



FRYSLÂN FEILICH NEI 2025

*DERDE MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA
STRATEGIE VERKEERSVEILIGHEID*

provinsje fryslân
provincie fryslân 

FRYSLÂN FEILICH NEI 2025

DERDE MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA STRATEGIE VERKEERSVEILIGHEID 2010-2025

Datum:

Februari 2020

Uitvoering:

Provincie Fryslân
Sipke van der Meulen
Secretaris ROF/OVVF

Projectcode: MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA 2021-2025
Status: Definitief GS 11.02.2020

In opdracht van:

Opgavemanager Mobiliteit
Coen Dijkman

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	4
2	strategie verkeersveiligheid	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Ernstige verkeersgewonden	5
2.3	Permanente verkeerseducatie	6
3	beleidskaders	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Trends en ontwikkelingen	8
3.3	Aandachtsgebieden vanuit de beleidsimpuls	9
3.4	Onbewuste gedragsbeïnvloeding	10
3.5	Pijlers	10
4	Aandachtsgebieden	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Financiering	11
4.3	Aanpak aandachtsgebieden	13

AFKORTINGENLIJST

BO	Basis Onderwijs
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
GS	Gedeputeerde Staten
ISA	Intelligente Snelheid Assistentie
i-VRI	de intelligente-Verkeers Regel Installatie
OVVF	Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân
PVE	Permanente Verkeerseducatie
PVVP	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan
ROF	Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân
SPI	Safety Performance Indicator
SPV2030	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
VEC	Verkeers Educatie Centrum
VO	Voortgezet Onderwijs

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 2 februari 2010 heeft het College van GS van de provincie Fryslân de Strategie Verkeersveiligheid voor de periode 2010 – 2025 vastgesteld. Hiermee zijn – in lijn met het toenmalige nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 en rekening houdend met de ontwikkelingen bij gemeenten en verkeersveiligheidspartners - de doelstellingen en kaders vastgelegd.

In dit derde Meerjaren Uitvoeringsprogramma is een actualisatie opgenomen van de in 2010 vastgestelde strategie. Nieuwe inzichten en ontwikkelingen hebben geleid tot deze keuze. Zo is er inmiddels een nieuw nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en hebben alle Friese walgemeenten het Charter for Walking ondertekend.

Succes staat of valt met de uitvoering. Dit derde Meerjaren Uitvoeringsprogramma voor de aangepaste strategie geeft de beleidskaders, trends en ontwikkelingen weer op basis waarvan in de jaarwerkplannen concrete invulling aan de voorgenomen activiteiten voor de periode 2021 – 2025 gegeven wordt.

1.2 Leeswijzer

Na een korte schets van de belangrijkste inhoudelijke en organisatorische beleidskaders (Hoofdstuk 3), zoals die zijn vastgelegd in de Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025, aangevuld met de actualisatie in hoofdstuk 2, volgt in hoofdstuk 4 een indeling met toelichting op de aandachtsgebieden die een plaats krijgen in het Uitvoeringsprogramma tot 2025. Daarin worden drie niveaus onderscheiden. Niveau 3, waarin de thema's aan de orde komen waar provincie Fryslân nieuwe initiatieven en projecten zal ontwikkelen.

Niveau 2 stelt de doelgroepen centraal die bijzondere aandacht zullen krijgen, waarbij gebruik gemaakt wordt van reeds bestaand aanbod van producten en diensten elders in binnen- en buitenland.

Het basispakket voor permanente verkeerseducatie (PVE) valt onder niveau 1.

2 STRATEGIE VERKEERSVEILIGHEID

2.1 Inleiding

De Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 was een bouwsteen voor de evaluatie van het PVVP 2006. De Strategie wordt uitgevoerd in drie perioden van vijf jaar.

De Friese strategie volgt de drie pijlers SAMENWERKING, INTEGRALE AANPAK EN DOOR MET DUURZAAM VEILIG.

In de afgelopen jaren zijn er nieuwe inzichten en trends waarneembaar die van invloed zijn op de opgestelde strategie en vragen daarom om een actualisatie.

