blijft voorlichting over alcoholgebruik belangrijk.

De laatste jaren is er steeds meer bekend geworden over nieuwe gevaren, zoals het gebruik van medicatie en lachgas. Of nog erger: het gecombineerde gebruik hiervan, met alcohol. Jaarlijks zorgt dit voor veel slachtoffers. Onderzoek wijst uit dat bestaande campagnes en straffen hier te weinig positieve invloed op hebben. Tot nu toe is er weinig onderzoek naar breder middelengebruik gedaan en nationaal alleen campagne gevoerd over alcohol in het verkeer. Dit, terwijl uit politiecijfers blijkt dat sinds januari 2019 tot en met juni 2020, gemiddeld duizend mensen per maand onder invloed van drugs zijn aangehouden (NOS, 2020). Gezien de algehele toename van drugsgebruik (Trimbos Instituut, 2019), is het aannemelijk dat dit alleen maar zal stijgen als niet zal worden ingegrepen. Drugs en medicijnen hebben een verdovende, stimulerende of bewustzijnsveranderende werking op de hersenen, of een combinatie van deze effecten. Hierdoor kunnen verkeersdeelnemers hun taak minder goed uitvoeren. Op basis van gegevens uit oudere onderzoeken en recente cijfers over nieuwe opkomende drugs, lijkt het erop dat cannabis het vaakst gebruikt is door mensen die onder invloed van drugs aan het verkeer deelnemen. Verder zijn cocaïne, ecstasy, amfetamine, en recent lachgas, ook vaak gebruikt.

Lachgas komt steeds vaker voor in het verkeer. In 2016 waren er tientallen incidenten waarbij één van de betrokkenen lachgas had gebruikt. Dit aantal is landelijk gestegen tot bijna 960 incidenten halverwege 2019. Ook al duurt de werking van lachgas maar kort, het is direct van invloed op de rijvaardigheid. Lachgas bezitten of gebruiken is niet verboden, maar je kunt een tijdelijk tekort aan zuurstof krijgen. Daarvan kun je misselijk of duizelig worden, hoofdpijn krijgen of bewusteloos raken. Lachgas gebruiken in het verkeer is gevaarlijk, waarschuwt ook het Trimbos Instituut. Zelfs tot uren na het eigenlijke gebruik, kan het je gedrag en rijvaardigheid beïnvloeden.



Bob
Ben je Bob,
zeg het hardop!
Daar kun je mee thuis komen

De kennis over gevaren van drugs en medicijnen bij automobilisten en gebruikers is voor verbetering vatbaar. Maar ook mét kennis over mogelijke gevaren, blijft een deel van de mensen toch rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen. Mogelijke mechanismen die hierbij een rol spelen zijn: overschatting van het eigen kunnen, optimistische vergelijkingen zoals: 'ik kan het effect beter verdragen dan anderen' en 'drugs zijn minder gevaarlijk dan alcohol', en gebrek aan vervoersalternatieven.

SNELHEID

Een hogere rijsnelheid heeft een grotere impact bij een botsing. Het gevolg is: ernstiger letsel. Bij hogere rijsnelheden is er bovendien minder tijd om informatie te verwerken en daarop te reageren. Ook is de remweg langer. Daarmee is er minder mogelijkheid om een botsing te voorkomen. Dit is terug te zien op wegen waar de snelheid omhooggaat. Als op een weg de gemiddelde snelheid stijgt, leidt dat tot een grotere kans op ongevallen met bovendien meer kans op een ernstige afloop.

AFLEIDING IN HET VERKEER

Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer. Bewust je aandacht van het rijden afhalen, moet in 2030 taboe zijn.

Veel automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers zijn in het verkeer bezig met allerlei activiteiten die hen kunnen afleiden. Bijvoorbeeld luisteren naar muziek, mobiel bellen, sms'en of appen. Bij afleiding in het verkeer, speelt de telefoon een centrale rol.

Behalve de telefoon zijn ook: muziek luisteren, navigatie instellen, eten en drinken, praten met passagiers, afleiding door kinderen of dagdromen, factoren van afleiding. Ook afleiding van buitenaf kan een ongevalsoorzaak zijn, zoals: opvallende zaken, gebeurtenissen of reclameborden. Afleiding heeft een negatief effect op het gedrag in het verkeer. Activiteiten die ervoor zorgen dat de ogen niet meer op de weg zijn gericht, verhogen de kans op een ongeval.

Afleiding is niet alleen een ongevalsoorzaak onder automobilisten, maar speelt ook een rol bij langzaam verkeer, zoals fietser en voetgangers. Fietsters vertonen onveilig gedrag bij het voeren van gesprekken, het typen of lezen van berichten en het luisteren van muziek. Voetgangers vertonen onveilig oversteekgedrag.

De mobiele telefoon of andere apparatuur mag tijdens het autorijden niet in de hand worden gehouden of tussen schouder en worden geklemd. Kortom: dit is verboden. Wel mogen deze apparaten in de houder worden bediend. Handsfree bellen is ook toegestaan. Verder is het vasthouden en bedienen van de telefoon op de fiets, sinds 2019 verboden. De invoering van deze maatregelen hebben ertoe bijgedragen dat mobiel bellen in de hand, is gedaald.

Het is niet precies vast te stellen hoeveel ongevallen komen door afleiding. De registratie hiervan is niet waterdicht. Wel is afleiding een veelgenoemde mogelijke oorzaak. Uit onderzoek is gebleken dat automobilisten, maar ook fietsers, bezig waren met mogelijk afleidende activiteiten en dat dit direct of indirect heeft geleid tot een (bijna)ongeval.

FIETSVERLICHTING

Fietsen in het donker is veiliger als je goede verlichting voert. Betrouwbare cijfers over de omvang van het effect van goede verlichting op verkeersveiligheid zijn op dit moment niet bij ons beschikbaar. De nationaal geregistreerde letselongevallen in de periode 2002-2010 geven een indicatie dat fietsverlichting effect heeft. Een regressieanalyse laat zien dat met een werkend voor- en achterlicht, het risico voor fietsers om in het donker slachtoffer te worden van een ongeval, met circa 17% afneemt. De onderzoekers stellen wel dat de onzekerheid in de uitkomst groot is. Ook is er geen rekening gehouden met de kwaliteit van de fietsverlichting. De resultaten gaan over fietsverlichting zoals die in 2002 tot 2010 gebruikelijk was.

Wel staat vast dat bij fietsen in het donker, de kans op een ongeval groter is dan wanneer het licht is. Na een correctie voor de afgelegde afstand, blijkt dat het risico om als fietser ernstig gewond te raken bij een ongeval het hoogst is in het donker 's ochtends vroeg. Dus na middernacht en tot de ochtendschemer.

Uit Nederlands onderzoek blijkt dat: van de in het donker rijdende fietsers, voert 41% (in uitgaansgebieden tussen 22.00 en 3.00 uur) tot 64% (tussen 17.00 en 21.00 uur en tussen 6.30 en 9.00 uur) verlichting. In onze provincie hebben we een meting fietsverlichting gedaan. In 2017 en 2018, in bijna alle gemeenten. Hieruit blijkt dat 65% van de fietsers met werkende verlichting rijdt.

Fietsverlichting is geen apart (hoofd) thema in het SPV, maar we zien het wel als proactieve maatregel. In het SPV staat als doel: Kwetsbare verkeersdeelnemers nemen met goede verlichting deel aan het verkeer.

5.3.2 COMMUNICATIE-INZET BIJ VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES

Het ministerie stelt ieder jaar de landelijke kalender Verkeersveiligheidscampagnes op. Daarin staan de periodes van de campagnes en wanneer de politie (extra) handhaaft. In deze tijdvakken besteden wij extra aandacht aan de campagnethema's.

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

 Beschikbaarheid van radio- en tv-zendtijd en/of motto-borden van de Rijksoverheid tijdens campagneperiode.  Gerichte handhaving, nader en lokaal in te vullen door Politie, afgestemd op de TISPOL-kalender en regionale driehoek.

Voorbeeld van campagnekalender 2021

Soms lijkt uit monitoring in onze provincie dat een verkeersveiligheidsthema extra aandacht moet krijgen. Dan zetten we hierbij ook regionale aanvullende middelen in. Ook samenwerking met andere noordelijke overheden of de politie kan aanleiding geven om aanvullende campagne-inzet te plegen op een landelijk thema.

COMMUNICATIEMIDDELEN LANDELIJKE CAMPAGNES

We maken hierbij gebruik van de materialen (formats) en toolkits van het ministerie van I&W. Sommige campagnes krijgen een regionale tint. Per campagne bepalen we wat de juiste mix van communicatiemiddelen en -kanalen is. Meestal is dit een mix van online en offline. Online liggen nog veel mogelijkheden die we nu niet voldoende benutten. Daar gaan we meer op inzetten.

Afhankelijk van de actie gebruiken we de landelijke en/of regionale middelen en kanalen. In ons jaarlijkse werkplan is te lezen op welke manier en met welke middelen we de doelgroepen gaan benaderen/willen bereiken.

REGIONALE VERKEERSPROBLEMATIEK

De landelijke campagnekalender beslaat een beperkt aantal thema's. Daarmee geven we niet voldoende invulling aan de beleidsaccenten die we in dit beleidskader hebben vastgelegd. Er moet ook campagnevoering op regionale thema's zijn. Het VVB-secretariaat maakt een jaarlijkse analyse van onder meer ongevallen en betrokken vervoerswijzen. Aan de hand hiervan bepalen we de thema's. Daarnaast stellen we deze vast naar aanleiding van actuele landelijke, regionale of lokale ontwikkelingen. Ook tussentijdse nieuwe onderzoeken en statistieken kunnen reden zijn om extra in te zetten op één of meerdere thema's.

Bij de vaststelling van ons jaarlijkse VVB-werkplan bepalen we op welke regionale verkeersveiligheidsthema's we ons gaan richten. Als er andere ontwikkelingen in het verkeer of in de maatschappij plaatsvinden, of als na analyse nieuwe doelgroepen naar voren komen, kunnen we besluiten hierop ook campagne te voeren.

COMMUNICATIEMIDDELEN REGIONALE VERKEERSPROBLEMATIEK

Per campagne kijken we welke communicatiemiddelen en -kanalen we inzetten. Ook hierbij gaat het om een combinatie van online en offline, waarbij we online verder gaan ontwikkelen. Daarnaast blijven we innoveren. Het doel is om vernieuwende interventies in te zetten bij onze campagnevoering. De uitingen die we gebruiken, zijn regionaal gemaakt. In het werkplan leest u met welke middelen we welke doelgroep gaan benaderen/willen bereiken.

SAMENWERKING MET DE POLITIE: COMBINATIE HANDHAVING EN EDUCATIE

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 handavingskalender en de capaciteit bij de politie.

Deze ondersteuning organiseerde elk Verkeer- en Vervoerberaad in Noord-Nederland zelf. Sinds 2018 heeft het VVB-secretariaat Groningen het initiatief genomen om dit vanuit de noordelijke VVB's gezamenlijk op te 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.

WERKGEVERSAANPAK VERKEERSVEILIGHEID

Er rijden nogal wat auto's voor of namens een bedrijf. Circa 22% van de totaal afgelegde kilometers komt voor rekening van bestuurders in een auto op naam van een bedrijf. Daar komen de kilometers nog bij die werknemers in hun eigen auto afleggen, voor dienstreizen of woon-werkverkeer. Goed dus, zo niet noodzakelijk, om werkgevers te betrekken bij veilig verkeer. Werkgevers hebben steeds meer aandacht voor goed werkgeverschap en sociaal-maatschappelijke vraagstukken. Verkeersveiligheid is daar één van. Mobiele apparaten zijn vaak onderweg, voor werk, in gebruik. Dit verhoogt het risico op een ongeval aanzienlijk. Daarom gaan we werkgevers benaderen om hun medewerkers verkeersveiliger te laten rijden. We beginnen met de campagne gericht op afleiding in het verkeer, MONO.

Aandacht voor MONO: wat levert het de werkgever op?

- Minder kosten:

De kosten van verkeersongevallen bedragen jaarlijks 14 miljard. Deze kosten komen voor een groot deel bij werkgevers terecht. Minder ongevallen zorgen voor minder schade en uitval. Dat spreekt voor zich. Maar ook: stressreductie, want bellen en rijden zorgt voor stress. Bovendien minder kosten voor arbodiensten en dergelijke. Mogelijk levert een MONO-beleid zelfs korting op premies op, of voordelen bij aanbestedingen.

- Verbetering veiligheid en imago:

Een werkgever is verantwoordelijk voor verkeersongevallen die onder werktijd plaatsvinden. Toch heeft 37% geen beleid voor de verkeersveiligheid van werknemers. Een organisatie kan veel impact hebben op verkeersveilig gedrag van de mensen die eraan zijn verbonden. Dit kan ervoor zorgen dat niet alleen de eigen werknemers, maar bijvoorbeeld ook de leveranciers, veiliger de weg op gaan. Naast kostenbesparing kan een verkeersveilig beleid zorgen voor een goed bedrijfsimago.

- Goed werkgeverschap:

Potentiële werknemers kiezen vaak voor een organisatie die bekendstaat om goede omgang met medewerkers en een goed HR-beleid. Met aandacht voor vitaliteit, mobiliteit en veiligheid. Werkgeluk en een goede werk-privé balans zijn belangrijk. MONO draagt hieraan bij. Het stimuleert medewerkers wanneer de werkgever ze ondersteunt in het aangeven van hun eigen grenzen. Als het geoorloofd is om rust, ruimte en veiligheid te bewaken. Dit geldt ook voor de stress die mensen ervaren omdat ze continu bereikbaar moeten zijn en ze het gevoel hebben dat ze moeten reageren. Met het MONO-gedachtegoed kan je hier een mooie balans in vinden. MONO kan een aanjager zijn om sociaal te innoveren, om zo meer werkplezier te creëren.

