

*Vernieuwend meer resultaat in verkeersveiligheid*

# Gedragsbeïnvloeding in verkeersveiligheid - Regionaal werkplan Rivierenland 2016 - 2020

- Definitieve versie d.d. 7 januari 2016 -



## 0.1 Een nieuwe aanpak verkeersveiligheid

Vanuit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid Rivierenland 2011 – 2015 zijn de afgelopen jaren veel projecten uitgevoerd om het verkeer in Rivierenland veiliger te maken. Voor jong en voor oud, en voor alle soorten verkeersdeelnemers. Nu is het tijd voor een nieuw meerjarenplan. De actualiteit vraagt om meer dan enkel een nieuwe lijst met projecten en budgetten. Landelijk – ook in Rivierenland – neemt het aantal ernstige ongevallen niet langer af. Maatschappelijke en economische ontwikkelingen vereisen een andere benadering om te zorgen dat wij als samenwerkende partijen in de regio effectief blijven in het voorkomen van verkeersongevallen. Dit werkplan heeft daarom een ander jasje gekregen, aansluitend bij onze aanpak; energiek, verbindend en georganiseerd.

## 0.2 Waar komt dit programma vandaan?

Het voorliggende werkplan is het resultaat van enkele werksessies, waarin de samenwerkende gemeenten in de Regio, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost-Nederland (ROV Oost-Nederland), de provincie Gelderland, VVN, Politie en de Regio Rivierenland hun kennis, hun middelen en hun ambities met elkaar deelden om tot een integrale aanpak van verkeersonveiligheid in de regio te komen. Het werkplan is een uitwerking van de Meerjarenvisie Verkeersveiligheid Gelderland 2011 – 2020. Deze is geactualiseerd op basis van recente inzichten en op maat gemaakt voor de regio Rivierenland.

De organisatie van het totstandkomingsproces van dit werkplan lag bij de Regio Rivierenland. Het ROV Oost-Nederland voedde het proces vanuit haar kennis en expertise. De belangrijkste bouwstenen voor dit document zijn echter geleverd door de 10 gemeenten die samen de regio vormen. Zij hebben de kortste lijn met de mensen op straat. Zij weten als verantwoordelijk wegbeheerder welke vormen van verkeers(on)veiligheid lokaal actueel zijn. Zij vormen de onmisbare brug tussen de regionale en provinciale paraplu en de maatregelen die op straat het verschil maken. De Regio, het ROV Oost-Nederland, Politie, Rijkswaterstaat, VVN en de gemeenten vormen samen het SVG-overleg Rivierenland, het regionale overlegorgaan dat dit werkplan niet alleen tot stand bracht maar ook de voortgang ervan zal monitoren.



We hebben zowel het proces als dit document opgetuigd volgens de zogenaamde Gouden Cirkel. Hierin bepalen we vanuit onze gezamenlijke drijfveren ('Waarom') onze strategie ('Hoe') en vertalen die vervolgens

door naar concrete maatregelen ('Wat'). Aan de hand hiervan bouwen we de Gouden Cirkel uit tot de Verkeersveiligheidsroos Rivierenland, die in één oogopzicht onze koers weergeeft. De Verkeersveiligheidsroos wordt gaandeweg dit document gevuld.



## 0.4 Leeswijzer

Na dit inleidende deel volgen de drie hoofddelen van dit werkplan. Gaandeweg het proces is de Gouden Cirkel ingevuld met een concrete visie (Waarom), strategie (Hoe) en maatregelen (Wat). Als lezer wordt u meegenomen in dit totstandkomingsproces; in de loop van het rapport

wordt de Cirkel ingevuld, van binnen naar buiten, met de Verkeersveiligheidsroos Rivierenland als resultaat.

De delen 2 en 3 (Hoe en Wat) zijn opgebouwd naar de 5 hoofdbestanddelen van een succesvolle aanpak van verkeersveiligheid:

- Inhoudelijke aanpak
- Financiering
- Organisatie en uitvoering
- Communicatie
- Evaluatie en monitoring.

Bijgevoegd is het Regionaal Activiteitenplan Verkeersveiligheid 2016. Dit is de operationele uitwerking van het voorliggende werkplan voor het eerste jaar van de uitvoeringsperiode. Vanuit de kaders die in het werkplan gesteld worden wordt jaarlijks een nieuw Activiteitenplan opgesteld.

# Deel 1: Waarom

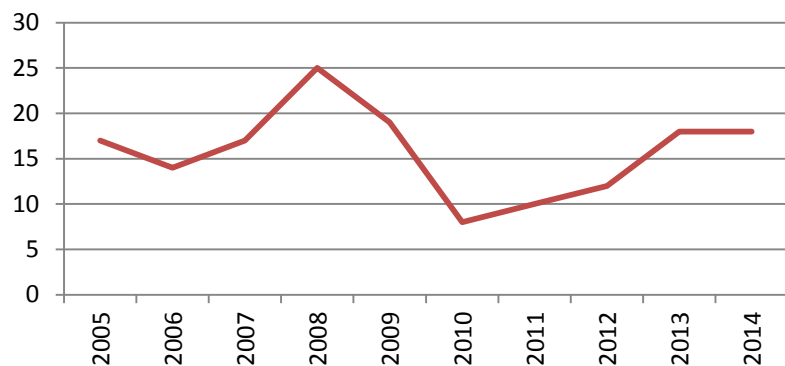
*Er is in Rivierenland nog veel slachtofferleed te besparen. Wij zien dit, en wij kunnen dit direct beïnvloeden. Te beginnen met het opstellen van dit programma, en dit samen met onze partners tot leven te wekken op straat.*

## Inhoudsopgave

1.1 Wat zien we gebeuren.....	5
1.2 Ons wensbeeld.....	6
1.3 Waarom wij.....	6

## 1.1 Wat zien we gebeuren

Het monitoren van verkeers(on)veiligheid is aan een grote verandering onderhevig. Sinds pakweg 2010 is de registratiegraad van verkeersongevallen zichtbaar achteruitgegaan, evenals de registratie van zaken als oorzaak, manoeuvre etcetera. Dit maakt het lastig om lokaal enkel op basis van ongevallencijfers te zien hoe de verkeersveiligheid zich ontwikkelt. Op grotere schaal liegen de cijfers er helaas niet om. Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in Rivierenland zien. Het aantal doden per jaar is gedurende afgelopen jaren vooral toegenomen, van 8 in 2010 naar 18 in 2013 en 2014. Dit in tegenstelling tot Gelders en nationaal niveau, waar juist een daling plaatsvindt.



*Ontwikkeling verkeersdoden Rivierenland (bron: Rijkswaterstaat)*

Jaarlijks zijn in Rivierenland bovendien gemiddeld 260 ernstig gewonden in het verkeer te betreuren. Betrouwbare aantallen per jaar zijn niet

bekend<sup>1</sup>, maar duidelijk is dat het aantal ernstig gewonden zowel nationaal als in Gelderland significant stijgt. Dit komt mede door een sterke stijging in het aantal letselgevallen met fietsers, en oudere fietsers in het bijzonder.