In het Startakkoord van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) is afgesproken dat we een risico-gestuurde aanpak voor de verkeersonveiligheid gaan hanteren in een Regionaal Uitvoerings Plan, dat parallel loopt met ons Meerjaren Uitvoerings Plan.

Provinciale Staten hebben in mei 2017 bij motie uitgesproken dat zij naar Nul verkeersdoden willen in het verkeer, de kwantitatieve benadering gebruiken wij als meetlat voor dit streven.

In dit hoofdstuk komen twee belangrijke onderwerpen aan de orde die vragen om een herdefinitie.

2.2 Verkeersongevallen registratie

In onze strategie is sprake van het aantal ziekenhuisgewonden. Bij de vaststelling van het tweede Meerjaren Uitvoeringsprogramma is deze definitie omgezet naar "ernstig verkeersgewonden".

Inmiddels is gebleken dat deze definitie op regionaal niveau niet te hanteren is. In de slachtofferregistratie wordt gewerkt met geregistreeerde aantallen en geschatte werkelijke aantallen, die regionaal niet uit te splitsen zijn. Wij vallen daarom terug op het analysepakket ViaStat van VIAbv. Hierin worden alle door de politie geregistreeerde verkeersongevallen middels het BRON-bestand verwerkt.

Voor het aantal verkeersdoden kijken we ook naar de CBS-rapportage omdat die de aantallen die door de politie gerapporteerd worden, ophoogt met data "niet natuurlijke dood" uit ziekenhuisbestanden.

Een en ander betekent dat de definitie van ernstig verkeersgewonden in de doelstelling veranderd dient te worden en dat de aantallen geherdefinieerd moeten worden:

Doelstelling 2025		07 - 09	gemiddeld	2025
Doden	VIA	30+31+24	28 -50%	14
	CBS	35+36+29	33 -50%	16
Slachtoffers ongevallen motorvoertuig	bij met	376+344+320	347 -50%	173
Slachtoffers ongevallen motorvoertuig	bij zonder	378+387+482	416 -50%	208
Totaal		754+731+802	763 -50%	381

De cijfers over de jaren 2015,2016,2017 en 2018 voor de provincie Fryslân:

		2015	2016	2017	2018
Doden	VIA	30	29	22	18
	CBS	33	33	26	27
Slachtoffers	VIA	652	667	621	594

Bron: ViaStat

Uitsluitend kijkend naar het aantal verkeersdoden uit de registratie van VIAStat (politierregistratie), lijken we nog op koers te zijn voor het doel in 2025. Voor de overige registraties geldt dit zeker niet; dit beeld zien we nationaal ook.

2.3 Permanente verkeerseducatie

Permanente verkeerseducatie (PVE) staat voor het aanleren en stimuleren van veilig verkeersgedrag. En veiliger verkeersgedrag moet zich uiteindelijk vertalen in minder verkeersslachtoffers. Om dat te kunnen bereiken moeten de PVE-interventies van hoge kwaliteit zijn (beschreven in de CROW Toolkit) en zich richten op probleemgedrag en doelgroepen die er werkelijk toe doen.

Alle activiteiten die in het kader van de Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 worden uitgevoerd, sluiten aan bij de doelstellingen en definitie van PVE. In 2002 verscheen het rapport met de titel: *'naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie – uitgangspunten voor beleid'*, uitgegeven in opdracht van de gezamenlijke Regionale Organen Verkeersveiligheid (ROV's). In 2013 heeft er een evaluatie plaats gevonden van 10 jaar PVE, dit heeft geresulteerd in een nieuw rapport: *'Permanente verkeerseducatie, bereikte mijlpalen en uitdagingen'*. In dit rapport wordt er teruggekeken op 10 jaar PVE, de resultaten maar ook de toekomstige uitdagingen. Een van de belangrijkste aanbevelingen die in dit rapport werd gedaan betrof de definitie van PVE.

De oorspronkelijke definitie van PVE staat in dit rapport nog steeds overeind. De basisfilosofie van PVE, met een concept voor een doorgaande educatief lijn waarin alle doelgroepen een plek hebben én educatieve activiteiten inhoudelijk op elkaar zijn afgestemd, blijft van grote waarde. Binnen de 'enge' definitie voldoet PVE weliswaar nog steeds, maar het perspectief dient breder te zijn: PVE moet geplaatst worden binnen het bredere kader van gedragsbeïnvloeding door onder andere social media, maar ook met betrekking tot de toepassing van in-car (ADAS) systemen en PVE is een van de manieren om ervoor te zorgen dat verkeersdeelnemers zich veilig en verantwoord gedragen.