- Innovatie:

Nieuwe technieken zoals smartphones en apps zorgen voor afleiding. Moderne technieken die je ondersteunen bij het rijden, vergroten de verleiding om te gaan appen. MONO heeft dus een sterke relatie met innovatie. Het is belangrijk om slimme communicatiemiddelen en instrumenten te kiezen



die onderweg niet afleiden of verleiden tot gebruik van sociale media.

Maar: MONO en innoveren gaat niet alleen over techniek. Het gaat ook over: belonen, contracten en opleidingen. Zo werkt het motiveren om goed gedrag te belonen. Zorg bijvoorbeeld voor handreikingen voor een veilige manier van communiceren. Creëer een cultuur waarbij je iemand onderweg niet stoort. Denk ook aan het opstellen van contracten, zodat ook onderaannemers MONO moeten rijden. Of leg afspraken met medewerkers over een veilige verkeersdeelname vast.

WAT GAAN WE DOEN?

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

5.4 UITGANGSPUNTEN COMMUNICATIE-INZET

Het doel van de communicatie-inzet zoals hierboven beschreven, is de afname van het aantal verkeersslachtoffers door het bewerkstelligen van veiliger gedrag van de verkeersdeelnemers. Dan ben je er niet met posters langs de weg.



Daarom zetten we een combinatie van maatregelen in die zowel inspelen op bewust/gepland gedrag als op onbewust gedrag. Dan bedoelen we maatregelen die ongewenst automatisch gedrag doorbreken en daarnaast het bewustzijn over gevaarlijk gedrag vergroten, oftewel: gevaar onder de aandacht brengen.

Uit onderzoek blijkt dat handelingsgericht trainen het grootste effect heeft op het dagelijkse verkeersgedrag in de praktijk, dus op de weg. Daarom zetten we interventies in waarbij verkeersdeelnemers de

gewenste vaardigheden in praktische zin kunnen ervaren en oefenen. Zo hebben we bijvoorbeeld in onze vorige beleidsperiode, vanuit onze vernieuwende aanpak verkeerseducatie, de 3D fietssimulator voor de MONO-campagne ontwikkeld. Hierop konden mensen de gevaren van afleiding op de fiets ervaren.

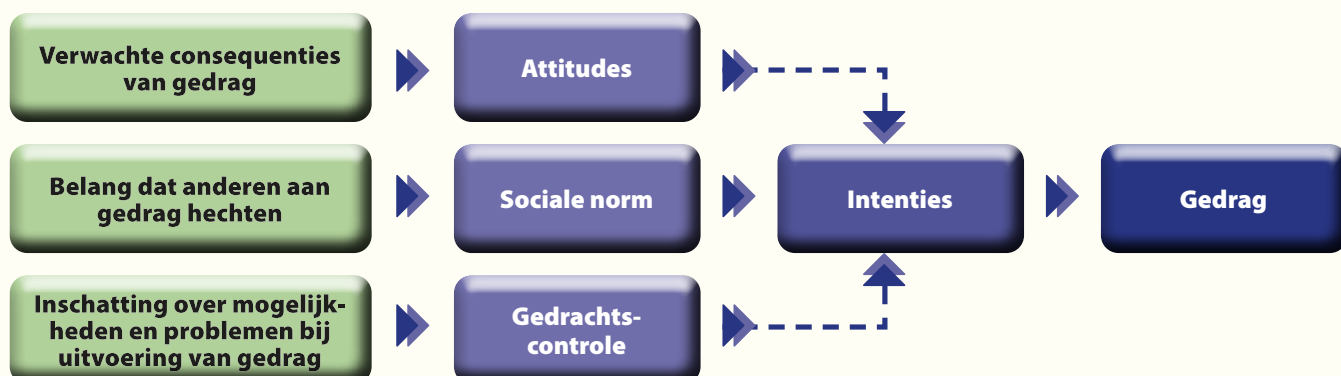
Als we gebruikmaken van interventies, dan zetten wij alleen interventies in die zijn opgenomen in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie van het CROW/KpVV. Deze voldoen aan onze kwaliteitseisen voor verkeerseducatie, zie hoofdstuk 6.

GEDRAGSVERANDERING

Om duurzame gedragsverandering te bereiken werken wij volgens gedragsbeïnvloedende principes. Een bepalende factor voor verkeersveiligheid is menselijk gedrag. Dit is vaak paradoxaal: mensen weten best dat bepaald gedrag onveilig is, maar ze doen het toch. Hoe kan dat? Het antwoord hierop is niet zo eenvoudig.

Onderstaande figuur verklaart een deel van het tot stand komen van het gedrag. Het is een weergave van de theorie van gepland gedrag van Icek Ajzen.

Volgens Ajzen is de intentie van een persoon de meest belangrijke factor voor de totstandkoming van gedrag. De intentie ontstaat door de attitudes, sociale normen en mate van gedragscontrole die over het gedrag heersen. Verschillende achtergrondfactoren, in de figuur in de lichtgroene blokken, voeden op hun beurt de attitudes.



De theorie verklaart een deel van het gedrag, namelijk het bewust/geplande gedrag. Daarnaast speelt onbewust, automatisch gedrag een belangrijke rol. Vooral bij afleiding is dit het geval. Zo zorgt het horen van de beltoon ervoor dat je de telefoon al in je handen hebt, voordat je hebt bedacht of het wel zo slim is. Daarnaast geldt dat mensen soms onveilig gedrag vertonen zonder dat ze zich daarvan bewust zijn. In onze aanpak maken we daarom gebruik van een combinatie van maatregelen die inspelen op bewust/gepland gedrag én maatregelen die ongewenst automatisch gedrag doorbreken en het bewustzijn over gevaarlijk gedrag vergroten. Dat laatste betekent: het onder de aandacht brengen van gevaar.

Wanneer we het gedragskader koppelen aan verschillende doelgroepen, blijkt dat de accenten verschillen. Daarom kiezen we voor een doelgroep specifieke aanpak.

VOORBEELD: JONGERE AUTOMOBILISTEN

Bij verschillende verkeersveiligheidsthema's onder jongere automobilisten is groepsdruk vaak een oorzaak van onveilig gedrag. Daarnaast spelen het ontbreken van alternatieven ('ik woon ver weg dus moet wel met de auto') en een groot gevoel van gedragscontrole ('het is maar een klein stukje, dat lukt me best') een belangrijke rol.

Daarom richten we ons op:

- Versterken van de gewenste attitude. Mensen hebben meerdere attitudes over bepaald gedrag. Zo kunnen ze rijden onder invloed gevaarlijk vinden, maar het belangrijker vinden om een leuke avond te hebben of niet buiten de groep te vallen. Daarom zetten we ons in om de attitude rondom 'gevaar' te prioriteren.
- Conformereren naar de norm. Stimuleren dat mensen zich naar hun norm gedragen.
- Overschatten van het eigen kunnen. Laten zien en ervaren dat niet alle situaties beheersbaar zijn. Men erkent het gevaar, maar denkt hier mee om te kunnen gaan.

VIJF BEÏNVLOEDINGSSTRATEGIEËN

Om bij onze doelgroep de vertaalslag te maken van visie naar concrete maatregelen, gebruiken we vijf beïnvloedingsstrategieën. Het zijn psychologisch onderbouwde strategieën die leiden naar een praktisch en effectief maatregelenpakket.



1. BIEDEN VAN HANDELINGSPERSPECTIEF

Dit speelt vooral in op het doorbreken van gewoontegedrag en het versterken van de gewenste attitude.

Vertellen en laten ervaren welk gedrag ongewenst is, is één. Aangeven wat de doelgroep vervolgens kan doen om het gewenste gedrag te vertonen, is minstens zo belangrijk. Zo worden weerstanden en een gevoel van machteloosheid (het klinkt logisch, maar het kan toch niet anders') en gewoontes (ik denk er niet over na) doorbroken. In onze aanpak bieden we de verschillende doelgroepen concrete mogelijkheden.



2. ONTLOKKEN VAN SELF-PERSUASION

Dit speelt in op het creëren van de gewenste attitude, het tegengaan van zelfoverschatting en het doorbreken van gewoontes.

In plaats van de doelgroepen 'onze wijsheden op te leggen', geven we ze met onze maatregelen een duwtje in de rug. Zo kunnen ze zichzelf overtuigen (self-persuasion) van de pluspunten van het gewenste gedrag. Op deze manier helpen we hen om het alternatieve gedrag te ontdekken en te waarderen én voorkomen we weerstand.



3. TOEPASSEN VAN COMMITMENT

Dit sluit vooral aan bij het conformeren van de norm en het doorbreken van gewoontes.

Als iemand zich bij een onderwerp betrokken voelt, neemt de kans op gewenst gedrag toe. Deze betrokkenheid is onder meer te beïnvloeden via commitment. Dat wil zoveel zeggen als: laat mensen de juiste normen die ze al hebben en de goede bedoelingen voor zichzelf en vooral ook voor anderen, uitspreken. Waar mogelijk leggen we deze 'afspraken' vast (commitment) om de kans op gedragsverandering en -behoud te vergroten.



4. GEBRUIKEN VAN SOCIALE BEÏNVLOEDING DOOR PEER GROUP-LEDEN

Dit speelt vooral in op normstelling.

Peer groups hebben een belangrijke invloed op ons gedrag. Het zijn mensen met een vergelijkbare leeftijd, status of belangstelling, bij wie gemeenschappelijke gedragscodes heersen. Om onze boodschap zoveel mogelijk kracht bij te zetten, zetten we peers in om de boodschap binnen hun doelgroep uit te zetten. Daarnaast betrekken we bij de uitvoering van de maatregelen omstanders uit dezelfde doelgroep. Zo versterken we de norm.

**5. HANDELEN OP LOCATIE**

Dit sluit vooral aan bij het conformeren aan normen en het doorbreken van gewoontegedrag.

In onze aanpak ontplooiën we, waar mogelijk, activiteiten op locatie. Zo kunnen we inspelen op de emoties rond de activiteit, de rationele overwegingen, druk van de peer group en op het doorbreken van gewoontes. Naast het accent op locaties, willen we de doelgroep ook bereiken op momenten waarop ze essentiële keuzes maken.

**DIGITALE MEDIA**

Ook digitale media bieden veel mogelijkheden om de boodschap bij de doelgroepen onder de aandacht te brengen en te zorgen voor herhaling. Dat laatste versterkt de boodschap. We gaan hiervoor meer inzetten op online adverteren. Daarnaast gaan we zelf meer social content creëren. Zo laten we zien wat er allemaal gebeurt op het gebied van verkeersveiligheidseducatie, krijgen de volgers de boodschap nog op een andere manier te zien en creëren we betrokkenheid, want mensen willen zichzelf graag terugzien. Door in te zetten op meer volgers, krijgen we een groter bereik.

Naast de inzet via social media gaan wij ook inzet plegen op gamification en online gaming om onze doelgroepen ook via die weg te bereiken. Deze nieuwe middelen gebruiken we als aanvulling op onze huidige inzet om de strategie van gedragsbeïnvloeding te versterken.

Ontwikkelingen bij thema's en doelgroepen

Naast onze doorlopende inzet voor de landelijke verkeersveiligheids campagnes, kiezen we de aanvullende regionale thema's en doelgroepen waaraan we aandacht aan besteden op basis van verkeersongevalsanalyses. Dit doen we ieder jaar in het werkplan. Als gedurende het loopjaar van dit plan uit onderzoek blijkt dat andere thema's aandacht nodig hebben, spelen we daarop in.

Onze inzet voor de hoofdthema's, SPV-thema's: middelengebruik, snelheid, afleiding en fietsverlichting, is gekoppeld aan onze inzet voor de landelijke verkeersveiligheids campagnes: 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 tien interventies verdeeld over de verschillende thema's te laten plaatsvinden. Hierbij bereiken we provinciebreed in de leeftijdscategorie 18+ minimaal twintigduizend mensen per jaar.

De inzet per gemeente wordt 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.

5.5 BREDERE VERKEERSVEILIGHEIDSTHEMA'S

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

5.5.1 TRAJECT- OF LOCATIEGERICHTE AANPAK VERKEERS-(ON)VEILIGHEID**3E-AANPAK**

Als er verkeersonveiligheid is op een hele weg of route, bijvoorbeeld een doorgaande verkeersroute door een dorp, of een deel van een provinciale weg, is het moeilijker om gericht maatregelen te treffen. In dit soort situaties is een trajectgerichte aanpak vanuit een integrale benadering gebaseerd op de



3E-aanpak, een goede manier om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als basis voor de aanpak van verkeersonveiligheid zetten wegbeheerders daarom de 3E-aanpak steeds vaker in.

Een veilig verkeerssysteem bevat een op de weggebruiker afgestemde mix aan maatregelen. Maatregelen op gebied van mens, voertuig en weg zijn traditioneel te verdelen in techniek (weg en voertuig), handhaving en educatie en voorlichting. Ook wel aangeduid als de drie E's: Engineering, Enforcement en Education. Na een analyse van de problematiek hebben overheden de drie E's beschikbaar bij het zoeken naar oplossingen. Op basis van de analyseresultaten maken zij keuzes in de inzet van de drie E's. Doel is dat de drie E's elkaar versterken. Steeds vaker staat ook de E van Empowerment/Engagement erbij. Hierin staat de vraag centraal hoe je inwoners en weggebruikers een eigen rol kunt geven in de aanpak van ongewenst verkeersgedrag. De 3E-aanpak komt voor op provinciaal én op gemeentelijk niveau.

De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de infrastructurele maatregelen. Ze stellen hiervoor hun eigen plannen op. De politie voert de handhaving uit, onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. We hebben afgesproken dat we de maatregelen op het gebied van educatie in VVB-verband organiseren.

Vanuit de 3E-aanpak zetten we educatie vaak in als aanvulling op of als ondersteuning van infrastructurele maatregelen. Dit doen we in principe ook bij handhaving op een specifieke locatie of traject. Dit kunnen voorlichtingsmiddelen zijn die de politie gebruikt bij controles op bepaalde typen bestuurders, zoals vracht- of bestelauto's of motoren. Het kunnen ook complete campagnes zijn op een bepaalde weg of traject, waarin educatie en handhaving hand in hand gaan. Soms zijn het landelijke of regionale campagnes. Ook hierin zoekt de politie steeds de combinatie tussen educatie en voorlichting en repressie.