Een aantal maatschappelijke ontwikkelingen draagt zichtbaar bij aan de toenemende verkeersonveiligheid en vraagt om extra aandacht:

- Doordat ouderen kwetsbaarder zijn, steeds ouder worden en langer mobiel blijven, leidt vergrijzing tot steeds meer ernstige verkeersslachtoffers.
- Jonge automobilisten blijven een risicogroep in het verkeer.
- De verdere groei van het gebruik van fietsen en de ontwikkeling van elektrisch fietsen leiden tot een grotere kans op verkeersslachtoffers.
- Het gebruik van smartphones leidt tot zeer veel afleiding bij een grote groep verkeersdeelnemers, waaronder bestuurders en voetgangers.

Echter, ondanks onze menselijke drang naar cijfermatige houvast willen wij vooral onderstrepen wat verkeersongevallen werkelijk betekenen: een enorme hoeveelheid fysiek en/of geestelijk leed voor de direct betrokkenen en hun naasten, abrupte onderbrekingen van levens en carrières en aanzienlijke schadeposten voor mensen, wegbeheerders en daarmee voor de maatschappij.

De dagelijkse praktijk laat helaas zien dat veel van deze ongevallen eenvoudig voorkomen hadden kunnen worden, als de betrokkenen op het

---

<sup>1</sup> Er zijn ongevallencijfers beschikbaar; de door de Politie geregistreerde aantallen. Echter; omdat de registratiegraad van ongevallen door de Politie de afgelopen jaren sterk is teruggelopen geven deze cijfers geen betrouwbaar beeld.

gebied van aandacht, attitude en zelfinschatting beter toegerust waren geweest op die uiteindelijk noodlottige verplaatsing.

## 1.2 Ons wensbeeld

De afgelopen jaren is in de regio reeds veel geïnvesteerd in veiliger verkeersinfrastructuur en –gedrag, en dat heeft op veel thema's reeds voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid geleid. De hiervoor beschreven ontwikkelingen laten echter de noodzaak zien om nog meer, nog effectiever in te zetten op een veiliger verkeerssituatie, en op bewustwording in het verkeer. In te zetten op meer en beter samenwerken om de verkeersonveiligheid gezamenlijk aan te pakken, en daarbij verder te denken dan enkel binnen de kaders die we gewend zijn.

Het wensbeeld dat we najagen:

- Voorkomen van ieder ongeval dat valt te voorkomen.
- Bewustwording creëren bij verkeersdeelnemers in Rivierenland over hun rol en verantwoordelijkheid in het verkeer.
- Meer met elkaar samenwerken daar waar dit tot een effectievere aanpak leidt.
- Het uitoefenen van een voorbeeldfunctie.
- Het blijven borgen van het thema verkeersveiligheid op maatschappelijke en bestuurlijke agenda's.

## 1.3 Waarom wij

Wij, als samenwerkende partners in het SVG-overleg, hebben dit document niet opgesteld omdat dit in onze functiebeschrijving staat. Wij doen dit omdat we buiten op straat zien wat er valt te winnen. We beschikken over mandaat, financiële middelen, handjes en energie waarmee we zichtbaar kunnen sturen op minder verkeersongevallen.

**Waarom: De kern van de Verkeersveiligheidsroos Rivierenland**



## Deel 2: Hoe

*We willen een impuls geven aan verkeersveiligheid. Maar om zichtbaar resultaat te behalen moet een aantal dingen anders dan we tot nu toe deden. Verbinden is hierbij het kernwoord.*

## Inhoudsopgave

2.1 Inleiding.....	8
2.2 Inhoudelijke keuzes.....	8
2.3 Evaluatie en monitoring.....	9
2.4 Communicatie.....	10
2.5 Organisatie en uitvoering.....	11
2.6 Financiering.....	11
2.7 Tot slot.....	12

## 2.1 Inleiding

Het omzetten van onze drive ('Waarom') naar een effectieve aanpak van de geconstateerde verkeersveiligheidsproblemen vraagt op een aantal vlakken om een andere koers, de 'Hoe'. Wij pakken deze koers integraal op. Meer effectieve maatregelen ontstaan vaak pas als ook de organisatie daarop aangepast wordt. Wij onderscheiden 5 thema's waarop we onze 'Waarom' doorvertalen in een effectieve 'Hoe'. Deze thema's worden in onderstaande figuur weergegeven. Zij staan niet voor niets in deze volgorde ten opzichte van elkaar. Ieder thema grenst aan de 2 thema's die het succesvol invullen van dit thema het meest beïnvloeden. In dit deel van het Werkplan Verkeersveiligheid Rivierenland zetten wij per thema onze koers uit.



## 2.2 Inhoudelijke keuzes

Onder het thema 'Inhoud' vallen alle activiteiten en interventies die de komende vijf jaar in de regio georganiseerd gaan worden op het gebied van gedragsbeïnvloeding in verkeersveiligheid. De andere vier thema's zijn er om te bewaken dat deze activiteiten effectief, geslaagd, gedeeld en gedragen worden.

De vraag is: in hoeverre is een koerswijziging nodig ten opzichte van de inhoudelijke activiteiten van de voorgaande jaren? Het antwoord: beperkt. De Regio Rivierenland, het ROV Oost-Nederland en diverse organisaties zoals VVN, ANWB en de Fietsersbond beschikken al over een uitgebreid palet aan gedragsbeïnvloedingsmaatregelen in verkeersveiligheid. Dit zal de komende tijd niet anders zijn.

Wel brengen we in dit werkplan meer focus aan, zodat de aanpak van verkeersonveiligheid in de regio gericht, zichtbaarder en effectiever wordt. Dat doen we op twee manieren:

- A. Een aantal thema's is juist in deze regio actueel. Daarom verdienen zij extra aandacht in de activiteiten die de komende jaren uitgerold gaan worden. Het gaat om een aantal thema's die landelijk actueel zijn en daarnaast enkele die vooral in Rivierenland aan de orde zijn:



Algemene thema's	Regionaal actuele thema's
Snelheid	Verkeer op dijken
Rijden onder invloed (alcohol, drugs, medicijnen)	Groot verkeer (landbouw- en vrachtverkeer)
Kinderen en opvoeders	
Coaching jongeren	
Oudere verkeersdeelnemers	
Afleiding in het verkeer	

B. De introductie van een jaarlijks **Focusthema**. Het Focusthema waarop een jaar lang extra ingezet wordt qua activiteiten en communicatie. Hierbij wordt uitgegaan van de kracht van de herhaling; door gedurende een bepaalde tijd veel prikkels op een bepaald thema te ontvangen ontstaat hierin meer en/of snellere bewustwording. Voor gemeenten blijft de keuze bestaan welke reguliere activiteiten zij georganiseerd willen hebben, op basis van wat er lokaal actueel is. Het Focusthema wordt ieder jaar bepaald in het SVG-overleg. Voorafgaand aan het ingaan van het focusthema wordt gezamenlijk bepaald op welke wijze de extra impuls bij dit thema vorm krijgt. Het jaarlijkse Focusthema wordt gekozen uit één van de onder A) genoemde thema's.

Tot slot willen we ervoor waken dat we ons daadwerkelijk bezighouden met het voorkomen van leed en schade door verkeersveiligheid, en ons niet enkel laten leiden door de waan van de dag. Ook willen we een beroep doen op de eigen verantwoordelijkheid van onze weggebruikers, en dit tot uiting brengen in de activiteiten die we de komende vijf jaar organiseren. De activiteiten zelf zijn terug te vinden in hoofdstuk 3: Wat.