Deze aanbeveling leidt tot de volgende definitie van PVE:

Permanente verkeerseducatie (PVE) betekent dat verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop verwacht of geconstateerd wordt dat de bestaande voorwaarden van kennen, kunnen en willen niet meer toereikend zijn voor veilig verkeersgedrag en niet louter door 'zelfinstructie' (tijdig) toereikend zullen worden. Het permanente karakter zit hem in het feit dat educatie anticipeert op ontoereikende gedragsvoorwaarden, maar daarnaast ook in het feit dat permanente educatie telkens voortbouwt op eerdere verkeerseducatie en een fundament legt voor latere verkeerseducatie.

Door in een meer integrale benadering PVE te koppelen aan andere maatschappelijke thema's én door PVE te plaatsen in een bredere gedragsmatige aanpak van verkeersonveiligheid, kan ervoor worden gezorgd dat PVE beter over het voetlicht wordt gebracht.

In 2019 zijn er voor het basis onderwijs en het voortgezet onderwijs zogenoemde Basispakketten Verkeerseducatie afgesproken. In het BO gaat het dan om een doorlopende theoretische leerlijn, om ouderbetrokkenheid, om een praktisch verkeerseducatieproject per jaar en één maal in de schoolloopbaan aandacht voor de thema's Dode hoek, Remweg en Afleiding in het verkeer.

Voor het VO gaat het naast de Verkeersmarkt vooral ook om de thema's Alcohol en Drugs, Afleiding en Groepsdruk.

In 2020 krijgt deze aanpak een impuls omdat in het provinciale Bestuursakkoord 2019-2023 incidenteel € 1 miljoen extra beschikbaar gesteld is voor Educatie. Een ander deel van deze impuls wordt besteed aan Vervoerseducatie voor Ouderen (met name op de E-Fiets).

3. BELEIDSKADERS

3.1. Inleiding

In 2018 heeft het Rijk samen met provincies, gemeenten en vervoerregio's het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld. Daarin is een visie opgenomen om één belangrijk, gezamenlijk doel te kunnen realiseren: Het aantal verkeersslachtoffers moet dalen naar nul!

In dit nationale plan is voor een gezamenlijke aanpak gekozen. Niet alleen reactief op ongevallendata maar ook pro actief aan de hand van een risico gestuurde benadering. In het in februari 2019 ondertekende Startakkoord SPV2030 is afgesproken dat alle overheden met elkaar werken aan 9 belangrijke beleidsthema's:

1. Veilige infrastructuur;
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Voor veel doelgroepen in het verkeer neemt het aantal slachtoffers af, vooral voor auto inzittenden. Maar het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers onder fietsers en ouderen stijgt de laatste jaren. Daarom nemen wij deze beide doelgroepen tot speerpunt.

In dit nieuwe Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2021-2025, dat in de uitwerking parallel loopt met de Regionale Uitvoering Agenda voor het SPV 2030, zullen wij dan ook aansluiten met activiteiten, gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van onder andere deze twee risicogroepen, naast de reguliere, structurele activiteiten die we in het onderwijs uitvoeren.

3.2. Trends en ontwikkelingen

Met betrekking tot de verkeersveiligheid is er een aantal trends en ontwikkelingen waar te nemen die van invloed kunnen zijn op de verkeersveiligheid.

Mobiliteit

De komende tijd zal het vervoer over de weg nog toenemen. Dat geldt zowel voor personenverkeer als voor vrachtvervoer. Ook mag aangenomen worden dat het aantal fietskilometers, mede dankzij de ebike en de speed-pedelec, zal toenemen. De introductie van de leasefiets per 1 januari 2020 kan daar een extra impuls aan geven in het woon-werkverkeer.

Op 8 november 2018 tekenden gedeputeerde Schrier en 14 wethouders van de vaste-wal-gemeenten in Fryslân het Charter for Walking, ter ondersteuning van de positie van de voetganger in het verkeer.