Kortom: bij deze aanpak werken wegbeheerders binnen het VVB veel samen met de politie. Dit doen ze op allerlei niveaus: provinciaal of regionaal niveau en soms ook op lokaal of rijksniveau. Hierdoor hebben we de afgelopen jaren op veel verschillende manieren aan verkeerseducatie en voorlichting gewerkt.

Vanuit ons vorig Beleidskader Verkeerseducatie 2017-2020 zijn de doelstellingen voor traject- of locatierichtte aanpak helaas niet bereikt. Ondanks onze inzet is het niet gelukt om bij trajectgerichtte activiteiten gemeenten te enthousiasmeren en meer 3E-(fiets)routes aan te pakken. Het aanpakken van routes kost veel energie en geld. Bij de meeste wegbeheerders ontbreekt het aan geld.

Succesvoller was de ondersteuning en uitvoering bij locatierichtte activiteiten in gemeenten, zoals het veiliger maken van schoolomgevingen (VSO) en buurtparticipatie. Ook hier is de 3E-aanpak toegepast. In ons Beleidskader is dit niet als doelstelling bij de 3E-aanpak opgenomen, maar het is er wel onderdeel van.

WAT GAAN WE DOEN?

We stellen de komende beleidsperiode per gemeente een voucher van vijfduizend euro beschikbaar voor ondersteuning bij het analyseren van een route. Daarmee kan een gemeente de hulp van specialisten inschakelen voor de uitwerking van een 3E-aanpak. Deze voucherregeling werken we nog verder uit. Daarnaast kunnen we vanuit het VVB-secretariaat ondersteuning bieden voor twee 3E-routes per jaar.

Een gedegen analyse is van grote waarde voor verkeersplannen. Hiervoor kunnen gemeenten bijvoorbeeld een creatieve werksessie organiseren en deze afronden met een korte notitie, een eerste globale scan laten maken van de route voor 3E-aanpak of een globaal plan van aanpak op laten stellen waarmee ze verder kunnen.

VERKEERSVEILIGE SCHOOLOMGEVING

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. 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.

In de gemeente Groningen is in 2017 een speciaal aanjaagproject geweest voor het vso-traject. Alle scholen zijn toen individueel benaderd. Gelukkig bleek ook dat op veel scholen het probleem niet of nauwelijks speelt. Een klein deel van scholen herkende de problemen, maar accepteerde dit of zag hierin geen rol voor zichzelf weggelegd. Ongeveer een kwart van de basisscholen heeft het traject destijds doorlopen.

GELEERDE LESSEN

De afgelopen jaren hebben we de volgende lessen geleerd:

- *Qua proces:* De kwaliteit van het proces doet ertoe. Succesvolle scholen hadden energieke werkgroepen die reuring rondom de thematiek wisten te creëren. Bovendien werkten ze aan gedragsafspraken met draagvlak. Sommige processen zijn helaas minder soepel verlopen. Werkgroepen die maar geen start maakten, uitval van leden, werkgroepen die zich halverwege terugtrokken of maar niet tot een afronding kwamen. Een 'sense of urgency' is vaak een voorwaarde voor een soepel proces.

- *Qua gedragsafspraken:* Het traject begint eigenlijk pas, als het is afgerond. De gedragsafspraken blijken veel onderhoud te vergen. Om deze op de agenda te houden, zijn de volgende acties aan te bevelen: inzet wijkagent, intakegesprek nieuwe ouders, acties om goed gedrag te belonen, regelmatig contact met buurtbewoners en speciale aandacht voor oppasopa's en -oma's. Deze laatste blijken volgens een evaluatie in Friesland vaak niet op de hoogte. Voor een goede borging van de afspraken is het belangrijk verkeersouders en/of het verkeersveiligheidslabel te hebben.
- *Qua locatie:* Als het belang van het kind voorop staat, zijn ouders overal te mobiliseren. Dit gaat dwars door alle lagen van de bevolking heen. Het is op grote en kleine scholen mogelijk. Werkgroepen zijn het meest effectief als het verkeer bij de school een lokaal karakter heeft. De problematiek valt dan binnen de invloedssfeer van de werkgroep. Als de school aan een drukke weg zit met veel gebiedsvreemd verkeer, richten de blikken zich sneller op de gemeente. Scholen met een speciaal profiel en een regionale functie lijken oververtegenwoordigd in de problematiek.
- *Qua inrichting schoolomgeving:* Met minder autoverkeer bij scholen zijn ergernissen rond halen en brengen te vermijden. Voorkomen is beter dan genezen. Waarom bij het ontwerp van de schoolomgeving de fiets niet een concurrentievoordeel geven? Als je met de fiets dichterbij kan parkeren dan met de auto, besluiten ouders eerder te fietsen. Dit is een zogenaamde 'nudge', het stuurt gedrag zonder keuzevrijheid weg te nemen. Begin bij het ontwerp van een schoolomgeving met een structuur voor langzaam verkeer en vervolgens pas met het ontwerp voor snelverkeer. Nu is de volgorde meestal andersom.

WAT GAAN WE DOEN?

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.

5.5.2 FIETSSTIMULERING

Vanuit Fietsbeleid van de provincie Groningen wordt aandacht besteed aan fietsstimulering en het langer actief en vitaal deelnemen aan het verkeer. Het uitvoeringsplan Fiets van de provincie Groningen schenkt veel aandacht aan fietsstimulering. Het plan is vooral gericht op de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Vanuit dit beleidskader sluiten wij bij het Fietsbeleid aan en gaan, door middel van een communicatieve verkeersveiligheidsaanpak op schoolroutes, ook aandacht besteden aan veilige schoolroutes, heterogeniteit op het fietspad en gedrag. We gaan integraal samenwerken, met als doel de kwetsbare verkeersdeelnemers zo veel en zo lang mogelijk veilig te laten deelnemen aan het verkeer.

WAT GAAN WE DOEN?

Vanuit (provinciaal) Fietsbeleid besteden we aandacht aan het stimuleren van ouders en kinderen om meer op de fiets naar school of activiteiten te gaan. Voor fietsstimulering is budget gereserveerd in het Uitvoeringsprogramma Fiets van de provincie Groningen.
Doel is om 75 basisscholen (t/m 2023) te laten deelnemen aan een fietsstimuleringsactie.
Voor de communicatieve verkeersveiligheidsaanpak op schoolroutes is budget in dit Beleidskader gereserveerd.
We gaan op twee schoolroutes per jaar een communicatieve verkeersveiligheidsaanpak uitvoeren.

5.5.3 VOORLICHTINGSCAMPAGNE OVER FIETSHELMEN (0-12 EN 70+)

Fietzers vormen een risicogroep voor het krijgen van traumatisch hersenletsel na een fietsongeval. In Nederland is er geen wet- of regelgeving opgesteld voor het gebruik van de fietshelm. Als een fietser van de fiets valt of geschept wordt, bestaat de kans dat deze op zijn hoofd valt. Uit onderzoek van de provincie Groningen en het UMCG naar ongevallen met onder andere fietsers, is gebleken dat hoofdletsel met 28% het meest voorkomt, als je dit vergelijkt met het letsel aan alle lichaamsonderdelen. Een kind dat van de fiets valt of wordt geschept, valt bijna altijd op zijn of haar hoofd. Een helm kan voor kinderen, maar ook voor ouderen een uitkomst bieden om de kans op (hersens)schade te verkleinen. Kortom: de fietshelm kan een belangrijke bijdrage leveren aan de bescherming tegen risico's van het vallen van de fiets en bij ongelukken in het verkeer. Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat bij een ongeval fietsers met helm ongeveer 60% minder kans hebben op ernstig, en ongeveer 70% minder kans op dodelijk hoofdletsel.

In het SPV2030 is de ambitie opgenomen dat kwetsbare verkeersdeelnemers, met name kinderen en ouderen, met passende persoonlijke bescherming deelnemen aan het verkeer. Kortom: het dragen van een helm is normaal geworden.

WAT GAAN WE DOEN?

In overleg met verschillende stakeholders bepalen we nog of wij voorlichting gaan geven over de fietshelm als beschermingsmiddel, voor de leeftijdscategorieën 0 t/m 12 en 70+ jaar. Voor de categorie 70+ zoeken we daarbij aansluiting met het Doortrappen programma voor senioren/oudere fietsers, zie paragraaf 5.2 Hoofdthema's.

5.5.4 TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN - ADVANCED DRIVER ASSISTANCE SYSTEMS (ADAS)

De ontwikkelingen in rijtaakondersteunende hulpsystemen en technologische ontwikkelingen in auto's gaan snel. Zo snel dat deze systemen steeds vaker worden toegepast in (goedkopere) auto's. Het SPV-thema 'Technologische ontwikkelingen' vraagt hier ook aandacht voor.

Over het algemeen hebben rijhulpsystemen auto's veiliger gemaakt, maar het effect ervan is zeer verschillend.

Veel autobestuurders weten niet hoe ze deze systemen (veilig) moeten gebruiken. Het gebrek aan kennis over ADAS lijkt de grootste bottleneck voor de doorbraak van het gebruik ervan. Veel zakelijke rijders zijn zich niet bewust van de ADAS die ze bezitten, terwijl de bestuurders die wel weten welke systemen ze bezitten, deze over het algemeen ook gebruiken.

WAT GAAN WE DOEN?

Er valt winst te halen in het bekend maken van ADAS en het juiste gebruik ervan. We gaan hier via de werkgeversaanpak verkeersveiligheid (zie paragraaf 5.3) aandacht aan besteden.

5.5.5 NIEUWE NEDERLANDERS

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. We bieden onze brochure nationaal aan. Verschillende provincies gebruiken deze. Inmiddels zijn er ongeveer zeventigduizend exemplaren uitgegeven. Daarnaast krijgen internationale studenten in Groningen-stad de brochure ook bij het begin van hun studie.

WAT GAAN WE DOEN?

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

5.5.6 VOORLICHTING BIJ WEGWERKZAAMHEDEN

Om wegwerkzaamheden veiliger te laten verlopen, zetten we de campagne Samen Wegwerken in. Deze is in noordelijk VVB-verband opgezet. Het doel is: de wegwerkers verkeersveilig laten werken en het verkeer aansporen zich aan de snelheid en maatregelen te houden en extra goed op te letten. Uit een enquête onder weggebruikers van Publiekspanel Rijkswegen Noord is gebleken, dat ze de campagne waarderen en dat ze het belangrijk vinden dat er aandacht is voor dit thema. Deze campagne willen we verder uitrollen in de hele provincie, zodat we deze bij praktisch alle wegwerkzaamheden kunnen voeren. Daarnaast kunnen we de campagne inzetten op omleidings- of sluipt-routes, om weggebruikers te verzoeken rustig te rijden en rekening te houden met aanwonenden.

WAT GAAN WE DOEN?

Omdat wegwerkzaamheden nooit hetzelfde zijn, gaan we in samenwerking met omgevingsmanagers onderzoeken hoe we de campagne Samen Wegwerken meer locatie specifiek kunnen inzetten.

5.5.7 MODDERCAMPAGNE

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 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.

WAT GAAN WE DOEN?

We gaan door met het voeren van onze moddercampagne en blijven samen met stakeholders uit het VVB-netwerk agrariërs informeren over de risico's van modder op de weg.



5.6 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 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.

De volgende doelgroepen, modaliteiten en (SPV) thema's hebben ook (extra) aandacht nodig, aldus de gemeenten:

5.6.1 SPV-THEMA: KWETSBARE VERKEERSDEELNEMERS EN HETEROGENITEIT IN HET VERKEER

VOETGANGERS

Een voetgangersongeval is alleen een verkeersongeval als er een rijdend voertuig bij betrokken is. Tussen 2010 en 2019 zijn er landelijk per jaar gemiddeld 59 voetgangers overleden als gevolg van een verkeersongeval (bron: SWOV). Het aantal voetgangersdoden is in de periode 1999-2019 met 62% gedaald. Het ongevalsrisico van voetgangers en fietsers is ongeveer even hoog. Dat van snor- en bromfietzers is een factor 3 à 4 hoger en dat van inzittenden van personen- en bestelauto's is een factor 7 à 8 lager.

De meeste ernstige ongevallen met voetgangers gebeuren binnen de bebouwde kom, met een auto als tegenpartij. Belangrijke factoren bij ongevallen met voetgangers zijn: de rijsnelheid van het autoverkeer, de inschatting van de snelheid van de auto door de voetganger, afleiding en verlichting. Het zijn vaak oudere voetgangers die slachtoffer worden van een verkeersongeval. Bij een botsing van een voetganger met een motorvoertuig wordt de bots-energie voor een groot deel op het lichaam van de



voetganger overgedragen. Daarbij is de kans op overlijden groot. Alleen bij een botssnelheid lager dan 30 km/uur, is de kans op overleven redelijk groot.

MOTOREN

Circa 1,4 miljoen Nederlanders hebben een motorrijbewijs. Slechts de helft is ook echt in het bezit van een motorfiets, te weten: 679.848 mensen. De provincie Groningen noteert 26.041 geregistreerde motorfietsen (bron: CBS). Gemiddeld rijdt deze doelgroep 1.200 tot 3.400 km per jaar en dan vooral in de maanden april tot en met september. Van alle ernstige en dodelijke motorongevallen in Nederland bestaat 50 procent uit een botsing tussen een motor en een auto en veertig procent uit een enkelzijdig ongeval. Dat wil zeggen: een ongeval waarbij aangenomen wordt dat er geen ander voertuig betrokken is (BRON, 2016). De staat van de motoren en van het wegdek speelt maar een kleine rol in de ongevalsoorzaken. Door de gebrekkige ongevalregistratie is lastig te benoemen wat de oorzaken van deze ongevallen zijn.

In de periode 2014-2019 zijn in de provincie Groningen 264 motorrijders verkeersslachtoffer geworden.