## 2.3 Evaluatie en monitoring

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven; de registratie van verkeersongevallen is de afgelopen jaren teruggelopen. Wij nemen hier niet op voorhand genoeg mee, en zullen in overleg blijven met de Politie (die aanhaakt bij het SVG-overleg) over het verkrijgen van betrouwbare data over verkeersonveiligheid. We onderkennen echter dat hierin nog een weg te gaan is, en dat deze actie niet direct tot zichtbaar resultaat leidt. Alternatieve indicatoren zijn nodig om onszelf en andere stakeholders ervan te verzekeren dat we op de goede weg zijn. Binnen de uitvoeringstermijn van dit werkplan gaan we deze gebruiken. Twee aandachtspunten daarbij:

- We gaan niet meten om het meten. We meten alleen zaken die daadwerkelijk iets zeggen over onze doelstellingen.
- We geven onze evaluatie- en monitoringsactiviteiten een duidelijke rol in ons SVG-overleg, zodat we de resultaten kunnen gebruiken om de effectiviteit van onze activiteiten, en onze kennis daarover, te vergroten.

In hoofdstuk 3 worden deze indicatoren beschreven, plus de wijze waarop we ze gaan gebruiken.

## 2.4 Communicatie

Verkeersveiligheid is voor een belangrijk deel gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding kan niet zonder effectieve communicatie. Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven is het essentieel dat betrokkenen op de hoogte zijn van ons ideaal en van onze aanpak, en dat ze zich bewust zijn van hun rol(len) daarin. Bijvoorbeeld in de politiek, in het onderwijs, in de uitvoering van maatregelen, en natuurlijk vooral ook in hun rol als deelnemer aan het verkeer. Informerende, prikkelende en enthousiasmerende communicatie is onontbeerlijk. Om dit te bereiken maken we de volgende zaken gemeengoed in de manier waarop we als regionale partners met elkaar en met de maatschappij communiceren:

- Bij ieder verkeersveiligheidsproject bepalen we aan de voorkant hoe goede communicatie het effect van het project kan vergroten, en welke communicatieacties we hieraan koppelen. Een essentiële vraag hierbij is: Hoe zorgen we dat we een zo groot mogelijk deel van onze doelgroep kunnen bereiken?
- We stimuleren dat communicatie niet alleen maar over maatschappelijke irritaties gaat, maar juist ook over het leed dat verkeersonveiligheid veroorzaakt en hoe we dat willen beperken cq voorkomen.
- Bij evenementen en behaalde successen op het gebied van verkeersveiligheid wordt altijd met de maatschappij gecommuniceerd via bijpassende media.
- De ambtelijke partners van het SVG-overleg spannen zich in om lokale bestuurders te betrekken bij en op de hoogte te houden van lokale en regionale ontwikkelingen op dit gebied. Het vaststellen en uitdragen van dit werkplan is daar onderdeel van.

Op het gebied van verkeersveiligheid lijkt de media-aandacht tegenwoordig vaker te gaan over de ontwikkeling van het aantal ongevallen dan over de talloze initiatieven die worden ondernomen om hier iets aan te doen. Via genoemde punten willen wij zorgen dat onze interventies meer aandacht krijgen, en zo bijdragen aan ons collectieve bewustzijn over veilig verkeer en ieders rol daarin.



## 2.5 Organisatie en uitvoering

We spitsen de organisatie en taken toe op de tijd, capaciteit en kennis die bij ieder van de SVG-deelnemers aanwezig is. Mede hierop veranderen op provinciaal niveau enkele zaken die ook voor Rivierenland gelden. Zo regisseert en financiert het ROV Oost-Nederland vrijwel alle projecten die onder haar kernthema's vallen: fietsers (vooral jongeren en ouderen), jonge bestuurders, snelheid en alcohol. In de praktijk wordt het overgrote deel van alle gedragsbeïnvloedingsactiviteiten in Rivierenland door het ROV Oost-Nederland geregisseerd.

Belangrijk is om in de organisatie en uitvoering ook de andere thema's uit de Verkeersveiligheidsroos een plaats te geven, niet alleen de projecten en de financiering, maar ook de communicatie en monitoring.

Tot slot vraagt onze ambitie om een duidelijke inrichting van de SVG-overlegcyclus. Deze heeft immers een belangrijke rol als het gaat om het delen van kennis, ervaringen en successen maar ook om het afstemmen over gezamenlijk op te pakken projecten en het bepalen en invullen van het jaarlijkse Focusthema. Het SVG-overleg wordt het hart van de verkeersveiligheidsaanpak, meer nog dan het voorheen was.

De uitgewerkte verdeling van rollen en verantwoordelijkheden komt in hoofdstuk 3, 'Wat', aan bod.

## 2.6 Financiering

Dat de financiële middelen bij overheden onder druk staan is niet nieuw. Het ROV Oost-Nederland heeft haar aandeel in de financiering van het werkplan voor de komende jaren geborgd. Deze bestaat uit provinciale BDU-middelen. Deze gaan per 1 januari 2016 over naar het provinciefonds. De niet-infrastructurele verkeersveiligheidsmiddelen hiervan worden door het ROV Oost-Nederland beheerd. Echter, bij de lagere overheden, waar gedragsbeïnvloeding in verkeersveiligheid vaak uit meer algemene budgetten (verkeer, openbare ruimte) wordt gefinancierd, is het tot nu toe lastig gebleken om op de lange termijn (co-) financiering te borgen. Wij leden van het SVG-overleg zetten in op behoud cq verhoging van de bestaande budgetten voor verkeersveiligheid, mede door onze ambitie op het gebied van communicatie en evaluatie & monitoring waar te maken en te laten zien dat investeren in veiliger verkeersgedrag maatschappelijk veel oplevert.

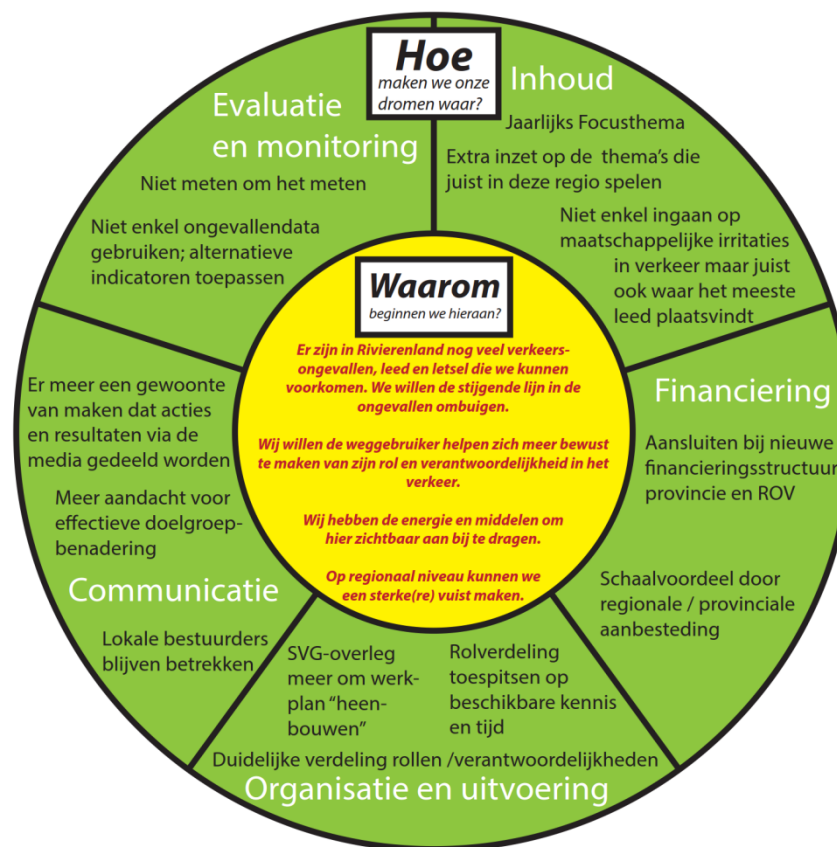
Waar mogelijk binnen de financiële spelregels hebben gemeenten de mogelijkheid om bij bepaalde projecten hun bijdrage niet financieel te leveren maar in de vorm van ondersteunende uren, materialen en dergelijke. De exacte vorm hiervan komt in hoofdstuk 3 aan bod.