Verder mag provincie Fryslân zich verheugen in het feit dat zij voor de derde keer (na 2013 en 2015) door het Fietsplatform uitgeroepen is tot de Fietsprovincie van Nederland (in 2019 samen met provincie Zeeland).

Demografie

In Fryslân gaat de zogenaamde 'dubbele vergrijzing' een belangrijke rol spelen. In 2005 bedraagt het percentage 65+ in Fryslân circa 15%, en in 2025 22%. Daarbij komt dat deze ouderen gemiddeld een langer (en vitaal) leven hebben waardoor ze tot op hoge leeftijd verkeersdeelnemer blijven.

Deze 'dubbele vergrijzing' speelt in Fryslân een sterkere rol dan in andere regio's. Vanwege de kwetsbaarheid van deze verkeersdeelnemers (zeker vanaf de leeftijd van 70 jaar), vraagt dat de komende decennia extra aandacht.

Technologie

Rijtaak ondersteunende systemen (ADAS) zijn de toekomst. Daarom gaat de provincie Fryslân zich ook inzetten voor een bredere bekendheid en een groter gebruik van deze technieken. Daarnaast bieden nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot realtime data over verkeer en vervoer nieuwe kansen voor onderzoek en analyse, ook voor verkeersveiligheid. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de i-VRI (de intelligente-Verkeers Regel Installatie).

Internationalisering

Nederland kan profiteren van Europese maatregelen op het gebied van voertuigveiligheid en van de uitwisseling van best practices met andere goed presterende landen in Europa. Als voorbeeld noemen we daarbij het Zweedse "Vision Zero" en het werken met Safety Performance Indicators (SPI's). Daarbij moeten we er zorg voor dragen niet uit de Europese kopgroep van goed presterende landen te vallen.

3.3. Aandachtsgebieden

In de Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 zijn de volgende thema's nader uitgewerkt:

- 1.** Snelheid
- 2.** Alcohol en Drugs / medicijnen
- 3.** Ouderen

Bij de eerste tussentijdse evaluatie in 2015 is het aandachtgebied Fiets opgenomen die speciale aandacht vraagt:

- 4.** Fietsers

Bij de bespreking van dit plan in 2019 is het thema Afleiding op advies van het ROF en het OVVF toegevoegd

- 5.** Afleiding

Zowel "Jonge beginnende bestuurders" als "Senioren" zijn twee doelgroepen die in onze strategie en ook nu in dit derde Meerjaren Uitvoeringsprogramma terug komen.

3.4. Onbewuste gedragsbeïnvloeding

Verkeersgedrag staat bij het onderwerp verkeersveiligheid al langere tijd centraal, zoals verkeerseducatie, communicatie en campagnes. Deze methoden grijpen in op bewuste keuzes. Een groot deel van ons gedrag wordt echter bepaald door onbewuste processen.

Ook al in het tweede Meerjaren Uitvoeringsprogramma zijn technieken van onbewuste gedragsbeïnvloeding, evenals de instrumenten campagnes en voorlichting, ingezet als instrument om de doelstellingen PVE te realiseren. Wij zullen daar in dit derde Meerjaren Uitvoeringsprogramma mee door gaan.

3.5. Pijlers

Zoals eerder al gesteld volgt de Provincie drie pijlers. De basisprincipes van DUURZAAM VEILIG 2.0. zijn:

1. functionaliteit van de wegen;
2. homogeniteit van massa, snelheid en richting;
3. herkenbaarheid van de vormgeving van de weg, voorspelbaarheid van het wegverloop en van gedrag van weggebruikers;
4. statusonderkenning van de verkeersdeelnemers;
5. vergevingsgezindheid van de omgeving en de weggebruikers onderling.

Ondanks het feit dat er inmiddels een volgende generatie Duurzaam Veilig geïntroduceerd is, houden we vast aan deze vijf basisprincipes om reden van begrijpelijkheid.

Verkeersveiligheid kent samenhang met verschillende beleidsterreinen, zoals jeugd, ouderen, volksgezondheid, ruimtelijke ordening en sociaal economische zaken. De provincie streeft een INTEGRALE AANPAK van verkeersveiligheid dan ook na. In het programma Doortrappen, waarvoor wij kwartiermaker zijn, komt deze integrale aanpak prima tot uiting.