SCOOTMOBIELLEN

Halverwege 2006 waren er in Nederland naar schatting 150.000 scootmobielen. In 2013 waren dit er al 250.000. De eerdere verwachtingen waren dat dit aantal zou stijgen naar 600.000 in 2030. Wijzigingen in het verstrekkingenbeleid van de afgelopen jaren, eigen bijdrage nodig, maken deze verwachting niet langer aannemelijk.

Volgens cijfers van het CBS is het landelijk aantal verkeersdoden onder scootmobielers tussen 2010 en 2015 verdubbeld: van 19 naar 41. Deze stijging lijkt de afgelopen jaren niet verder te hebben doorgezet.

In onze eigen provincie hebben 36 ongelukken met een scootmobiel plaatsgevonden in de periode 2014-2019. Vergeleken met andere modaliteiten, zoals bijvoorbeeld lopen en fietsen, is dit een laag aantal. Opvallend is dat 22 slachtoffers ouder dan 70 waren.

In 2018 heeft de SWOV een dieptestudie gedaan naar 35 scootmobielongevallen.

Analyse hiervan leert dat ongevallen vaak te maken hadden met:

- wegkarakteristieken: te smal fietspad, lastige berm, afbakening door stoeprand of krappe boogstraat;
- voertuigkenmerken: instabiel, manier van remmen;
- menskenmerken: medische conditie door een of meer aandoeningen, te dicht bij kant fietspad rijden, te snel rijden voor situatie en onervarenheid.

VRACHTVERKEER EN BESTELAUTO'S

In de periode 2009-2018 vielen er landelijk gemiddeld 80 verkeersdoden per jaar door een ongeval waarbij een vrachtauto betrokken was. Daarnaast vielen er 67 verkeersdoden door een ongeval waarbij een bestelauto betrokken was, bron: SWOV.

Er vallen meer slachtoffers onder de tegenpartij dan onder de inzittenden van de vracht- of bestelauto's. Het overlijdensrisico voor de tegenpartij is hoger als hij of zij tegen een vrachtauto of bestelauto botst, dan wanneer hij of zij tegen een personenauto botst.

Onder de tegenpartij vallen de meeste doden bij ongevallen met vrachtauto's op provinciale wegen en bij ongevallen met bestelauto's op 50km/uur-wegen.

Opvallend is dat kop-staartongevallen met een stilstaand voertuig en rechterflankongevallen bij vracht- en bestelauto's, onder andere de dodehoekongevallen, relatief vaker voorkomen dan bij personenauto's.

Belangrijke factoren die bijdragen aan ongevallen met vracht- en bestelauto's zijn de vaak jonge leeftijd van de bestuurder, vermoeidheid, afleiding en taakbelasting van de chauffeur. Ook klapbanden, een instabiele of te zware belading van het voertuig spelen een rol. Tenslotte zijn andere verkeersdeelnemers zich te weinig bewust van de eigenschappen van vrachtauto's.

Uit onderzoek is gebleken dat een goede veiligheidscultuur binnen een vervoersbedrijf kan leiden tot veiliger rijgedrag van chauffeurs. Hier liggen mogelijk kansen bij de werkgeversaanpak verkeersveiligheid, zie hiervoor paragraaf 5.3.2.

In verhouding tot ander vervoerswijzen zijn er in onze provincie relatief weinig verkeersslachtoffers geregistreerd voor vrachtverkeer. Wel staan er meer slachtoffers genoteerd voor bestelverkeer.

LANDBOUWVERKEER

In de provincie Groningen is landbouw, akkerbouw en veeteelt, een belangrijke bedrijfstak. Het landbouwverkeer gebruikt de provinciale en gemeentelijke wegen. Landbouwvoertuigen zijn tegenwoordig imposant. Daardoor ervaren weggebruikers ze al snel als gevaarlijk. Regelmatig komt dit onderwerp in de politiek en de media aan de orde. Dit is vooral wanneer er verkeersonveilige situaties zijn en/of beperking van de doorstroming van het overige verkeer.

Ook komt het onderwerp landbouwverkeer regelmatig aan de orde in het Verkeer- en Vervoerbe- raad (VVB). Een terugkerend verzoek is om landbouwverkeer uit dorpskernen te weren en dit type verkeer gebruik te laten maken van de provinciale wegen die langs de dorpskernen liggen. In 2021 heeft onderzoek naar de toekomstige functie van het landbouwverkeer op de wegen in de provincie Groningen plaatsgevonden. Hieruit is een Landbouwnetwerk opgesteld met hierin wegen waar landbouwverkeer wel of niet langs kan rijden.

In onze provincie is het aantal ongevallen waarbij een landbouwvoertuig betrokken is, betrekkelijk laag.

WAT GAAN WE DOEN?

Niet in alle gemeenten komt de hiervoor beschreven problematiek (paragraaf 5.6.1) onder deze doel- groepen, modaliteiten of thema's (evenveel) voor. Daarom regionaliseren wij onze inzet. Bijvoorbeeld op basis van bevolkingsopbouw en ongevalsbetrokkenheid. Waar het risico groter is, plegen we meer inzet. Dit doen we vanuit onze gemeentelijke, regio specifieke aanpak. Als er kansen en mogelijkheden zijn om het met meerdere gemeenten op te pakken, dan doen we dat.

5.6.2 PARTICIPATIE VAN INWONERS EN VERKEERSDEELNEMERS

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

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 buurt- tacties van buurtbewoners zelf, onder begeleiding van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Zo heeft VVN bijvoorbeeld verschillende Groningse buurten beloond met een buurtlabel, om zo hun inzet voor verkeersveiligheid te bevorderen. Ook werken, in het project Veilige schoolomgeving, ouders aan de verbetering van de subjectieve verkeersonveiligheid in de omgeving van scholen.

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

WAT GAAN WE DOEN?

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. We helpen inwoners hun plannen uit te voeren, als deze een educatief karakter hebben en dit past binnen de beschikbare middelen.

5.6.3 MAATWERK PER GEMEENTE

Naast de reguliere VVB-vergaderingen organiseren we twee keer per jaar een regio-overleg. Zo krijgen we inzicht in de regiospecifieke vragen. Wensen, ideeën en vragen die in deze overleggen naar voren komen, kunnen we eventueel vanuit het VVB-secretariaat oppakken.

Behalve de hierboven aangegeven regionale en gemeentelijke thema's, geven gemeenten ons de volgende regionale aandachtspunten 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.

WAT GAAN WE DOEN?

Voor dit soort onderwerpen en thema's is ook kleinschalig maatwerk per gemeente of regio mogelijk. Zo kunnen we ook aan oplossingen van regio specifieke (lokale) problematiek meewerken. In de begroting van dit Beleidskader is budget beschikbaar om regionaal (extra) aanvullende of meer van dezelfde verkeerseducatieactiviteiten te (laten) organiseren.

We bekijken in onze jaarlijkse werkplannen op wat voor een manier we hieraan kunnen bijdragen.



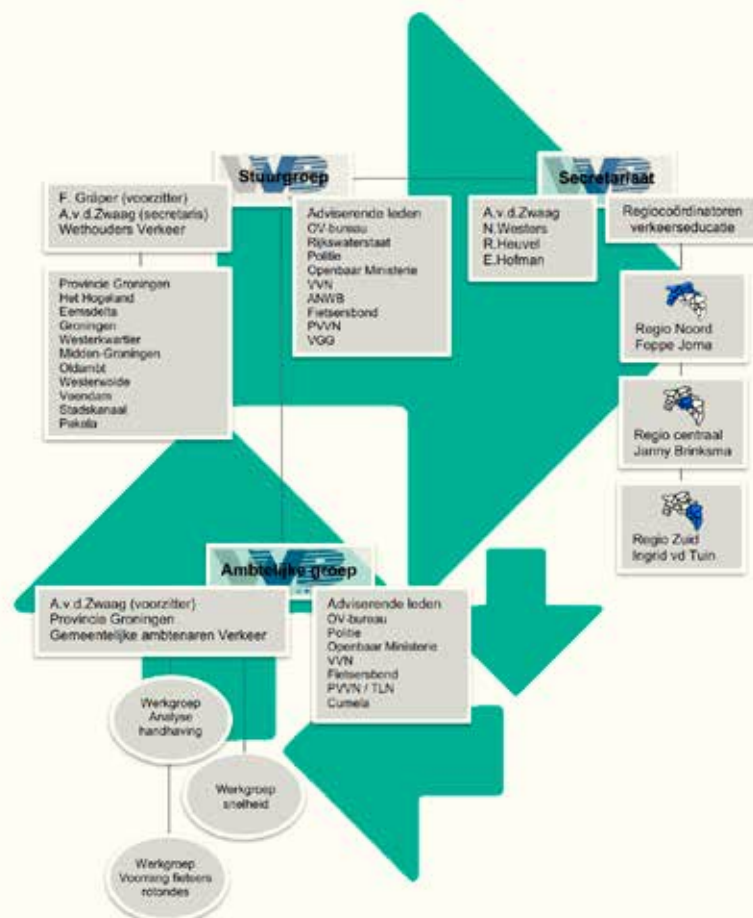


6. ORGANISATIE

Het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB) Groningen is een samenwerkingsverband van de provincie Groningen, de gemeenten en maatschappelijke organisaties, waarin overleg en afstemming plaatsvindt over het brede werkveld van verkeer en vervoer. Eén van de onderdelen waarmee het VVB-secretariaat zich bezighoudt, is de organisatie van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes voor alle gemeenten in de provincie Groningen. Dat gebeurt onder de naam Verkeerswijzer Groningen.

6.1 VVB-SECRETARIAAT

Het secretariaat van het Verkeer- en Vervoerberaad is ondergebracht bij de afdeling Mobiliteit Beleid van de provincie Groningen. Het secretariaat is verantwoordelijk voor de organisatie en ondersteuning van alle activiteiten van het VVB-Groningen. Het secretariaat is de centrale schakel tussen veel partijen en organisaties op het gebied van verkeer en vervoer.



Schematische weergave van het VVB Groningen

In het jaarlijkse VVB-werkplan reserveren we budget voor de taken van het VVB-secretariaat. Op het secretariaat werken op het moment van schrijven zeven mensen met een taakomvang van 5,32 fte, te weten:

- Drie regiocoördinatoren verkeerseducatie: samen 2,09 fte;
- Een secretariael medewerker/ondersteunend communicatiemedewerker: 0,77 fte;
- Een communicatieadviseur: 0,66 fte.

Zij worden betaald uit het VVB-werkplan.

- Een medewerker Verkeerseducatie 0,73 fte;
- Secretaris VVB en teamleider 0,925 fte.

De provincie Groningen betaalt deze medewerkers

We hebben de provincie in drie regio's verdeeld. Zo kunnen we scholen en gemeenten goed ondersteunen en een evenwichtig programma van verkeerseducatieactiviteiten binnen de hele provincie (laten) organiseren.

Elke school en gemeente heeft een vaste contactpersoon: een regiocoördinator verkeerseducatie. De drie regiocoördinatoren zijn contactpersoon binnen hun gebied voor in totaal vierhonderd scholen (vestigingen), zeven lokale VVN-afdelingen en de gemeentelijke VVB-vertegenwoordigers. Dit zijn gegevens uit 2020.

TAKEN VVB-SECRETARIAAT

Als VVB-secretariaat zijn we verantwoordelijk voor de organisatie van alle activiteiten van het VVB-Groningen en voeren we de regie op de uitvoering van het VVB-werkplan. Hiervoor stellen we jaarlijks een gezamenlijk, dus provinciebreed, werkplan op. Sinds 2015 zijn we regionaal regisseur van verkeerseducatie- en verkeersveiligheidscampagnes. Daarom voeren we alle organisatorische werkzaamheden in VVB-verband uit. We doen dit voor alle gemeenten en de provincie Groningen.

We zorgen voor de samenstelling van het verkeerseducatieaanbod en de monitoring op de kwaliteit daarvan, de promotie van het verkeerseducatieaanbod bij de afnemers (vooral scholen) en de afstemming hierover met de afzonderlijke gemeenten in de regio's.

Ook stimuleren we scholen om deel te nemen aan het Verkeersveiligheidslabel en begeleiden we hen hierbij. Verder zorgen we voor het (laten) uitvoeren van voorlichtingscampagnes, landelijke campagnes, voor de uitvoering van projecten en voor de afhandeling van financieringsaanvragen van bijvoorbeeld lokale projecten.

We hebben ook een uitvoerende taak op het gebied van communicatie en promotie van het aanbod. Zo beheren we de website, produceren we het promotiemateriaal en handelen we aanvragen en verzoeken af.

Daarnaast zijn we regionaal regisseur voor het nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Bovendien zorgen we voor de organisatie en coördinatie van activiteiten in het kader van het SPV2030. Ook zijn we eerste aanspreekpunt voor de provinciebrede afstemming over verkeershandhaving en verkeersveiligheidscampagnes. Verder hebben we de taak om betrokkenen hierover te informeren. In het kader van verkeershandhaving voeren we overleg met de politie Eenheid Noord-Nederland en het Openbaar Ministerie.



Regio indeling ondersteuning scholen en gemeenten

Daarnaast ondersteunen we de ambtelijke overleggroep, de stuurgroep en de VVB-werkgroepen. In dit kader signaleren we ook landelijke ontwikkelingen en trends. We stellen vast of deze gevolgen hebben voor het verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid in Groningen. Daartoe onderhouden we nauwe contacten met lokale organisaties via de provinciale vertegenwoordigers van de Fietzersbond, ANWB, VVN, Cumela, TLN, het landelijk Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), het CROW en het Fietsberaad. Daarnaast nemen wij deel aan het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid Gedragsbeïnvloeding (in IPO-verband) en het landelijke checklist/toolkit Verkeerseducatie-overleg (KpVV). Ook doen we mee met landelijke trajecten. Hieronder vallen de overleggen over mogelijkheden van evaluatie van verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes. Verder zijn we vertegenwoordiger in het landelijke Beleidsteam verkeersveiligheidscampagnes (ministerie I&W).