## 2.7 Tot slot

Wij als SVG-partners willen onszelf, elkaar en de mensen in Rivierenland blijven aanmoedigen om de regio verkeersveiliger te maken, en om de neerwaartse spiraal te keren. Dit hoofdstuk beschrijft de principekeuzes die wij maken om deze ambitie waar te maken. Het laat zien dat het vaak geen kwestie is van méér doen, maar de manier veranderen ‘Hoe’ we dingen doen. In dit geval: zorgen dat we onze projecten niet alleen uitvoeren maar ook de betrokkenheid en kennis eromheen vergroten, en dat we onze activiteiten blijven toespitsen op wat in deze regio belangrijk en actueel is. De Verkeersveiligheidsroos geeft op ‘Waarom’- en ‘Hoe’-niveau in één oogopslag weer wat we hiermee bedoelen.



**Waarom en Hoe: Doorvertaling van ons ideaalbeeld naar gerichte keuzes en prioriteiten, in de Verkeersveiligheidsroos Rivierenland.**



## Deel 3: Wat

*‘Waarom’ is ons hart, ‘Hoe’ ons hoofd en ‘Wat’ onze handen. Welke middelen hebben we, en wat gaan we er concreet mee doen?*

### Inhoudsopgave

3.1 Inleiding.....	14
3.2 Inhoud: projecten.....	14
3.3 Financiering.....	14
3.4 Organisatie en uitvoering.....	16
3.5 Evaluatie en monitoring.....	17
3.6 Communicatie.....	17
3.7 Daarom werkt het.....	17

## 3.1 Inleiding

In het voorliggende hoofdstuk vertalen wij onze koers en prioriteiten door naar concrete projecten, acties en organisatie. Oftewel, de 'Wat'. Het hoofdbestanddeel van dit hoofdstuk is het overzicht van gedragsbeïnvloedingsactiviteiten die wij de komende jaren gaan uitvoeren. Daarnaast beschrijven we de concrete afspraken die we als regionale partners in het SVG-overleg gemaakt hebben om te zorgen dat deze activiteiten zoveel mogelijk opleveren qua ongevalsreductie, bewustzijn en kennis. Voor 2016 geldt dat een aantal activiteiten al direct door gemeenten was begroot en aangevraagd voordat dit werkplan gereed was. Mede daarom wordt 2016 deels als overgangsjaar beschouwd; een jaar waarin de organisatie en uitvoering van de activiteiten wordt voorbereid op de veranderde werkwijze.

## 3.2 Inhoud: Projecten

Het overzicht op de volgende pagina bevat het aanbod aan activiteiten per thema in Rivierenland, met per thema een jaarlijks totaalbudget. Per gemeente is een inschatting gemaakt van de lokaal in te zetten activiteiten en het aantal maal per jaar dat deze ingezet wordt. In principe blijft de verdeling van het budget over de thema's ieder jaar gelijk.

Een reservering is gemaakt voor het jaarlijkse Focusthema. In het jaar voorafgaand aan het ingaan van het Focusthema wordt in het SVG-overleg bepaald met welke concrete activiteiten dit wordt ingekleed. Dit

kan zowel met nieuwe activiteiten gebeuren als met intensivering van bestaande activiteiten.

## 3.3 Financiering

Uitgegaan wordt van een totaal jaarlijks bestedingsbudget. Dit bestaat uit:

- €150.000,- aan provinciaal regiobudget plus €25.000,- uit het totaalbedrag dat door de gezamenlijke gemeenten jaarlijks wordt afgedragen aan de regio. Dit totaalbedrag van €175.000,- wordt aangewend voor de financiering van de uitvoering van de projecten die in dit werkplan staan en de organisatie eromheen. Tot en met 2015 gold een gemeentelijke cofinanciering van 25%. Per 2016 wordt deze door de gemeenten bijgedragen in de vorm van ondersteuning, facilitering, brieven en dergelijke. De € 150.000 is beschikbaar voor de uitvoering van het plan door het ROV Oost-Nederland. De overige €25.000 (uit de gemeentelijke afdracht aan de Regio) wordt gebruikt door de Regio voor coördinatie, afstemming en overgangskosten. Vanaf 2017 kijken we opnieuw naar inzet van deze €25.000,-.
- Verkeersveiligheidsactiviteiten die een meer lokaal karakter dragen en die dus niet in dit werkplan staan worden door de gemeenten gefinancierd. ROV Oost-Nederland en Regio bieden nog wel hun kennis en ervaring aan om de gemeente te adviseren over de activiteiten.

Van het totale jaarbudget wordt € 15.000,- (circa 10%) besteed aan het jaarlijkse Focusthema. Op welke wijze deze invulling plaatsvindt wordt in het SVG-overleg vastgesteld.

Op basis van de door de SVG-partners gemaakte inschatting wordt per thema en per activiteit gekeken in welke vorm deze aanbesteed en gecoördineerd wordt.

Nieuw ten opzichte van voorgaande jaren is de inzet van een projectleider namens het ROV Oost-Nederland. Het budget om deze in te huren maakt deel uit van het totaalbudget. Diens functie wordt nader beschreven in paragraaf 3.4.

De nevenstaande tabel bevat de begroting van activiteiten voor 2016. Deze vormt in belangrijke mate de leidraad voor de begroting van de jaren tot en met 2020. Jaarlijks wordt in het SVG-overleg bepaald in hoeverre bijstelling van deze begroting nodig is.

De activiteiten uit nevenstaande tabel worden nader beschreven in het document 'Regionaal Activiteitenplan Rivierenland 2016: Gezamenlijke niet-infrastructurele verkeersveiligheidsactiviteiten', dat tegelijk met het voorliggende Werkplan is opgesteld, en dat in de bijlage is gevoegd. Jaarlijks wordt een nieuw Activiteitenplan opgesteld.

