



# FRYSLÂN FEILICH TROCH NEI 2020

*TWEEDE MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA  
STRATEGIE VERKEERSVEILIGHEID*

provinsje fryslân  
provincie fryslân 

# FRYSLÂN FEILICH TROCH NEI 2020

*TWEEDE MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA  
STRATEGIE VERKEERSVEILIGHEID 2010-2025*

**Datum:**

Juni 2014

**Uitvoering:**

Provincie Fryslân  
Flexpool  
Paule Schaap

Projectcode: MEERJAREN UITVOERINGSPROGRAMMA 2016-2020  
Status: concept

**In opdracht van:**

Afdeling Stêd en Plattelân  
Team Verkeer en Vervoer  
Sipke van der Meulen

# 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	12
4.3	Aanpak aandachtsgebieden	13

## AFKORTINGENLIJST

BDU	Brede Doel Uitkering
DV	Duurzaam Veilig
EVG	Ernstige verkeersgewonden
GS	Gedeputeerde Staten
PVE	Permanente Verkeerseducatie
PVVP	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan
ROF	Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân
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 nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid en rekening houdend met de ontwikkelingen bij gemeenten en verkeersveiligheidspartners – de doelstellingen en kaders vastgelegd.

In dit meerjaren uitvoeringsprogramma is er een actualisatie opgenomen van de in 2010 vastgestelde strategie. Nieuwe inzichten en ontwikkelingen hebben geleid tot deze keuze.

Succes staat of valt met de uitvoering. Dit tweede meerjaren uitvoeringsprogramma voor de nieuwe strategie geeft de beleidskaders, trends en ontwikkelingen weer op basis waarvan in de jaarplannen concrete invulling aan de voorgenomen activiteiten voor de periode 2016 – 2020 gegeven wordt.

De Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 kan onverkort gehandhaafd blijven. De drie uitgangspunten: Door met Duurzaam Veilig, Integrale Aanpak en Verbreden Samenwerking gelden nog steeds als de drie belangrijke pijlers. Ook het doel, het halveren van het aantal ernstig verkeersgewonden, blijft gehandhaafd.

Wel wordt een technische aanpassing doorgevoerd ten gevolge van een gewijzigde definitie van het begrip “ernstig gewonde verkeersslachtoffers” op basis van internationale afspraken.

Verder vraagt de verkeersveiligheid van de fiets(er) meer aandacht dan voorheen. Daarbij gaat het vooral om éézijdige fietsongevallen (geen betrokkenheid van een ander voertuig).

De basale aanpak van Permanente Verkeers Educatie breiden we uit met experimenten op het gebied van beïnvloeding van onbewust (foutief) verkeersgedrag.

## 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 2020. Daarin worden drie niveaus onderscheiden. Niveau 3, waarin de thema’s aan de orde komen waar Provincie Fryslân nieuwe initiatieven en projecten zal ontwikkelen.

In Niveau 2 staan de doelgroepen centraal die bijzondere aandacht zullen krijgen, waarbij gebruik gemaakt wordt van reeds bestaand aanbod van producten en diensten.

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

# STRATEGIE VERKEERSVEILIGHEID

## 1.3 Inleiding

De Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 is 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 van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020: 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 om een actualisatie.

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

## 1.4 Ernstige verkeersgewonden

Voorheen werden slachtoffers die opgenomen werden in het ziekenhuis als ernstig gewond beschouwd. Of iemand in het ziekenhuis opgenomen was, werd afgeleid uit het registratieformulier van de politie. Uit vergelijking van de politieregistratie (BRON) met de Landelijke Medische Registratie (LMR) is gebleken dat:

- » in het ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers niet noodzakelijk (ernstig) gewond zijn. Het komt voor dat ze slechts ter observatie worden opgenomen.
- » informatie op het politieformulier niet altijd juist is. Sommige personen die volgens BRON in het ziekenhuis zijn opgenomen, blijken in de LMR onvindbaar. Aan de andere kant zijn er ook slachtoffers die volgens de politie licht gewond zijn geraakt, die toch in het ziekenhuis opgenomen blijken te zijn met ernstig letsel.

Deze constatering heeft in 2010 geleid tot een nieuwe definitie van ernstig gewonden: de 'ernstig verkeersgewonden' (EVG). Sinds dat jaar wordt deze definitie gebruikt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor monitoring en verkeersveiligheidsbeleid.

Dit betekent dat de definitie van ziekenhuis gewonden in de provinciale doelstelling uit het PVVP van 2006 verandert dient te worden in EVG en dat de aantallen als volgt geherdefinieerd moeten worden:

Doelstelling 2025	07 - 09	gemiddeld	2025
Doden	30+31+24	28 -50%	<b>14</b>
Ernstig verkeersgewonden met motorvoertuig	376+344+320	347 -50%	<b>174</b>
Ernstig verkeersgewonden zonder motorvoertuig	378+387+482	416 -50%	<b>208</b>

De cijfers over de jaren 2010,2011,2012 en 2013 voor de provincie Fryslân<sup>1</sup>:

	2010	2011	2012	2013
Doden	27	30	29	22
Ernstig verkeersgewonden met motorvoertuig	NB <sup>2</sup>	NB	NB	NB
Ernstig verkeersgewonden zonder motorvoertuig	NB	NB	NB	NB

## 1.5 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 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.

Ruim 10 jaar geleden kwam er een rapport uit met de titel: '*naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie – uitgangspunten voor beleid*', uitgegeven door 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 wordt gedaan betreft 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 educatielijn 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 social media, maar ook met betrekking tot de toepassing van in-carsystemen en 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:

<sup>1</sup> Bron: SWOV.