Ten slotte streven we ernaar om in de ontwikkeling van verkeerseducatieactiviteiten en voorlichtingscampagnes in noordelijk verband samen te werken. We zijn regionaal regisseur van verkeerseducatie- en verkeersveiligheidscampagnes. We overleggen met het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân (ROF).

REGIO-OVERLEG - REGIONALISERING INZET

Twee keer per jaar hebben we een regio-overleg met ambtelijke vertegenwoordigers en lokale organisaties zoals VVN. Dan bespreken we de voortgang van de uitvoering van ons verkeerseducatieprogramma op scholen en op straat en de regionale invulling hiervan, bijvoorbeeld extra inzet ten behoeve van een specifiek regionaal verkeersveiligheidsthema.

6.2 SAMENWERKING

Verkeerseducatie is een belangrijk onderdeel van ons beleid. In de vorige hoofdstukken heeft u gelezen wat we hierin gaan doen. Het VVB beslaat het gehele verkeer- en vervoersterrein. Hierbij zijn veel stakeholders betrokken. Daarom hebben we als taken: het bevorderen van kennisuitwisseling en het afstemmen van vraagstukken en activiteiten binnen het brede verkeers- en vervoersveld. Daartoe signaleren we ontwikkelingen. Waar het kan, zorgen we voor vertaling van rijksbeleid in regionaal en lokaal beleid. Als er kansen liggen om verkeersveiligheidsvraagstukken gezamenlijk en vanuit meerdere beleidsterreinen op te pakken, dan stimuleren we dat. We streven ernaar om dit te ondersteunen. Hierbij zoeken we de samenwerking op met bekende partners en stakeholders, maar ook met nieuwe partijen.

6.2.1 STAKEHOLDERSCOMMUNICATIE – MEER VERBINDING EN NIEUWE PROACTIEVE MANIER VAN INFORMEREN EN UITVRAGEN

Onze stakeholders zijn essentieel om onze doelen te bereiken. Dit geldt voor partijen die onderdeel zijn van het VVB, partijen waar we al mee samenwerken buiten het VVB en nieuwe partijen. Behalve dat ze een bijdrage leveren aan onze organisatiedoelen, willen we een meer verbindende rol hierin spelen.

PERSOONLIJK CONTACT IS KERNWAARDE

We hanteren een proactieve benadering van onze stakeholders, partners, doelgroepen, deelnemers en passanten op straat, tijdens festivals, scholen, bedrijven en gemeenten. Wij willen mensen ontmoeten, ze (aan)spreken, ze uitnodigen om iets over hun eigen gedrag en verkeers(on)veiligheid te leren.

We zijn geen organisatie op afstand. We willen mensen graag zien en in de fysieke ruimte beleven hoe iets eruit ziet, wat er speelt op een school, in een bedrijf of bij een gemeente. Daarom onderhouden wij onze contacten persoonlijk en door scholen, bedrijven en gemeenten fysiek te bezoeken.

VVB PARTNERS

GEMEENTEN

De gemeenten moeten we, als mede-opdrachtgevers, goed geïnformeerd houden. Dit doen we nu in periodieke regio-overleggen, via de site, de nieuwsbrief en één op één grotendeels via de regiocoördinatoren verkeerseducatie. We gaan met gemeenten werken aan:

- Verbetering inhoud en vorm

Omdat deze informatievoorziening nóg beter kan, gaan we onderzoeken hoe we dit qua inhoud en vorm kunnen uitbreiden en verbeteren. Dus: aan welke informatie is behoefte en welke middelen kiezen we?

- Input

Daarnaast hebben we behoefte aan input vanuit de gemeenten. Hiervoor geldt hetzelfde: we gaan onderzoeken via welke weg we meer input kunnen krijgen, zodat we nog beter weten wat er speelt op lokaal niveau, waar behoefte aan is en welke suggesties gemeenten hebben.

- Versterking output

Ten slotte willen we de gemeenten nauwer betrekken bij het verder uitzetten van campagnes en het delen van content. Via hun eigen online en offline kanalen kunnen de campagnes nog meer zichtbaar worden, wat het effect vergroot. Zodra we zelf meer online content gaan creëren, gaan we gemeenten via de communicatieadviseurs betrekken bij het verspreiden ervan. Daarnaast hebben we behoefte aan input voor content. Deze willen we ook bij de gemeenten gaan ophalen.

ANDERE OVERHEIDSPARTIJEN

Ook andere overheidspartijen hebben kennis en kunde die ons kan helpen. Ook hen moeten we daarom goed op de hoogte houden. Zo kunnen ze een rol spelen in de versterking van verkeersveiligheidscampagnes. We betrekken ze ook bij de nieuwe manieren van informeren en input ophalen. De samenwerking met de politie is uitgebreider, zie 5.3.2 Communicatie-inzet bij verkeersveiligheidscampagnes.

MAATSCHAPPELIJKE BELANGENORGANISATIES

Maatschappelijke belangenorganisaties staan in nauw contact met hun doelgroep. Vaak directer dan wij. Bovendien weten ze goed wat er speelt bij hun achterban. Daarom zijn ze een belangrijke schakel voor input en output en moeten ze goed aangehaakt zijn. Ook hen betrekken we daarom bij de nieuwe manieren van informeren en uitvragen.

Zelf hebben ze aangegeven behoefte te hebben aan rondetafelgesprekken om elkaar beter te informeren. Dus dit gaan we organiseren.

SCHOLEN

Met scholen hebben we vooral één op één contact via de regiocoördinatoren verkeerseducatie. Elke school heeft een vaste contactpersoon. Scholen weten goed wat er speelt bij hun leerlingen. Hen betrekken we ook bij de nieuwe manieren van informeren en input ophalen.

Een groot deel van onze inzet aan verkeerseducatieactiviteiten 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 en scholen te stimuleren tot deelname aan (meer) activiteiten en aan ons Verkeersveiligheidslabel, bezoeken wij scholen (minimaal) één keer in de twee jaar.

BEKENDE OVERIGE STAKEHOLDERS

Ook overige stakeholders betrekken we bij onze nieuwe manier van informeren en uitvragen. Hoe we daarnaast contact met ze onderhouden, is specifiek per partij.

NIEUWE SAMENWERKINGEN

We willen meer mensen, beter bereiken met onze verkeersveiligheidscampagnes. Daarom gaan we meer multidisciplinair werken. Verkeer is voor veel mensen geen doel, maar een middel. Dat pleit ervoor het niet als losstaand thema te zien, maar te integreren in andere thema's. Vooral onderwerpen die samenhangen met plezier, zoals sporten, zijn geschikt. Dan ontvangen mensen de boodschap op een positievere manier. Bovendien kunnen we, door samenwerking met partijen uit andere disciplines, gebruikmaken van elkaars kennis, kunde, netwerken en bereik. Een goed voorbeeld hiervan is Door-trappen.

WAT GAAN WE DOEN?

We gaan de samenwerking zoeken met partijen die op andere terreinen actief zijn. Hierbij valt te denken aan: sportstudies van de Hanzehogeschool, Verslavingszorg en de GGD en studies, scholen of faculteiten waar ze ver zijn met innovatie en ze ons verder kunnen helpen met een meer innovatieve werkwijze.

NOORDELIJKE PROEFTUIN VERKEERSVEILIGHEID

De noordelijke VVB's hebben het initiatief genomen om samen te onderzoeken of we het aantal verkeersslachtoffers kunnen verminderen. Met een andere, proactieve benadering en een slimmere manier van samenwerken met onze verkeersveiligheidspartners. Daarom zijn we in 2016 gestart met de Noordelijke Proeftuin verkeersveiligheid. Hier kijken we vooral naar de thema's snelheid, alcohol en (fiets)infrastructuur. Educatie kan onderdeel zijn van de maatregelen.

WAT GAAN WE DOEN?

In de begroting van ons jaarlijkse werkplan reserveren we financiële middelen voor deelname aan educatieve pilots in Noordelijk VVB-verband en deelname vanuit het VVB-secretariaat in de Noordelijke Proeftuin.



6.3 MONITORING EN EVALUATIE

Sinds de start van onze centraal gecoördineerde organisatie voor verkeerseducatieactiviteiten en verkeersveiligheidscampagnes (Verkeerswijzer Groningen 2015), hebben we tot 2021 400.000 Groningers bereikt met onze verkeerseducatieactiviteiten op scholen, straat en festivals.

Een belangrijk onderdeel van onze organisatie is de focus op de kwaliteit en kwantiteit van de uitgevoerde (verkeerseducatie) activiteiten en de effectiviteit van onze inzet.

Hiervoor hebben wij een Monitoring en Evaluatieplan opgesteld (M&E-plan). Hierin staat beschreven welke gegevens, op basis van onze doelstellingen en kaders, we bijhouden om de kwaliteit en kwantiteit van onze verkeerseducatieactiviteiten te kunnen volgen.

Al bij de opdrachtverlening vragen we de uitvoerders van de verkeerseducatieactiviteiten om indicatoren voor monitoring en evaluatie bij te houden. Het is belangrijk om te weten of we de doelgroepen bereiken, te meten wat de kwaliteit van een activiteit is en op welke manier die bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Elk jaar maken wij een Infographic Verkeerswijzer Groningen (zie voorbeeld op pag. 80). Hierop is te zien hoeveel deelnemers we onder de verschillende doelgroepen of thema's hebben bereikt.

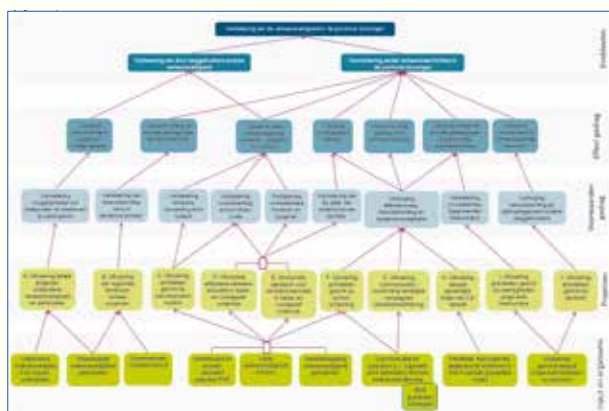
In bijlage A vindt u de Infographics over de jaren 2017 t/m 2019.

IMPACTMODEL VERKEERSEDUCTIEACTIVITEITEN

Een directe relatie tussen de verkeerseducatie-activiteiten en de verkeersveiligheid is lastig te leggen. Daarom hebben we voor het evalueren van de bijdrage van ons activiteitenprogramma aan de provinciale verkeersveiligheidsdoelstelling in het Monitoring en Evaluatieplan, een zogenaamd Impactmodel verkeerseducatie-activiteiten opgezet. De gedachte hierachter is dat de uitvoering van juiste verkeerseducatie-activiteiten een positieve bijdrage levert aan het behalen van het einddoel. In het impactmodel is omschreven hoe de uitvoering van verkeerseducatie-activiteiten een bijdrage levert aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het impactmodel bestaat uit 5 lagen, zie de onderstaande tabel.

LAAG	NAAM	TOELICHTING
1	Einddoelen	In deze laag zijn de uiteindelijke doelen waaraan, met de uitvoering van permanente verkeerseducatie, een positieve bijdrage wordt geleverd opgenomen
2	Effect gedrag	In deze laag zijn de gedragseffecten voor verkeersdeelnemers opgenomen. Dit zijn de benodigde effecten die bij verkeersdeelnemers moeten worden bereikt om de einddoelen te behalen
3	Voorwaarden gedrag	Om de gedragskundige effecten (laag 2) te bereiken, moet aan gedragskundige voorwaarden worden voldaan. Deze voorwaarden zijn opgenomen in laag 3.
4	Projecten	In deze laag zijn de verschillende projecten, waaronder permanente verkeerseducatie, opgenomen die het Secretariaat VVB Groningen uitvoert. De projecten moeten een bijdrage leveren aan het bewerkstelligen van de gedragskundige voorwaarden (laag 3)
5	Input en Organisatie	Om te komen tot de uitvoering van de juiste projecten (laag 4) worden vanuit het Secretariaat VVB Groningen en de partners (financiële, organisatorische, communicatieve) acties en maatregelen ondernomen (laag 5).

Toelichting lagen impactmodel M&E-plan verkeerseducatie-activiteiten



Impactmodel verkeerseducatieactiviteiten

Hiernaast is het impactmodel voor de verkeerseducatie-activiteiten weergegeven.

Deze figuur is op *groot formaat* opgenomen in bijlage B.

In de figuur zijn de vijf lagen uit het impactmodel zichtbaar.

Met pijlen zijn de verbindingen tussen de projecten, verkeerseducatieactiviteiten, campagnes en de bijdrage daarvan aan hogere lagen weergegeven.

De verkeerseducatieactiviteiten en verkeersveiligheids-campagnes die we uitvoeren vallen in de onderste twee lagen van het impactmodel (4 'Input en organisatie' en 5 'Projecten'). De aspecten van deze twee lagen zijn in het M&E-plan uitgewerkt in monitoringsvariabelen. De variabelen geven inzicht in waarop we sturen, qua uitvoering en kwaliteit. Elke monitoringsvariabele is uitgewerkt in een monitoringsindicator.

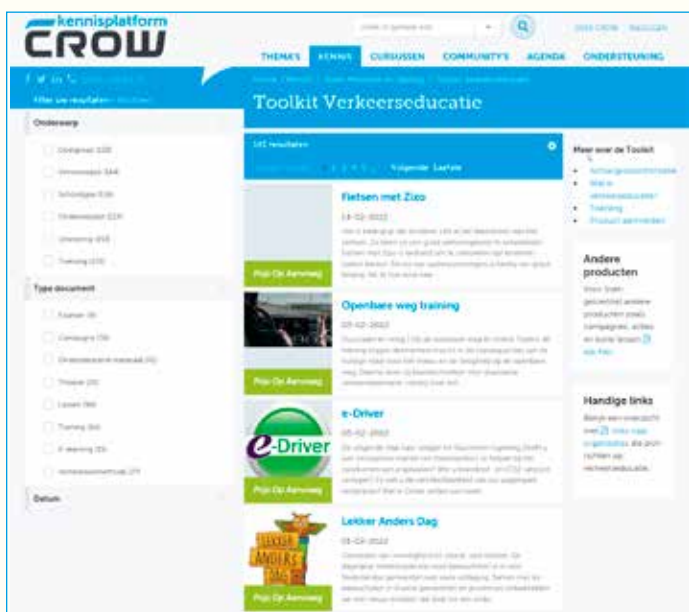
De indicator geeft aan op welke wijze we de bijdrage van de activiteiten aan de einddoelen meten. Het VVB Groningen is met deze aanpak van monitoring en evaluatie uniek in vergelijking met andere verkeersveiligheidsregio's in Nederland.