Doelgroep	Budget	Projecten voor Regio	Regionaal
<b>Kinderen en hun ouders</b>	<b>€ 71.500,00</b>		<b>€ 71.500,00</b>
		Streetwise	€ 17.000,00
		Dode hoek	€ 7.000,00
		Interventies 2-6 jarigen en hun ouders	€ 15.000,00
		Pas op muis	€ 3.000,00
		Muis schrikt zich een ongeluk (groep 3-4)	€ 6.000,00
		Muis in de grote verkeersshow (groep 6-7-8)	€ 6.000,00
		Theoretisch verkeersexamen	€ 12.500,00
		VOMOL	€ 5.000,00
<b>Jonge fietsers (VO)</b>	<b>€ 30.000,00</b>		
		Verkeerscarroussel	pm
		Theater voorstellingen thema alcohol	pm
		Kruispuntdebat	pm
		Gezondfietsen (samen met GGD)	Regio
<b>Jonge bestuurders</b>	<b>€ 5.000,00</b>		<b>€ 5.000,00</b>
		Jonge automobilistendag	€ 5.000,00
<b>Oudere verkeersdeelnemer</b>	<b>€ 10.000,00</b>		<b>€ 10.000,00</b>
		E-bike training	€ 10.000,00
		BROEM/Scoot	via Regio
<b>Verkeer op dijken</b>	<b>€ 7.500,00</b>		
<b>Groot Verkeer</b>	<b>€ 7.500,00</b>		
<b>Rijden onder Invloed</b>	<b>€ -</b>		
		Aansluiting bij middelbaar onderwijs	
		Evt. Aansluiting bij aanbesteding	
<b>Snelheid</b>	<b>€ 11.000,00</b>		
		Buurtactiepakketten (3 pakketten) + evaluatie	€ 1.000,00
		snelheidsdisplays	€ 10.000,00
<b>Ondersteuning</b>	<b>€ 7.500,00</b>		<b>€ 7.500,00</b>
		Projectleider	€ 7.500,00
<b>Totaal:</b>	<b>€ 150.000,00</b>		

## 3.4 Organisatie en uitvoering

De rolverdeling bij de uitvoering van het voorliggende werkplan is als volgt opgesteld om deze effectief, zichtbaar en werkbaar te maken:

- Het **ROV Oost-Nederland** regisseert en faciliteert de uitvoering van de activiteiten die op bovengemeentelijke schaal plaatsvinden. Namens het ROV Oost-Nederland neemt een projectleider deze taak op zich. Deze projectleider bewaakt de voortgang van de uitvoering en heeft hierover contact met de uitvoerende partijen, gemeenten en andere partijen die hier een rol in hebben. Het ROV Oost-Nederland zorgt daarnaast op regionaal en provinciaal niveau voor externe communicatie over activiteiten, resultaten en successen. In het SVG-overleg brengt het ROV Oost-Nederland haar expertise in en zorgt het voor de verslaglegging.
- De **gemeenten** zorgen voor ondersteuning van de activiteiten uit dit werkplan door:
  - Te ondersteunen bij werving van deelnemers en benadering van doelgroepen, en daarbij te stimuleren dat een zo groot mogelijk deel van de doelgroep reageert en/of meedoet.
  - Te ondersteunen bij het faciliteren van lokaal georganiseerde activiteiten, zoals het regelen van een zaal, hekken of pionnen.
  - Lokaal bij betrokkenen (burgers, scholen, bedrijven, verenigingen, politie) te blijven inventariseren wat actueel is en waaraan behoefte bestaat.
  - Lokaal de externe communicatie via de media te verzorgen over georganiseerde activiteiten, resultaten en successen.

- Het lokale bestuur actief te informeren en te betrekken bij het thema verkeersveiligheid.

Bij activiteiten die niet (of in mindere mate) onder de centrale thema's uit dit werkplan vallen ligt ook de coördinatie bij de betreffende gemeente(n).

- De **Regio Rivierenland** faciliteert het SVG-overleg, wat inhoudt:
  - Het voorzitterschap.
  - Het versturen van de uitnodigingen en opstellen van de agenda.
  - Het beheer van de databank met voorbeelddocumenten (zie onder).
- De **Provincie Gelderland** is hoofdfinancier.
- **Veilig Verkeer Nederland** en de **Politie Gelderland-Zuid** nemen deel aan het SVG-overleg en brengen hun expertise en ervaringen in.

Het SVG-overleg wordt eens per kwartaal georganiseerd en heeft als doel:

- Bespreken van de voortgang van het werkplan, en daarin opgedane ervaringen, kennis en successen.
- Kennisdeling over inhoudelijke thema's op het gebied van gedragsbeïnvloeding in verkeersveiligheid. Deze kennis kan zowel uit de regio komen als van daarbuiten.
- Kiezen en uitwerken van het jaarlijkse Focusthema.
- Een platform bieden voor hulpvragen.

Om elkaar te ontlasten in de organisatorische taken die komen kijken bij de activiteiten richt het SVG-overleg een databank in die gevuld wordt



met voorbeelden van persberichten, raadsinformatiedocumenten, brieven aan doelgroepen, checklisten, aanvraagdocumenten opdrachtbrieven en dergelijke.

## 3.5 Evaluatie en monitoring

Zoals eerder gezegd, de registratie van verkeersongevallen alleen is niet voldoende om een goede indruk te krijgen van de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid in de regio, zeker op lokaal niveau. Aanvullende indicatoren zijn nodig om de voortgang en de effectiviteit van dit werkplan inzichtelijk te maken.

Vooraf wordt per activiteit bepaald hoe de monitoring plaatsvindt. Waar mogelijk worden deze voortgang en effectiviteit kwantitatief gemaakt. Bij een aantal activiteiten, zoals de reeds ingezette snelheidsdisplays, is dit eenvoudig. Voor de activiteiten waarbij dit minder eenvoudig is wordt in ieder geval geregistreerd:

- Of deze volgens plan is uitgevoerd.
- Hoe vaak de activiteit is georganiseerd.
- Hoeveel deelnemers er waren.
- Welk deel deze deelnemers uitmaken van de totale doelgroep.

De resultaten van deze registratie-acties worden gegroepeerd en in een voortgangsdokument verwerkt. De bijgewerkte versie hiervan komt in ieder SVG-overleg aan bod en is daarnaast terug te vinden in de SVG-databank

## 3.6 Communicatie

Gemeenten verzorgen lokaal de externe communicatie via de media over georganiseerde activiteiten, resultaten en successen. Standaard wordt bij iedere activiteit hieraan een persbericht gewijd. Om gemeenten te ontlasten wordt de eerder genoemde SVG-databank met voorbeeldteksten ingericht. Hetzelfde geldt voor interne communicatie (raadsinformatiedocumenten en dergelijke).