Een integrale aanpak vraagt om SAMENWERKING van en met alle betrokken partijen. Deze samenwerking wil de Provincie verbreden en verdiepen, naar andere overheden, andere organisaties en (kennis)instellingen op de hierboven genoemde beleidsterreinen.

In de samenwerking met onze 18 gemeenten kijken we vooral over de grenzen van de beleidsterreinen heen. We zoeken nadrukkelijk ook de ambtenaren van het Sociaal domein en de Integrale Veiligheid; op het gebied van Onderwijs daarentegen zoeken we de schoolbesturen en -directies vooral rechtstreeks op.

4. AANDACHTSGEBIEDEN

4.1. Inleiding

In het eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid is onderscheid gemaakt tussen drie ontwikkelthema's, drie probleemgebieden (waarvan één overlapt) en acht PVE-leeftijdscategorieën.

Deze zijn weergegeven in onderstaand figuur:

Niveau 3 Ontwikkelthema's	Niveau 2 Probleemgebieden	Niveau 1 PVE-leeftijdscategorieën
Alcohol, Medicijnen en Drugs Snelheid	Beginnende fietser Beginnende automobilist Ouderen	0-4 jaar 4-12 jaar 12-16 jaar 16-18 jaar 18-24 jaar 24-65 jaar 65-75 jaar 75+

figuur 1: prioritering aandachtsgebieden

In lijn met de vorige twee Meerjaren Uitvoeringsprogramma's, waarbij we voorstelden om het Probleemgebied Fietser en de Ontwikkelthema's Ouderen en Snelheid de hoogste prioriteit te geven, voegen we nu het thema Afleiding als nieuwe prioriteit toe.

Financiering

In dit Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2025 wordt, evenals bij het vorige meerjaren uitvoeringsprogramma ook in financiële zin onderscheid gemaakt in drie niveaus.

Het vorige meerjaren uitvoeringsprogramma was gebaseerd op het meerjarenperspectief zoals opgenomen in de provinciale begroting, wat betekende dat er € 1,6 miljoen per jaar beschikbaar was.

Om de gestelde doelen met de daarbij horende resultaten ook daadwerkelijk te realiseren is er, voor de jaren 2021-2025, per jaar weer €1,6 miljoen beschikbaar. Daarnaast is er voor de periode 2020-2023 een incidentele €1 miljoen extra beschikbaar voor Educatie, als voortvloeisel uit de "motie Nul" van Provinciale Staten, mei 2017.

Waar mogelijk zullen wij gebruik maken van de mogelijkheden die de Rijks Verdubbelaar (€ 50 miljoen per jaar cofinanciering SPV2030) ons gaat bieden.

De verdeling van de € 1,6 miljoen over de drie niveaus is als volgt:
voor Niveau 3 en Niveau 2 is jaarlijks een bedrag van gezamenlijk € 0,3 miljoen beschikbaar. Dit budget wordt niet meerjarig vastgelegd, maar is per periode van 1-2 jaar beschikbaar voor aanvragende uitvoerende partijen. Activiteiten op niveau 3 dienen om ontwikkelingen binnen de andere niveaus te stimuleren. Voor Niveau 1, de PVE-projecten uit de Basispakketten en de Structuurprojecten is een vast bedrag van € 1,3 miljoen beschikbaar; hierover worden in ROF-verband afspraken gemaakt met de uitvoerende partijen.

Aandachtgebieden Niveau 3 (€ 150.000,-)

In Niveau 3 worden actief, nieuwe, Frysk eigen, initiatieven ontwikkeld. Alcohol/ Drugs, Snelheid, Afleiding en Ouderen zijn ontwikkelthema's die een grote rol zullen blijven spelen bij verkeersongevallen. In 2018 heeft het ROF aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat aangeboden Fryslân proefgebied te willen laten zijn in het toepassen van ISA (Intelligente Snelheid Adaptie). Activiteiten die worden ontwikkeld in het kader van het SPV2030 vallen ook onder niveau 3.