EEN VOORBEELD:

Vanuit onze ongevalsanalyse en de landelijke trends, weten we dat afleiding in het verkeer door het gebruik van de mobiele telefoon bijdraagt aan ongevallen. We organiseren voor verschillende leeftijdscategorieën en eventueel voor een specifieke modaliteit, verkeerseducatieactiviteiten en campagneactiviteiten over afleiding in het verkeer door mobieltjes. Zo maken we mensen bewust van het gevaar ervan. We kiezen alleen verkeerseducatieactiviteiten die zijn getoetst op kwaliteit en waarover een effectmeting is gehouden. Zo dragen wij voor het onderdeel 'afleiding in het verkeer' bij aan de reductie van het aantal ongevallen.

6.4 KWALITEIT VERKEERSEDUCATIE EN EFFECT VAN ONZE INZET

Om de kwaliteit en het effect van verkeerseducatieactiviteiten in onze provincie te borgen en verhogen, werken we met activiteiten die volgens een vaste methodiek zijn beschreven. Bovendien zijn ze getoetst op kwalitatieve aspecten en hun bijdrage aan leerdoelen en eindcompetenties verkeer.



Website toolkit verkeerseducatie

TOOLKIT PERMANENT VERKEERSEDUCATIE

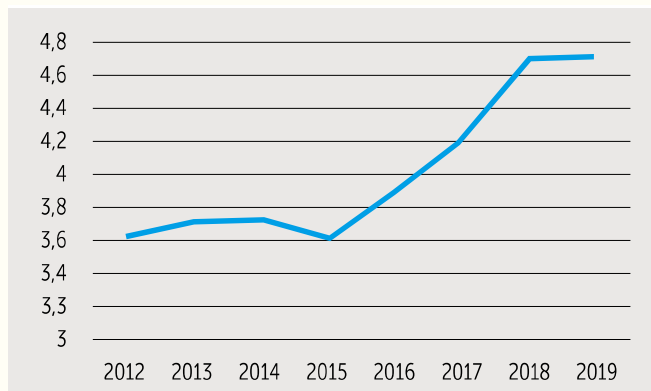
Vanaf 2022 nemen we alleen nog verkeerseducatieactiviteiten op in ons aanbod die zijn getoetst en opgenomen in de Toolkit permanente verkeerseducatie van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). Deze Toolkit is samen met de regievoerders verkeersveiligheid (VVB's / ROV's) ontwikkeld. In de Toolkit zijn in 2020 circa 130 verkeerseducatieactiviteiten beschreven. Deze kunnen we uitvoeren op scholen, maar ook op straat, tijdens festivals en bij verkeersveiligheidscampagnes. Verkeerseducatieactiviteiten die in deze Toolkit staan, zijn op een uniforme wijze beschreven en getoetst. Via een checklist met sterrenstelsysteem kunnen we ze vergelijken op kwalitatieve aspecten.

Voor effectieve gedragsbeïnvloeding zijn heldere strategische keuzes van belang. Met behulp van de checklist kunnen we via het beoordelen van tien essentiële

ontwikkelstappen in kaart brengen of de verkeerseducatieactiviteiten op een verantwoorde wijze zijn opgezet en vormgegeven, en of zij aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. De eerste stappen van de checklist hebben te maken met het analyseren van het probleemgedrag en van de doelgroep. Op basis daarvan stellen we concrete doelen om het probleemgedrag aan te pakken. Vervolgens moet een passende methodiek worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak. De belangrijke laatste stappen zijn de proces- en effectevaluatie. De score op de checklist geeft een indicatie van de kwaliteit van de programma's. Er is een score van maximaal 50 sterren mogelijk, tussen de 1 en 5 op elke stap.

Ook in Europees verband blijkt dat Nederland op sommige vlakken een duidelijke voorloper is. Dit bleek uit het project Leveraging Education to Advance Road safety Now (LEARN). Zo is er geen ander land dat structureel de kwaliteit van educatieprojecten toetst en hierover landelijke overeenstemming heeft, zoals dat bij ons gebeurt met de educatieve checklist. Nederland vervult hierin dan ook een voorbeeldfunctie.

Vanuit onze deelname aan het Inter Provinciaal Overleg - Landelijk Overleg Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid (IPO-LOVG overleg) nemen we actief deel aan de doorontwikkeling van de Toolkit Verkeerseducatie en volgen we ook de Europese ontwikkelingen.



Voortgang beoordeling activiteiten per jaar

Producenten en uitvoerders van verkeerseducatieactiviteiten zijn zich, ook door stimulans vanuit de VVB's/ROV's, erg bewust van de kwaliteitsslag die de VVB's willen maken bij verkeerseducatie. Daarom herzien we soms de inhoud van de activiteiten en bieden we een verkeerseducatie-activiteit soms opnieuw ter toetsing aan. In de grafiek hiernaast (bron: KpVV) is de gemiddelde beoordeling per jaar te zien. Er is een stijgende lijn zichtbaar: de producten scoren in 2019 gemiddeld hoger dan in 2012 (stijging van 3,6 naar 4,7). De stijging is in feite nog positiever omdat de beoordelingscriteria door de jaren heen zijn aangescherpt. Producenten gaan aan de slag met de adviezen voor verbetering. Zo werken we samen aan kwalitatieve, effectieve verkeerseducatie-activiteiten. Door verkeerseducatie-activiteiten te kiezen die voldoen aan deze criteria, maken wij een kwaliteits-slag in ons aanbod van verkeerseducatieactiviteiten.

WAT GAAN WE DOEN?

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 verkeerseducatieactiviteiten ook een onafhankelijke effectmeting hebben gedaan.

PILOTS EN ONDERZOEK

Verkeerseducatie heeft zich de afgelopen tien jaar steeds verder ontwikkeld naar instrument dat effectief bijdraagt aan verkeersveiligheid. Door nationale investeringen in innovatie en door technologische ontwikkelingen, krijgen we steeds betere inzicht in gedragingen van mensen en effectiviteit van interventies. In de komende beleidsperiode sluiten we vaker aan bij nationale onderzoeken en pilots die we ook in onze provincie kunnen laten uitvoeren. Zo bouwen ook wij mee aan een kwalitatieve verkeerseducatie in ons land.

6.4.1 BIJDRAGE VAN VERKEERSEDUCTIEACTIVITEITEN AAN LEERDOELLEN

In ons verkeerseducatieprogramma zijn verkeerseducatie-activiteiten opgenomen voor verschillende leeftijdscategorieën, verkeersveiligheidsthema's en doelgroepen. In het programma is een mix aan activiteiten opgenomen. Deze levert in de verschillende levensfasen een bijdrage aan de bewustwording over verkeersveiligheid. Hierbij besteden we aandacht aan zoveel mogelijk belangrijke leerdoelen. Deze leerdoelen staan beschreven aan de hand van een matrix-methodiek, volgens het Goals of Driver Education (GDE) model. Deze methodiek stelt doelen op de verschillende niveaus van verkeersdeelname. Zo moeten kinderen niet alleen fietsvaardigheden aanleren en die in het verkeer kunnen

toepassen, maar moeten zij ook beschikken over ‘hogere orde-vaardigheden’, zoals situatiebewustzijn, gevaarherkenning en inleving in andere verkeersdeelnemers. Deze tweede stap geeft inzicht in de mate waarin de uitgevoerde activiteiten per doelgroep alle belangrijke leerdoelen behandelen. Vanuit het project Weg naar Effectieve VERkeerseducatie (WEVER-project) toetsen we verkeerseducatieactiviteiten op effectiviteit. Deze activiteiten zijn uitgevoerd op basisscholen en opgenomen in een Toolkit. Ook bekijken we in hoeverre de verkeerseducatieactiviteiten bijdragen aan de leerdoelen en eindcompetenties verkeer in het basisonderwijs. Deze eindcompetenties verkeer zijn: situatiebewustzijn, gevaarherkenning, sociaal moreel handelen en beslissen. Hierdoor kunnen we nog betere toekomstige keuzes maken, die effectief bewijzen welke verkeerseducatieactiviteiten we moeten uitvoeren op basisscholen. Over de WEVER-toets leest u meer in de paragraaf hieronder.

Checklist		WEVER				
Beoordeling programma D						
1	Keuze van te beïnvloeden gedrag	★★★★★	Programma's	Situatie-bewust-zijn	Gevaar-herken-ning	Sociaal moreel handelen
2	Keuze van de doelgroep	★★★★★				
3	Het formuleren van leerdoelen	★★★				
4	Didactische uitgangspunten	★★★★				
5	Inhoud en vormgeving	★★★★★				
6	Toetsing en evaluatie in programma	★★★★	A	++	-	+
7	Handleiding en draaiboek	★★★★★				
8	Implementatie van het programma	★★★				
9	Procevaluatie / gebruikerservaringen	★★				
10	Effectmeting	★				
			B	++	+	-
			C	-	-	+++
			D	+	+++	-

Voorbeeld van scores van een verkeerseducatieactiviteit uit de Toolkit Verkeerseducatie en scores bijdrage competenties

6.4.2 WEVER-TOETS

Op een veilige manier leren deelnemen aan het verkeer, begint al op jonge leeftijd. Verkeerseducatie op de basisschool is hierbij heel erg belangrijk. De WEVER-toets is ontwikkeld om voor deze doelgroep meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van het totale aanbod aan verkeerseducatie. De toets meet de eindcompetenties die nodig zijn om veilig op de fiets aan het verkeer deel te nemen. In de periode van 2020 tot 2024, doen jaarlijks minimaal duizend leerlingen mee aan de toets. Dit zijn leerlingen uit groep 8 van het basisonderwijs in verschillende provincies. Ook wij werven scholen voor deelname aan de toets. Met de resultaten onderzoeken we het verband tussen verkeerseducatie en de eindcompetenties. Op termijn geeft dit geeft provincies en regio's een beeld van wat hun verkeerseducatiebeleid heeft opgeleverd.

WAT GAAN WE DOEN?

De komende jaren, in eerste instantie tot en met 2023, streven we ernaar om in ieder geval de scholen die ons Verkeersveiligheidslabel hebben (69 in 2020), te werven voor deelname aan de WEVER-toets.

We voeren het WEVER-project uit op verzoek van de gezamenlijke provincies en vervoersregio's. Het is een samenwerkingsverband tussen Royal Haskoning DHV (RHDHV), Cito en CROW. Daarnaast is ook de SWOV bij de primaire ontwikkeling van de WEVER-toets betrokken geweest.

De WEVER-toets bestaat uit verschillende onderdelen. De toets is helemaal anoniem voor de scholen en leerlingen. Dus: er worden op geen enkele wijze consequenties verbonden aan de scores. De toets is digitaal en bestaat uit zes onderdelen: vier deoltoetsen die de prestaties van leerlingen op de relevante competenties meten en twee onderdelen om achtergrondvariabelen te inventariseren.

1. *Oversteken*: Deze taak meet de competentie risico-acceptatie. Dat is de bereidheid om voldoende grote veiligheidsmarges, dus tussenruimtes, in acht te nemen bij het oversteken met de fiets.
2. *Opletten*: Deze taak meet de competentie situatiebewustzijn. Dat is het vermogen om veranderingen op te merken in verkeerssituaties, die mogelijk gevaar inluiden.
3. *Wie heeft voorrang?*: Deze taak meet de competentie besluitvaardigheid. Dat is het vermogen om kruispuntsituaties van variërende complexiteit op te lossen door hierin de juiste keuzes te maken.
4. *Hoe gedraag jij je?*: Deze taak meet de competentie inleven in anderen en moreel handelen. Dat is het wel of niet ruimte geven aan andere verkeersdeelnemers, motieven om zich wel of niet aan verkeersregels te houden en de mate waarin men eigen ongewenst gedrag onschuldiger voorstelt.
5. *Algemene vragen*: Deze vragenlijst gaat over demografische kenmerken van de leerlingen en bevat daarnaast enkele evaluatievragen over de toets zelf.
6. *Ervaren kwaliteit van verkeerseducatie*: Deze vragenlijst inventariseert per competentie de mate waarin leerlingen hierop door verkeerseducatie waren voorbereid.

De WEVER-toets draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van verkeerseducatie. Het uiteindelijke doel is om, op basis van de nationale resultaten, te komen tot een totaalpakket aan interventies. Daarmee zijn leerlingen zo goed mogelijk voorbereid op een veilige en verantwoorde deelname aan het verkeer. De scholen kunnen hier vrijwillig op een leuke manier aan bijdragen.

6.5 KWALITEITSBEWAKING DOOR BEZOEK AAN ACTIVITEITEN

Bij de start van Verkeerswijzer Groningen in 2015 hebben we uitgangspunten voor verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes geformuleerd. Eén daarvan is dat onze verkeerseducatieactiviteiten op scholen en op straat volgens onze kaders voor inhoud en kwaliteit worden uitgevoerd. Daarom gaan we regelmatig zelf op bezoek tijdens de uitvoering van deze activiteiten. Dan signaleren we aandachtspunten, die we met onze uitvoerende partijen bespreken. Hierdoor houden we onze uitvoerende partijen scherp en blijven we goed op de hoogte, zodat we scholen en gemeenten goed kunnen informeren over de inhoud en het praktische verloop van onze activiteiten.