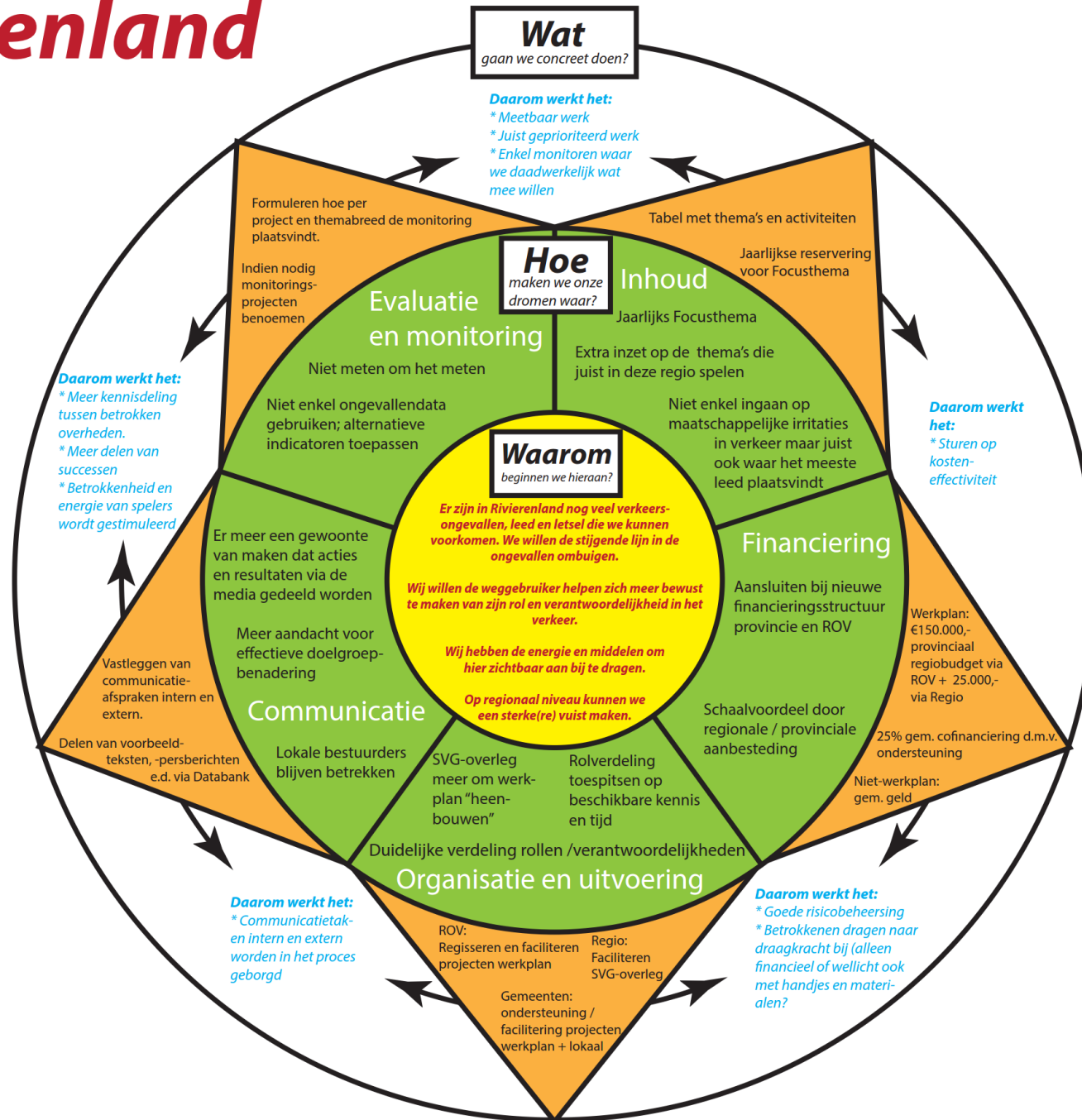
Op regionale en provinciale schaal verzorgen het ROV Oost-Nederland en de Regio Rivierenland deze berichtgeving.

## 3.7 Daarom werkt het

We werken vanuit de ambitie om de negatieve trend op het gebied van verkeersveiligheid te keren. Door gerichte keuzes te maken, inhoudelijk en organisatorisch, doen we wat we kunnen om datgene waar het écht om gaat gemeengoed te maken: het keren van de neerwaartse spiraal in verkeersongevallen en het vergroten van het bewustzijn in de gehele regio dat er nog veel verkeersleed is dat met de juiste prikkel eenvoudig te voorkomen is.

Vanuit onze 'Waarom' en 'Hoe' beschrijven we in dit hoofdstuk op 'Wat'-niveau wat we concreet gaan doen. Daarmee is de Verkeersveiligheidsroos Rivierenland volledig gevuld en kunnen we aan de slag (zie laatste pagina).

# De Verkeersveiligheidsroos Rivierenland



# Regionale Activiteiten Rivierenland 2016

## -Bijlage bij Meerjarenvisie-

Gezamenlijke niet-infrastructurele verkeersveiligheidsactiviteiten



## **INHOUD**

1. Activiteiten 2016	1
2. Begroting	6

# 1. ACTIVITEITEN 2016

## 4.1 Jonge fietsers (basisonderwijs)

Kinderen in de leeftijd van 2 tot 12 jaar maken een grote ontwikkeling door op het gebied van motoriek en gedrag. Van het aan de hand genomen worden door hun ouders groeien ze meer en meer toe naar het zelfstandig deelnemen aan het verkeer. Na groep 8, wanneer ze naar de middelbare school gaan, gaan ze vaak zelfs voor het eerst buiten hun eigen dorp of wijk aan het verkeer deelnemen. Om ervoor te zorgen dat zij naast de theoretische kennis vanuit de verkeersmethoden op de basisscholen ook praktische ervaring aangeboden krijgen worden er vanuit de gemeenteneen aantal projecten aangeboden.

Aan het begin van het kalender jaar kan elke gemeente een brief sturen naar alle basisscholen met daarin het aanbod (het ROV Oost-Nederland maakt hiervoor een voorstel). In deze brief staan de producten/ projecten benoemd en daarnaast de spelregel "op is op". Ook wordt aan de scholen gevraagd welke behoeften zij hebben zodat het aanbod daar in 2017 op kan worden afgestemd.

### **Interventies 2-6 jarigen en hun ouders**

Kinderen in de leeftijdsgroep van 2-6 jaar nemen niet of nauwelijks zelfstandig deel aan het verkeer. Toch vindt in deze periode de eerste vorming van normen en waarden en van gewoontegedrag in het verkeer, bij deze kinderen plaats. Daarom is het van groot belang om deze kinderen een educatief programma aan te bieden waarbij zijzelf én hun ouders leren over verkeer en verkeersopvoeding.

Het ROV Oost-Nederland heeft daarom in een meervoudige uitvraag vier bureaus uitgedaagd te komen met een interventie gericht op zowel de kinderen als hun ouders. Hierbij is het onderwerp veilig fietsen expliciet benoemd.

*Afspraak: Er is voor deze interventies wordt € 15.000,- gereserveerd.*

### **Dode Hoek lessen en VOMOL**

Onderweg naar vriendjes, de sportvereniging of school. Waar kinderen en vrachtauto's en landbouwvoertuigen elkaar ontmoeten, kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Om de kinderen handelingsperspectief te bieden worden er aan de groepen 7 & 8 zogenaamde dode hoek lessen en VOMOL- lessen aangeboden. Tijdens deze lessen ervaren kinderen het slechte zicht van een chauffeur en leren zij wat ze moeten doen als ze een groot voertuig tegenkomen.

Het ROV Oost-Nederland heeft in een meervoudige uitvraag vijf bureaus uitgedaagd te komen met een interventie gericht op de groepen 7 & 8. Hierbij is het onderwerp veilig fietsen expliciet benoemd.

*Afspraak: er is voor de dode hoek lessen €7.000,- gereserveerd. Scholen kunnen de lessen rechtstreeks aanvragen bij de aanbieder. Daarnaast zal de aanbieder ook gevraagd worden rechtstreeks scholen te benaderen. Daarnaast is er €5.000,- voor VOMOL gereserveerd.*

### **Mobiel Verkeersplein**

Op het Mobiele Verkeersplein raken scholieren uit groep 4, 5 en 6 vertrouwd met verkeersregels en -situaties. Naast de theorieles op school, leren de kinderen hier in de praktijk omgaan met verschillende verkeerssituaties. Het plein wordt opgebouwd op een centrale plaats en meerdere scholen kunnen er gebruik van maken.