De financiering voor de ontwikkeling van projecten met betrekking tot Alcohol/ Drugs, Snelheid, Afleiding, Ouderen en fietsers zal voor 1 of hooguit 2 jaar geschieden en zal plaatsvinden op offertebasis.

Aandachtgebieden Niveau 2 (€ 150.000,-)

Nationaal en internationaal worden er vele projecten ontwikkeld. Niveau 2 stelt de provincie in staat om daarop mee te liften en deze projecten eventueel aan te passen aan de Friese situatie. Bij het volgen van landelijke ontwikkelingen en initiatieven ligt de focus op die verkeersdeelnemers die van vervoersmodaliteit veranderen. Dit zijn jongeren tussen de 12 en 16 jaar die zelfstandig, op de fiets, naar het voortgezet onderwijs gaan, bromfietzers, beginnende automobilisten (18-24 jaar) en met name oudere verkeersdeelnemers. Uit onderzoek is gebleken dat deze laatste verkeersdeelnemers een verhoogd risico hebben om betrokken te raken bij een (dodelijk) verkeersongeval. Wij hebben ons dan ook voorgenomen hier door middel van een Mobiliteit Advies Centrum extra aandacht aan te schenken.

Niveau 2 betreft reeds bestaande projecten elders in het land. De financiering van invoering van deze projecten gebeurt op offertebasis voor de duur van 1 of 2 jaar. Indien projecten effectief zijn is het niet uitgesloten dat deze na afloop worden opgenomen in Niveau 1.

Aandachtsgebieden Niveau 1 (€ 1.300.000,-)

Niveau 1 behelst de standaard PVE-aanpak (Permanente Verkeers Educatie) binnen de Basispakketten Verkeerseducatie en de structurele voorzieningen. Het is de basis van waaruit de eerste komende vijf jaar gewerkt wordt. Daarnaast vallen de campagnes uit de landelijke campagnekalender ook onder Niveau 1, evenals structurele projecten zoals het VEC te Drachten.

De projecten die zijn opgenomen in Niveau 1 worden in principe voor de volledige vijf jaar gefinancierd. Hierdoor wordt de partners zekerheid geboden en is inhoudelijke doorontwikkeling en continuïteit van de projecten beter gewaarborgd dan wanneer ze elk jaar voor subsidie in aanmerking zouden moeten komen

4.2. Aanpak aandachtsgebieden

In de Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 wordt gewerkt vanuit de drie E's en I (Engineering, Education, Enforcement, Innovation).

De activiteiten van de verkeersveiligheidsgroep zijn primair gericht op Educatie, waarbij Educatie op te splitsen is in campagnes, onbewuste gedragsbeïnvloeding en praktische verkeerseducatie.

Bij het voorlichtingsgedeelte van Enforcement kan de verkeersveiligheidsgroep activiteiten ontwikkelen ter versterking van argumentenvoorlichting en daadwerkelijke handhaving. De secretaris van het OVVF onderhoudt regelmatig overleg met het OM en de politie (Fryslân) uit de Eenheid Noord Nederland over de mate en wijze van handhaving; dat gebeurt in de noordelijke Kerngroep Verkeershandhaving.

Binnen de organisatie van provincie Fryslân, de opgave Mobiliteit, waar de verkeersveiligheidsgroep onderdeel van uit maakt, wordt afstemming gezocht met de collega's die verantwoordelijk zijn voor Engineering. Daarnaast zijn er goede contacten met (gemeentelijke) collegae uit het Sociaal Domein, bij voorbeeld in onze rol als Kwartiermaker van het programma Doortrappen (blijven fietsen tot je 100^{ste}), dat zich vooral richt op gezondheidsbevordering. Zo kan er op een integrale wijze gewerkt worden aan infrastructurele oplossingen.

Vanuit de drie E's worden de ontwikkelthema's, de probleemgebieden en de PVE-leeftijdscategorieën van de Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 behandeld, waarbij de activiteiten die de verkeersveiligheidsgroep kan ondersteunen centraal staan.

Dit Meerjaren Uitvoeringsprogramma wordt evenals bij de voorgaande twee programma's uitgewerkt in afzonderlijke Jaarwerkplannen.