VERKEERSEXAMENS

Elk jaar organiseert Veilig Verkeer Nederland (VNN) in opdracht van het VVB-secretariaat het theoretisch en praktisch verkeersexamen. Elke basisschool kan hier kosteloos aan meedoen. De resultaten van de examens analyseren we provinciebreed. Dan bespreken we de opvallende zaken. Het gaat hier om veelvoorkomende foutieve handelingen, zoals geen hand uitsteken tijdens het praktische examen. Deze gebruiken we als input voor bijvoorbeeld onze fietsvaardigheidslessen. Door meer aandacht aan deze foutieve handelingen te geven, verbetert het niveau van toekomstige leerlingen. Zo wordt het verkeersexamen ook een toetsinstrument om de inhoud van onze verkeerseducatie-activiteiten te verbeteren.

6.6 EFFECTMETINGEN EN EVALUATIES VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES

Uitgevoerde campagnes, communicatieacties en -middelen evalueren we (eventueel tussentijds en) na afloop om te kijken of het gestelde doel is behaald, wat het bereik en effect was en hoe succesvol ze waren. Hiermee kunnen we eventueel tussentijds bijstellen en goede en slechte ervaringen gebruiken bij volgende activiteiten.

WAT GAAN WE DOEN?

Het uitvoeren van effectmetingen is kostbaar. We streven er budgettair naar om in deze beleidsperiode voor vijf campagnes of grotere acties een evaluatie en effectmeting op onder andere attitude/houding ten opzichte van het thema te laten uitvoeren.



7. BEGROTING

Vanuit de analyses zijn doelgroepen, SPV-thema's en modaliteiten naar voren gekomen die om aandacht vragen. Niet elke doelgroep of ieder thema is geschikt om hiervoor effectief verkeerseducatie of een verkeersveiligheidscampagne in te zetten. Daarom hebben we hierin keuzes gemaakt. Deze zijn in dit Beleidskader beschreven.

In dit Beleidskader zijn verschillende doelstellingen opgenomen voor het aantal te bereiken leerlingen op scholen, het aantal te bereiken deelnemers bij interventies op straat en tijdens festivals, verbonden aan specifieke doelgroepen en verkeersveiligheidscampagnes, ondersteuning en inzet op (fiets)routes, et cetera.

In tabel op de volgende pagina is samengevat weergegeven waar en hoeveel mensen wij per jaar willen bereiken tot en met 2030. Het bereik van het aantal deelnemers betreft een eerste inschatting. Elk jaar stelt het VVB het werkplan vast. Hierin staat een begroting waarin staat aan welke activiteiten, thema's en doelgroepen het budget wordt besteed. De mate van inzet hierop kan per jaar verschillen. Uiteraard blijven de einddoelstellingen voor het aantal te bereiken mensen of andere onderwerpen van toepassing.

Naast verkeerseducatie voert het VVB-secretariaat ook andere activiteiten uit die zijn gerelateerd aan verkeersveiligheid. De kosten hiervoor zijn niet in de begroting van dit Beleidskader opgenomen. Zie voor deze kosten het jaarlijkse VVB-Werkplan.

Begroting 2021 t/m 2030

Onderdeel uit Beleidskader	
Fundament	
- 0 t/m 12 jaar	520.000,-
- 12 t/m 17 jaar	160.000,-
- interventies 18+ campagnes en andere inzet 18+	550.000,-
Kwaliteitsbewaking en onderzoek effectiviteit	50.000,-
Regionale thema's	50.000,-
Organisatie	280.000,-
Totaal	1.610.000,-

Tabel: Begroting 2021-2030

Bij de uitwerking van deze beleidsvisie en onze doelstellingen in werkplannen geven we een beeld in hoeverre we met de beschikbare middelen uitvoering kunnen geven aan het nieuwe verkeerseducatie-beleid.

Vooralsnog gaan wij uit van een gelijke verdeling over de jaren tot en met 2030. Voorlopig houden we hier bovenstaande globale verdeling aan van het budget voor de inzet op verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes, als werkbudget per jaar (zie tabel).

INDEXATIE VANUIT DUVV

Veel van onze activiteiten worden uitgevoerd door docenten, instructeurs en campagneteams. Daarom bevatten ze een grote loonkostencomponent. Om toekomstige prijs- en loonstijgingen op te kunnen vangen, verhogen we het budget voor de uitvoering van alle acties uit dit Beleidskader elk jaar met dezelfde indexatie die ook op de middelen uit de DoelUitkering Verkeer en Vervoer (DuVV) wordt toegepast.

GLOBALE INZET PER JAAR VANUIT BELEIDSKADER VERKEERSEDUCTIE

	Veilige infrastructuur	Heterogeniteit in het verkeer	Technologische ontwikkelingen	Kwetsbare verkeers-deelnemers	Onervaren verkeers-deelnemers	Rijden onder invloed	Snelheid	Afleiding	Verkeersovertreeders
0-3 jaar				nee					
Voetgangers				nee					
Fietzers				nee					
Ouders van				nee					
Fietshelmen				nee					
4-11 jaar		x		X= 40.000 leerlingen			x	x	
									C
Voetgangers				V	V		V		
Fietzers		V		V	V			V	
Landbouw - en vrachtv.		V			V				
Fietsverlichting				V					
Schoolroutes				C					
Schoolomgeving	10 scholen								
Fietsstimulering				25 scholen *)					
Fietshelmen				?					
12-15 jaar		x		X= 12.000 leerlingen				x	
									C
Fietzers		V		V				V	
Fietsverlichting				V					
Schoolroutes	2 routes	C		C					
16-17 jaar									C
Snor/Bromfietzers					C	C	C		
18-24 jaar									C
Auto bestuurders					150	4.000	2.300	1500	
Fietzers				C		1.000		2.400	C
25-59 jaar									C
Fietzers						1.000		2.400	C
Fietsverlichting				nee					
Auto bestuurders			C			2.000	2.300	1.300	
Werkgeversaanpak VV			C			C	C	2 bedrijven	
Drie-E aanpak	2 wegen					C	C	C	C
Samen Wegwerken	C						C		C
60-70 jaar									C
Auto bestuurders				nee		C			
Fietzers + E-Bike		C		3800 *)					
70+									C
Fietzers + E-bike		C		3800 *)					
Fietshelmen				C					
Autobestuurders				nee		C			
Regionale thema's		C		C					
Kwaliteit en metingen				Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	

C: Met name inzet op doelgroep gerichte communicatie en voorlichting. Bereik werken we uit in jaarlijks werkplan

*): Afspraak vanuit (en deels gefinancierd uit) Uitvoeringsprogramma Fiets

V: Hier wordt tijdens lessen aandacht aan besteed en valt binnen SPV-thema

Getallen: Bereik tijdens lessen op scholen en bij interventies op straat/festivals

BIJLAGEN

Bijlage A Infographics Verkeerswijzer Groningen over 2017 t/m 2019

Bijlage B Impactmodel (groot formaat)

Bijlage C Infographic Beleidskader Verkeerseducatie 2030 (groot formaat)

Jaaroverzicht 2017

In 2017 namen 75.000 mensen deel aan onze verkeersreductie-activiteiten. Dit is exclusief het bereik bij campagnes. Deze infographic geeft een globaal overzicht van de meeste activiteiten en campagnes die Verkeerswijzer Groningen in 2017 heeft georganiseerd op scholen en op straat.

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

Adres: Verkeerswijzer Groningen - Verkeers- en Vervoerbeleid
Groningen, Sint Jansstraat 4, 9712 JN Groningen
050-3164608 - info@verkeerswijzergroningen.nl
Twitter: @VerkeerswijzerG



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

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 Groninger!

Landelijke campagnes

- Snelheid 30/50
- Afdeling
- Zichtbaarheid
- Alcool BOB

Voorlichting door buiten reclame

- 850 Borden
- 3400 Posters

Aanvullende Regionale campagnes

- Modder op de weg
- Brochure Modderprotocol naar landbouwers: 2200
- Afdeling, Fiets veilig blijft offline
- Plekjes met boodschap campagne: 3000
- Brochure Verkeer nieuwe Nederlanders: 3800
- Zichtbaarheid
- Alcool BOB

Politie Communicatie verkeers handhaving

- Scooters
- Tijdens handhaving politie: 1200 folders www.scooterveendental.nl
- Bestelverkeer, veilig vracht vervoeren
- Tijdens handhaving politie: 500 folders



66 nieuwe scholen
750 borden
10 display's



De scholen zijn weer begonnen

Burgerparticipatie Buurtlabel



- Landbouwverkeer (701 leerlingen)
- Dode hoek (13188 leerlingen)

Diverse acties

- (2920 deelnemers)
- Stickers en kaarten
- Laserlijn metingen
- Remproeven
- Adviezen
- Enquêtes



Voorlichting zwaar verkeer markten

- Samen veilig op de weg / Landbouw voorlichting (910 bezoekers)



- Verkeersmarkten (1438 leerlingen)
- Gastlessen (797 leerlingen)
- Gastlessen AZC's/ISK (213 leerlingen)
- Traffic Informers (312 leerlingen)
- Fietscontrole verlichting (2488 leerlingen)
- Veilig uitgaan = veilig thuiskomen (1820 leerlingen)
- Kapot van jou (1076 leerlingen)
- Verkeerscarroussel (1650 leerlingen)
- Fietsalert (2305 leerlingen)
- Kraai (128 leerlingen)

voortlichting / acties

12 - 16 jarigen

voortlichting / acties

STOP!



16 - 24 jarigen

- Rijvaardigheidstraining beginnende bestuurders (160 chauffeurs)
- Buitenlandse studenten (41 deelnemers)
- Clean en Clear (1020)

voortlichting / acties

Rijbewijsbezitters

- Rijvaardigheidstraining bestelvervoer (120 chauffeurs)
- BOB - acties (peutere controles 51199)
- BOB aan tafel (225 deelnemers)

Activiteiten afdelingen VVN

- Rijsimulator
- Verkeersquiz
- Kantel simulator
- Voorlichting op evenementen
- Ondersteuning en andere projecten
- Fietsverlichting controles
- Bob voetbal spel
- Gordelcontroles

Interviews met jongeren

- Aanspreken op gedrag
- Alcool BOB (7250 bezoekers)
- Streettalk (892 bezoekers)
- Drugscampagne (77 bezoekers)

voortlichting / acties

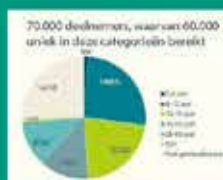
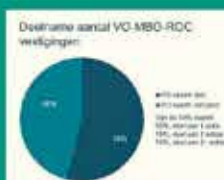
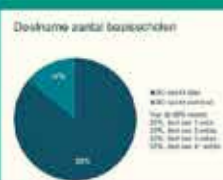
voortlichting / acties

- Rijvaardigheidstraining (167 deelnemers)
- Scootmobieltraining (183 deelnemers)
- Bijtanken/opvoetsen (165 deelnemers)

Senioren



FIETSCONTROLE (10899)



Jaaroverzicht 2018

In 2018 namen 84.000 mensen deel aan onze verkeerseducatieve activiteiten. (Dit is exclusief het bereik bij campagnes). Deze infographic geeft een globaal overzicht van de meeste activiteiten en campagnes die Verkeerswijzer Groningen in 2018 heeft georganiseerd op scholen en op straat.

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

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

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
- Zichtbaarheid
- Alcohol BOB

Voorlichting door buiten reclame

- 300 Locaties
- 3400 Posters

Aanvullende Regionale campagnes

- Modder op de weg
Brochure Modderprotocol naar landbouwers: 2200
- Brochure Verkeer nieuwe Nederlanders: 3000
- Zichtbaarheid
- Alcohol BOB

Politie Communicatie verkeers-handhaving

- Scooters
Tijdens handhaving politie: 750 folders
www.scootervrienden.nl
- Snelheid
Tijdens handhaving politie: 5000 bannerpenningen
- Landbouw
Tijdens handhaving politie: 750 folders

45 nieuwe scholen
650 borden
16 displays

De scholen zijn weer begonnen!

4 - 12 jarigen

- Op de fiets, even niets (2655 leerlingen)
- Fietscontrole/check (2106 leerlingen)
- Remweg demonstratie (1620 leerlingen)
- Fietsers tegelijk groen (1620)
- Fietslessen (1315 leerlingen)
- Verkeersplaneet (1826 leerlingen)
- Stop! Licht! (900 leerlingen)
- Overstekend Wild (605 leerlingen)
- Streetwise (8224 leerlingen)

- Paolo (2636 leerlingen)
- Spelend leren fietsen (385 leerlingen)
- Aandacht voor blinden en slechtzienden (51 leerlingen)
- Ik stop voor zebra actie (231 leerlingen)

BO GVVL

- 69 Labelscholen
- 29 herijkingen
- 5 nieuwe

- Verkeersouders- en abonnementen (120 scholen)

FIETSEXAMENS - VVN

- praktisch (4010 leerlingen)
- theoretisch (4010 leerlingen)

- Landbouwverkeer (1083 leerlingen)

- Dode hoek (2241 leerlingen)

VOMOL

Burger-participatie Buurtlabel

Diverse acties

- Stickers en kaarten
- Lasergun metingen
- Remproeven
- Enquêtes

Voorlichting zwaar verkeer markten

Samen veilig op de weg/
Landbouw voorlichting
(680 bezoekers)

VO

- Dode hoek (589 leerlingen)
- Verkeersmarkten (1565 leerlingen)
- Gastlessen verkeer (445 leerlingen)
- Traffic Informers (323 leerlingen)
- Fietscontrole verlichting (3284 leerlingen)
- Veilig uitgaan = veilig thuiskomen (1950 leerlingen)
- Kapot van jou (1194 leerlingen)
- Verkeerscarroussel (1392 leerlingen)
- Nationaal Verkeerslab (770 leerlingen)
- Gastlessen AZC (72 deelnemers)

voorlichting / acties

12 - 16 jarigen

voorlichting / acties

STOP!