*Dit project kan kosteloos worden aangevraagd via VVN ivm sponsoring Shell. We reserveren daarom geen budget voor dit project.*

### **Theoretisch verkeersexamen**

Het Verkeersexamen vindt doorgaans plaats in groep 7 of 8 van het basisonderwijs. Bij de verkeersproef gaat het om zowel de theorie als de praktijk. Het Verkeersexamen is net zoets als een zwemdiploma: dat behoort elk kind te halen. Uit vorige jaren blijkt dat de deelname van scholen aan zowel het theoretische examen als het praktijkexamen gelukkig hoog is.

*Afspraak: Voor het Theoretische Verkeersexamen reserveren we €12.500,-. VVN-Oost is de schakel tussen landelijk VVN en het ROV Oost-Nederland, en zorgt ervoor dat de verrekening goed verloopt en geen enkele school binnen de regio Rivierenland een factuur ontvangt voor het theoretische examen. De kosten voor het theorie-examen voor alle scholen in de regio Rivierenland in 2016 komen voor rekening van het gezamenlijke werkplan. De kosten behorende bij het praktijkexamen vallen buiten het werkplan.*

### **Streetwise**

ANWB Streetwise is een verkeerseducatieprogramma voor kinderen op de basisschool. Het is aansprekend, enerverend en praktisch en voor zowel ouders, als scholen een belangrijke hulp bij het verkeersvaardig maken van kinderen. Een team van enthousiaste, professioneel opgeleide instructeurs voert het programma uit. Met speciaal ontwikkelde lesmaterialen als elektro- en rijlesauto's, zebrapaden, verkeerslichten en opblaasbare auto's wordt de praktijk zo veel mogelijk nagebootst.

*Afspraak: Er is €17.000,- beschikbaar voor dit project. Scholen vanuit de regio Rivierenland kunnen ANWB Streetwise rechtstreeks bij de ANWB aanvragen. ANWB Streetwise plant de dag in de factuur komt ten laste van het werkplan.*

### **Voorstellingen Muis**

Drie interactieve theatervoorstellingen voor onderbouw, middenbouw en bovenbouw van het basisonderwijs over verkeer. Pas op Muis is een kleutervoorstelling over verkeer en verkeersveiligheid, bedoeld voor groep 1 en 2 van de basisschool.

Voor groep 3, 4 en 5 van de basisschool is er de voorstelling 'Muis schrikt zich een ongeluk'. Deze voorstelling gaat over Muis die boodschappen gaat doen in de grote stad. Hij weet nog niet zo veel van de verkeersregels, maar gelukkig komt hij een oude bekende tegen, Tante Emma, die hem leert wat de afspraken in het verkeer zijn. Tenslotte is er voor groep 6, 7 en 8 de voorstelling 'Muis in de Grote Verkeersshow'. In deze voorstelling speelt Muis samen met Tante Emma en Kiki in een show waarin diverse verkeersborden, voorrangregels en gevaarlijke situaties worden besproken.

*Afspraak: Er is €15.000,- beschikbaar voor dit project. Het ROV Oost-Nederland stemt met de aanbieder af hoe dit budget zo efficiënt mogelijk en eerlijk te verdelen.*

## 4.2 Jonge fietsers (voortgezet onderwijs)

De overstap van de basisschool naar het voortgezet onderwijs brengt nieuwe risico's met zich mee. Doorgaans wordt de route naar school langer en voert deze langs onbekende, soms complexe, verkeerssituaties. Ook buiten de schooltijden gaan de jongeren zich vaker en verder verplaatsen, bijvoorbeeld naar sportclubs. Dit brengt met zich mee dat zij te maken krijgen met ingewikkeldere verkeerssituaties. Aandacht voor de gevaarlijke situaties op de schoolroutes en de complexere verkeersregels is daarom zeker van belang, maar wellicht nog belangrijker is het werken aan gedrag, een goede houding en instelling van jongeren ten aanzien van hun verkeersdeelname.

Vanuit het ROV Oost-Nederland wordt er gewerkt aan een Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs netwerk (VEVO netwerk). In de provincie Overijssel is deze aanpak dusdanig succesvol dat het ROV Oost-Nederland (zij het in een iets andere variant) ook een VEVO netwerk wil opbouwen in Gelderland. Het achterliggende idee is om aan scholen één aanspreekpunt te vragen. Met deze persoon wordt nauw contact onderhouden door de VEVO-coördinator. Deze VEVO-coördinator gaat in gesprek met de contactpersoon over de wensen en behoeften met betrekking tot verkeersonderwijs. De VEVO-coördinator heeft allerlei projecten en producten bij zich en adviseert de school welke het beste aansluiten bij hun wens. Door deze aanpak wordt voorkomen dat de scholen ingaan op datgene dat hun als eerste geboden wordt maar gesteund worden in het maken van een bewuste keuze. Indien een school behoefte heeft aan maatwerk wordt er gekeken in hoeverre ook dat mogelijk is.

*Afspraak: Om de budgetten eerlijk te verdelen gaan we in beginsel uit van een bedrag van €5,- per leerling. Dit komt overeen met ongeveer 1 project per jaar. Voor een bereik van ongeveer 60% van de schoollocaties in de regio Rivierenland reserveren we vanuit dit plan € 30.000,-. De uren van de VEVO-coördinator komen ten laste van het werkplanbudget van het ROV Oost-Nederland.*

*Naast deze projecten wordt er een project Veilig Fietsen en Gezondheid opgepakt vanuit de regio en de GGD Rivierenland. Het budget hiervoor komt ten laste van de regio.*

## 4.3 Verkeerseducatie jonge bestuurders (16-25 jaar)

De combinatie van nieuwe, "snelle" vervoermiddelen, enkele specifieke bij de leeftijdsfase behorende eigenschappen en het gebrek aan ervaring als bestuurder leidt ertoe, dat 16-24 jarige jongeren een betrekkelijk groot risico lopen om bij een ongeval betrokken te raken. Educatie kan een belangrijke bijdrage leveren aan de noodzakelijke kennis en vaardigheden, maar ook aan het verkrijgen van risicobesef en het (verder) ontwikkelen van verantwoordelijkheidsbesef voor zichzelf en andere weggebruikers. Dit geldt vooral ten aanzien van hun snelheidsgedrag, het rijden onder invloed en het goed gebruiken van beveiligingsmiddelen.

### **Jonge Automobilistenproject**

'The Drive Xperience' is een voorbeeld praktijkdag voor jonge autorijders, die nog maar kort het rijbewijs hebben. Deze dag bestaat uit 3 onderdelen: een autorit, een groepsdiscussie en remeoefeningen op een mobiele baan. In het programma is er bewust voor gekozen om de jongeren geen noodmanoeuvres aan te leren, maar gedrag te stimuleren waarmee wordt voorkomen dat ze in dergelijke situaties terecht komen. Dit project is de afgelopen jaren zeer succesvol uitgevoerd in de regio Rivierenland.