16 - 24 jarigen

- Fotoframe / fietsquiz (1616 deelnemers)
- Jonge bestuurders smartphone vrij onderweg (88 deelnemers)
- ADA team (590 deelnemers)
- Clean en Clear (1031 deelnemers)
- 3D tripping car (63 deelnemers)
- 3D afleiding bike (350 deelnemers)
- Alcoholslagboom (210 deelnemers)

voorlichting / acties

25 - 60 jarigen

- Fotoframe / fietsquiz (1616 deelnemers)
- Afleidingsparcours (364 deelnemers)
- Bedrijfslunch (320 deelnemers)
- BOB - acties (politie controles 12256)
- BOB aan tafel: (66 horecagelegenheden)

Activiteiten afdelingen VVN

- Alcohol/BOB Parcours
- Kantelsimulator
- Scootmobiel parcours/info
- Voorlichting op evenementen
- Ondersteuning controles (snelheid, gordel, fietsverlichting)
- Wensboom verkeersveiligheid
- Opfriscursus verkeersregels

voorlichting / acties

Interviews met jongeren

- Aanspreken op gedrag
- Alcohol BOB (5078 deelnemers)

voorlichting / acties

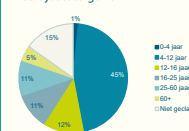
Senioren

FIETSCONTROLE
(5375)

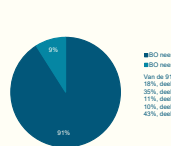


FIETSVORLICHTING
(113 krijttekeningen)

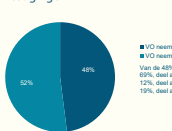
Ons aanbod aan activiteiten per leeftijdscategorie



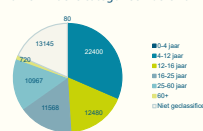
Deelname aantal basisscholen



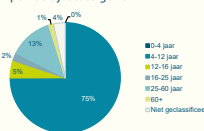
Deelname aantal VO-MBO-ROC vestigingen



84.000 deelnemers, waarvan 71.000 uniek in deze categorieën bereikt



Aandeel uitvoeringen en activiteiten per leeftijdscategorie



Jaaroverzicht 2019

In 2019 namen 83.000 mensen deel aan onze verkeerseducatieve activiteiten. (Dit is exclusief het bereik bij campagnes). Deze infographic geeft een globaal overzicht van de meeste activiteiten en campagnes die Verkeerswijzer Groningen in 2019 heeft georganiseerd op scholen en op straat.

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

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



Verkeerswijzer Groningen is een initiatief van de gezamenlijke overheden in de provincie Groningen. Onder deze naam organiseren zij sinds 2015 verkeersveiligheids campagnes 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
- Zichtbaarheid
- Alcohol BOB

Voorlichting door buiten reclame

- 300 Locaties
- 3400 Posters

Aanvullende Regionale campagnes

- Modder op de weg
- Brochure Modderprotocol naar landbouwers: 2200
- Brochure Verkeer nieuwe Nederlanders: 1617
- Zichtbaarheid
- Alcohol BOB

Politie Communicatie verkeers-handhaving

- Scooters
- Tijdens handhaving politie: 1250 folders www.scootervrienden.nl
- Snelheid
- Tijdens handhaving politie: 2500 bannerpennen
- Landbouw
- Tijdens handhaving politie: onbekend



De scholen zijn weer begonnen!

4 - 12 jarigen

- Mobiel in de hand (1574 leerlingen)
- Op de fiets, even niets (2203 leerlingen)
- Fietscontrole/check (3142 leerlingen)
- Remweg demonstratie (1367 leerlingen)
- Fietsers tegelijk groen (385)
- Fietslessen (2125 leerlingen)
- Verkeersplaneet (4466 leerlingen)
- Stop! Licht! (1539 leerlingen)
- Overstekend Wild (1257 leerlingen)
- Streetwise (4946 leerlingen)

- Paolo (3242 leerlingen)
- Spelend leren fietsen (2988 leerlingen)
- Aandacht voor blinden en slechtzienden (421 leerlingen)
- Ik stop voor zebra actie (737 leerlingen)
- Hibike (100 leerlingen)



- 69 Labelscholen
- 18 herijkingen
- 3 nieuwe

- Verkeersouders- en abonneementen (58 scholen)

FIETSEXAMENS - VVN

- praktisch (3703 leerlingen)
- theoretisch (3703 leerlingen)

Verkeersveilige School Omgeving (11 nieuwe scholen)

SCHOOLZONE

- Landbouwverkeer (740 leerlingen)

- Dode hoek (3023 leerlingen)

Voorlichting / acties

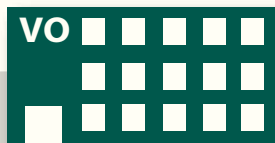
Burger-participatie Buurtlabel

46 acties:

- Stickers en kaarten (19 acties)
- Lasergun metingen (6 acties)
- Remproeven (2 acties)
- Enquêtes (2 acties)
- 30km malleen (11 acties)
- Overig (6 acties)

Voorlichting zwaar verkeer markten

Samen veilig op de weg / Landbouw voorlichting (500 bezoekers)



- Dode hoek (353 leerlingen)
- Verkeersmarkten (1200 leerlingen)
- Gastlessen verkeer (736 leerlingen)
- Traffic Informers (295 leerlingen)
- Fietscontrole verlichting (2503 leerlingen)
- Veilig uitgaan = veilig thuiskomen (1315 leerlingen)
- Kapot van jou (1082 leerlingen)
- Verkeerscarroussel (2166 leerlingen)
- Nationaal Verkeerslab (1626 leerlingen)
- Gastlessen AZC (35 deelnemers)
- Technasium (175 deelnemers)

Voorlichting / acties

12 - 16 jarigen

Voorlichting / acties

16 - 24 jarigen

- Jonge bestuurders smartphone vrij onderweg (136 deelnemers)
- Clean en Clear (1063 deelnemers)
- 3D tripping car (90 deelnemers)
- 3D afleiding bike (218 deelnemers)
- BOB acties (politie controles) (3074 deelnemers)

STOP!



Voorlichting / acties

Interviews met jongeren

- Aanspreken op gedrag
- Alcohol BOB (2820 deelnemers)
- Fotoframe / fietsquiz (3706 deelnemers)
- Alcohol/drugs team (1250 deelnemers)

Voorlichting / acties

25 - 60 jarigen

- Fotoframe / fietsquiz (3300 deelnemers)
- Afleidingsparcours (355 deelnemers)
- BOB - acties (politie controles 3074 deelnemers)
- BOB aan tafel: (30 horecagelegenheden)
- BOB op festivals: (2161 deelnemers)

Activiteiten afdelingen VVN

- Fietsclinic (735 deelnemers)
- Bijtanken/oppoetsen (362 deelnemers)
- Fietsvoorlichting (170 deelnemers)

Voorlichting / acties

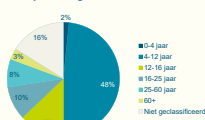
Senioren

FIETSCONTROLE (6300)



IK VAL OP (113 krijttekeningen)

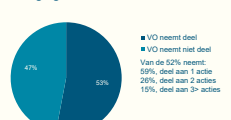
Ons aanbod aan activiteiten per leeftijdscategorie



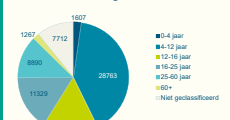
Deelname aantal basisscholen



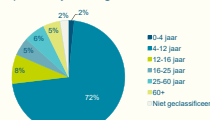
Deelname aantal VO-MBO-ROC vestigingen

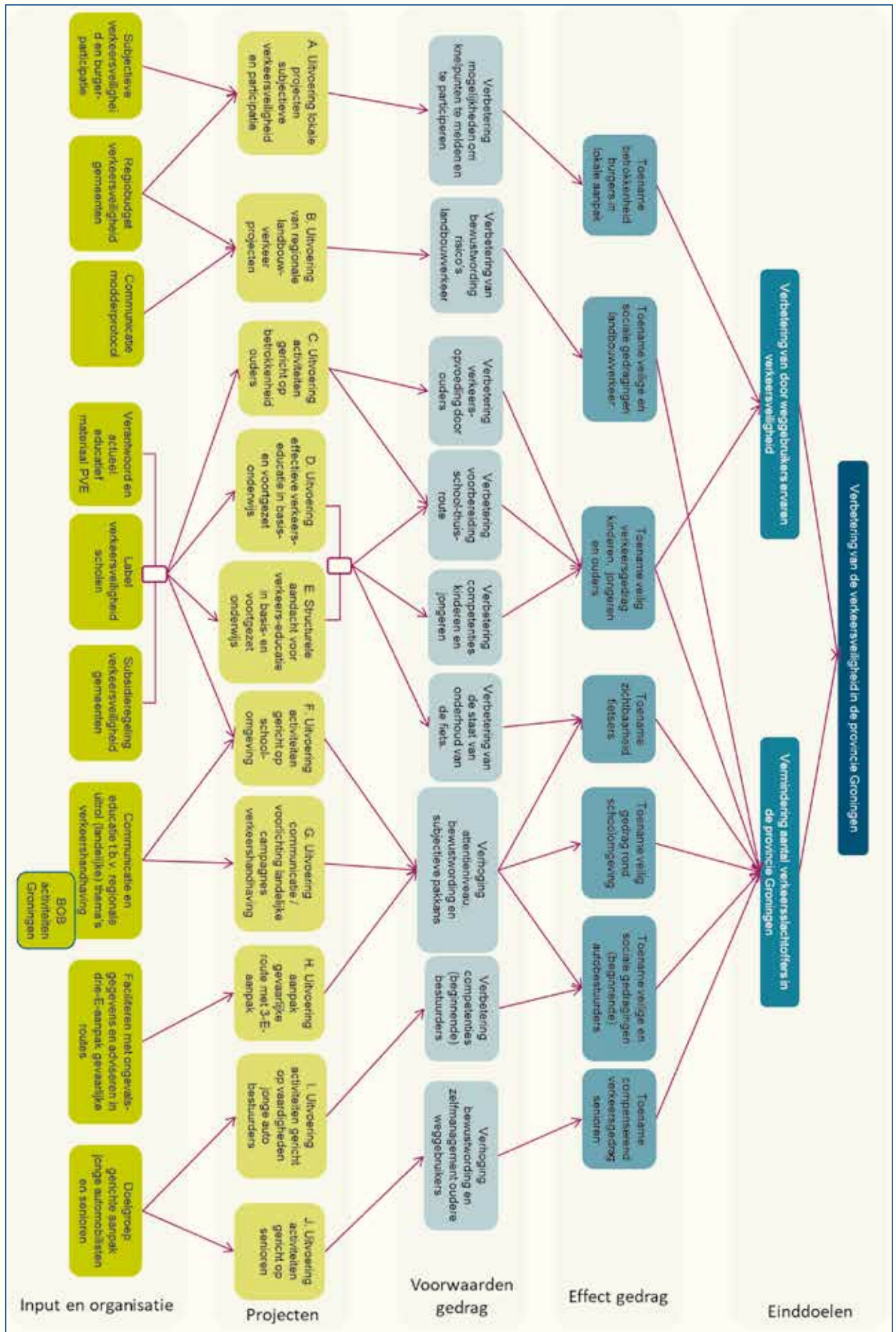


83.000 deelnemers, waarvan 71.000 uniek in deze categorieën bereikt



Aandeel uitvoeringen en activiteiten per leeftijdscategorie





COLOFON

Het Beleidskader Verkeerseducatie 2030 is een uitgave van het Verkeer- en vervoerberaad Groningen (VVB). Dit document is opgesteld door het VVB secretariaat en vastgesteld in de VVB stuurgroep op 10 juni 2021. Het VVB secretariaat is ondergebracht bij de Provincie Groningen, Mobiliteit Beleid.

Vormgeving: Grafisch Centrum, provincie Groningen
Druk en afwerking:

Provincie Groningen / VVB Groningen
Postbus 610
9700 AP Groningen
050-3164288



Een proactieve aanpak voor een verkeersveilig Groningen

Doel: Nul verkeersslachtoffers in 2050

We streven ernaar om jaarlijks 80.000-100.000 Groningers met onze activiteiten te bereiken

Hoe:

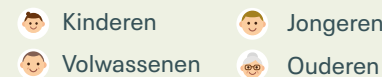
- Verkeerseducatie op scholen (kinderen / jeugd)
- Verkeerseducatie op straat (volwassenen)
- Verkeersveiligheidscampagnes

Door:

- Verkeerslessen basisonderwijs, middelbaar en voortgezet onderwijs
- Verkeerseducatie op straat/festivals en bedrijven
- Innovatieve interventies
- (Landelijke)campagnes
- Verkeershandhaving en voorlichting



Voor wie? Iedereen van 4 tot en met 70+ jaar oud



- Fietzers en voetgangers
- Snor-/bromfietzers
- Passagiers
- (Auto)bestuurders
- Bestuurders vracht- landbouw- en bestelverkeer

Effectmetingen en kwaliteitsbewaking

Wij vinden het belangrijk om de kwaliteit en het effect van onze verkeerseducatie-activiteiten te borgen en verhogen. Daarom beschrijven we alle activiteiten volgens een vaste methodiek. Ook toetsen we die op kwalitatieve aspecten en hun bijdrage aan leerdoelen en eindcompetenties in het verkeer.

Met wie?

Verkeerswijzer Groningen werkt in opdracht van de Groninger gemeenten en de provincie Groningen. We werken samen met andere overheidspartijen zoals de politie en de brandweer, maatschappelijke belangenorganisaties en scholen. Daarbij streven we ernaar om meer multidisciplinair te werken en gebruik te maken van elkaars kennis, kunde, netwerken en bereik.

Verkeerswijzer Groningen

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

Meer weten?

Kijk op verkeerswijzergroningen.nl



Beleidskader Verkeerseducatie Verkeerswijzer Groningen

Ons beleid voor 2020-2030

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2020-2030 hebben de gezamenlijke overheden geconstateerd dat het niet goed gaat met de verkeersveiligheid in ons land en dat we gezamenlijk aan de slag moeten om dit te verbeteren. Verkeerswijzer Groningen werkt hieraan mee door gezamenlijk, proactief verkeerseducatie en verkeersveiligheidscampagnes te organiseren.