*Afspraak: In 2016 willen we graag weer een jonge automobilistendag organiseren. Voor deze dag reserveren we €5.000,-*

## 4.4 Oudere verkeersdeelnemer

Ouderen lopen meer risico dan gemiddeld om slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Als gevolg van fysieke beperking zijn ouderen vaker betrokken bij bepaalde typen ongevallen. Tevens neemt door de fysieke kwetsbaarheid de kans op overlijden in het verkeer toe. Het aantal ouderen neemt de komende jaren behoorlijk toe en deze groep wordt steeds ouder (zgn dubbele vergrijzing). Bovendien veranderen de kenmerken van ouderen; ouderen zijn steeds vaker in het bezit van een rijbewijs en een auto of een E-bike waarmee ze meer kilometers per jaar rijden dan voorheen.

### **Fietsinformatiedagen ouderen**

Het doel van de Fietsinformatiedag en E-bike dag voor senioren is het vergroten van het inzicht in de eigen fiets- en verkeersvaardigheid en het aanbieden van mogelijkheden om deze vaardigheid te vergroten. De nadruk ligt op het opvangen van functiebeperkingen bij lastige en onverwachte situaties. De bedoeling is dat de ouderen door de toegenomen fietsvaardigheid minder vaak betrokken zijn bij ongevallen. Zodoende kunnen ouderen langer blijven fietsen en met plezier aan het verkeer deelnemen. Naast de meer algemene fietsende ouderen zijn er ook steeds meer ouderen in het bezit van een Elektrische fiets. Bij de aanschaf van deze fiets is men niet altijd volledig op de hoogte van de verschillen tussen de verschillende fietsen. Ook is het belangrijk te leren wat de gevaren van de fietsen zijn. De fietsen gaan harder maar ook het op- en afstappen kunnen problemen geven. Al deze onderwerpen komen op de E-bike dag aan bod. Deelnemers kunnen verschillende E-bikes uitproberen en hun fietsvaardigheid op een parcours oefenen. Ook zijn er reactie- en balanstesten. Een lokale rijwielhandelaar is aanwezig om te beoordelen of de fiets goed is afgesteld. De dag eindigt met een korte fietstocht.

*Afspraak: Vanuit dit werkplan reserveren we € 35.000, - Vanuit het ROV Oost-Nederland wordt een meervoudige uitvraag gedaan voor deze dagen, waarbij de werving van de ouderen een specifiek aandachtspunt is. De partij met de meest economisch voordelige inschrijving krijgt de opdracht om de dagen te organiseren. De kosten voor het verzenden van de uitnodigingen (indien nodig), de huur van de locatie en de lunch moeten door gemeentes worden gedragen.*

*Naast De fietsinfodagen kunnen eventuele BROEM en Scootmobiel activiteiten worden (mede)gefinancierd door de Regio omdat dit jaar sprake is van een overgangsjaar.*

## 4.5 Rijden onder Invloed

Voor het thema Rijden Onder Invloed loopt momenteel een Europese aanbesteding vanuit het ROV Oost-Nederland.

*Afspraak: De regio Rivierenland voert vooralsnog geen extra aanvullende activiteiten uit op dit gebied. Het thema wordt wel meegenomen in het aanbod naar het voortgezet onderwijs.*

## 4.6 Snelheid

Snelheid is een van de focusthema's vanuit het werkplan van ROV Oost-Nederland. De campagne twee seconde afstand wordt verder uitgerold over Oost-Nederland. Daarnaast zijn er ook projecten die meer lokaal gericht zijn maar wel mooi aanhaken bij dit thema.

### **Buurtactiepakketten VVN**

Gemeenten ontvangen met regelmaat klachten over te hard rijden in woonwijken, met het verzoek dit aan te pakken. Vaak ontbreken financiële middelen om maatregelen te treffen en krijgt handhaving geen prioriteit. Bovendien gaat het vaak om gedrag van de eigen buurtbewoners. In een participatiesamenleving willen we mensen toerusten om zelf in actie te kunnen komen voor een veiligere wijk.



*Afspraak: VVN Steunpunt Oost besteld voor €1.000,- pakketten voor 100 huishoudens. Gemeenten vragen bij de wijkcoördinatoren na waar er behoefte is aan een dergelijk pakket en verzorgd dan voor de verspreiding.*

***Snelheidsdisplays***

*De afgelopen jaren zijn er snelheidsdisplays ingezet door de regio. Deze displays worden verhangen en onderhouden door een extern bureau.*

*Afspraak: Ook in 2016 wordt dit project voorgezet zoals de werkwijze van eerder jaren. We reserveren hiervoor €10.000,-*

## 4.7 Grootverkeer en Verkeer op Dijken

Voor deze twee onderwerpen zijn momenteel nog geen concrete afspraken gemaakt. Wel zijn het twee belangrijke thema's waarvoor we een beperkt budget (€ 7.500,- per thema) hebben gereserveerd om gezamenlijk te bepalen wat we hiervoor gaan doen binnen de regio.

## 5. BEGROTING

De provincie Gelderland stelt voor niet infrastructurele plannen vanaf 1 januari 2016 per regio een budget beschikbaar stelt. Van dit budget worden de activiteiten in het regionale werkplan van de regio Rivierenland (volledig) gefinancierd. Deze (regionale) activiteiten worden (via het ROV Oost-Nederland) gezamenlijk ingekocht. De 25% die gemeenten voorheen reserveerden voor cofinanciering is bedoeld voor de (volledige) financiering van verkeersveiligheidsactiviteiten die een meer lokaal karakter dragen.

Doelgroep	Budget	Projecten voor Regio	Regionaal
<b>Kinderen en hun ouders</b>	<b>€ 71.500,00</b>		<b>€ 71.500,00</b>
		Streetwise	€ 17.000,00
		Dode hoek	€ 7.000,00
		Interventies 2-6 jarigen en hun ouders	€ 15.000,00
		Pas op muis	€ 3.000,00
		Muis schrikt zich een ongeluk (groep 3-4)	€ 6.000,00
		Muis in de grote verkeersshow (groep 6-7-8)	€ 6.000,00
		Theoretisch verkeersexamen	€ 12.500,00
		VOMOL	€ 5.000,00
<b>Jonge fietsers (VO)</b>	<b>€ 30.000,00</b>		
		Verkeerscarroussel	pm
		Theater voorstellingen thema alcohol	pm
		Kruispuntdebat	pm
		Gezondfietsen (samen met GGD)	Regio
<b>Jonge bestuurders</b>	<b>€ 5.000,00</b>		<b>€ 5.000,00</b>
		Jonge automobilistendag	€ 5.000,00
<b>Oudere verkeersdeelnemer</b>	<b>€ 10.000,00</b>		<b>€ 10.000,00</b>
		E-bike training	€ 10.000,00
		BROEM/Scoot	via Regio
<b>Verkeer op dijken</b>	<b>€ 7.500,00</b>		
<b>Groot Verkeer</b>	<b>€ 7.500,00</b>		
<b>Rijden onder Invloed</b>	<b>€ -</b>		
		Aansluiting bij middelbaar onderwijs	
		Evt. Aansluiting bij aanbesteding	
<b>Snelheid</b>	<b>€ 11.000,00</b>		
		Buurtactiepakketten (3 pakketten) + evaluatie	€ 1.000,00
		snelheidsdisplays	€ 10.000,00
<b>Ondersteuning</b>	<b>€ 7.500,00</b>		<b>€ 7.500,00</b>
		Projectleider	€ 7.500,00
<b>Totaal:</b>	<b>€ 150.000,00</b>		