<sup>2</sup> De gegevens over het aantal doden in een gegeven jaar komen doorgaans beschikbaar rond april van het daarop volgende jaar. Later, rond oktober, worden de eerste gegevens over de ernstig verkeersgewonden bekend. Nog een jaar later wordt de schatting van de werkelijke omvang van het aantal ernstig verkeersgewonden nog eenmaal aangepast op basis van de definitieve gegevens. Het SWOV heeft de aantallen EVG over de jaren 2010-2013 nog niet berekend.

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 verkeers- onveiligheid, kan ervoor worden gezorgd dat PVE beter over het voetlicht wordt gebracht.



## 2 BELEIDSKADERS

### 2.1 Inleiding

---

In 2008 heeft het Rijk samen met provincies, gemeenten, stadsregio's en waterschappen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 vastgesteld. Daarin zijn maatregelen opgenomen om twee belangrijke doelen te kunnen realiseren:

- » Het aantal verkeersdoden is in 2020 gedaald tot maximaal 500 per jaar;
- » Het aantal ernstig verkeersgewonden is in 2020 gedaald tot maximaal 10.600 per jaar.

In dit nationale plan is voor een gezamenlijke aanpak gekozen. Alle overheden werken met elkaar aan:

- » inzetten van succesvolle generieke maatregelen zoals een Duurzaam Veilige weginrichting, campagnes ondersteund door handhaving en scherpere voertuigeisen;
- » harder aanpakken van notoire overtreeders, om bijvoorbeeld ongevallen waarbij alcohol of snelheid een rol speelt terug te dringen;
- » beter beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, voetgangers, fietsers, ouderen en jonge beginnende bestuurders.

Voor veel doelgroepen in het verkeer neemt het aantal slachtoffers af, vooral voor automobilisten. Maar het aantal ernstig gewonden onder fietsers en ouderen stijgt de laatste jaren. Daarom hebben het ministerie en de betrokken partijen afgesproken een extra inspanning te leveren met de **Beleidsimpuls Verkeersveiligheid**. Doel is het aantal verkeersslachtoffers onder de specifieke doelgroepen waar het nog niet goed (genoeg) gaat terug te dringen. De partijen zetten alles op alles om het aantal verkeersslachtoffers verder te verlagen.

De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid richt zich vooral op drie risicogroepen: fietsers, senioren en jonge beginnende bestuurders. Dat is niet voor niks. Deze groepen zijn veelvuldig betrokken bij een ernstig letselongeval, al dan niet met dodelijke afloop.

In het nieuwe meerjaren uitvoeringsprogramma 2016-2020 zullen wij dan ook aansluiten met activiteiten, gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van onder andere deze drie risicogroepen, naast de reguliere, structurele activiteiten die we uitvoeren.

### 2.2 Trends en ontwikkelingen

---

Met betrekking tot de verkeersveiligheid zijn er vijf 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. De verwachtingen lopen uiteen van een groei van 15% tot 40% personenverkeer tussen 2000 en 2020.<sup>3</sup> Bij een sterke economische groei zal het vrachtverkeer bovendien sneller groeien dan het personenverkeer. In het Regional Communities-scenario is de groei van het vrachtverkeer daarentegen beperkt. De Provincie heeft in het PVVP 2006 het doel uitgesproken om verkeer te laten concentreren op het relatief veilige hoofdwegennet.

### *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 leven hebben. Deze 'dubbele vergrijzing' speelt in Fryslân een sterkere rol dan in andere regio's.

### *Technologie*

Rijtaakondersteunende systemen zijn de toekomst. Daarom gaat de Provincie zich ook inzetten voor onder andere 'energy valley', sensortechnologie, agribusiness en lifesciences. Daarnaast bieden nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot realtime data over verkeer en vervoer nieuwe kansen voor onderzoek en analyse, ook voor verkeersveiligheid.

### *Economie*

De trend van flexibilisering door variabilisering van vaste kosten, minder opslag, minder voorraad en meer 'just-in-time' leidt tot een groei van transport.

### *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.

## 2.3 Aandachtsgebieden vanuit de beleidsimpuls

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

- » Snelheid
- » Alcohol en Drugs / medicijnen
- » Ouderen

In de Beleidsimpuls zijn er drie aandachtsgebieden opgenomen die speciale aandacht vragen

- » Fietsers
- » Jonge beginnende bestuurders
- » Senioren

Zowel Jonge beginnende bestuurders als Senioren zijn twee doelgroepen die in onze strategie en het eerste meerjaren uitvoeringsprogramma zijn opgenomen en ook in dit tweede meerjaren uitvoeringsprogramma terug komen.

---

<sup>3</sup>Nota Mobiliteit 20% groei, scenario Welvaart en Leefomgeving (WLO) 15% tot 40%

## 2.4 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 de onbewuste processen. Er wordt op dit moment al op verschillende manieren geëxperimenteerd met onbewuste invloeden op gedrag. In opdracht van het ministerie van I en M is er een rapport opgesteld over onbewuste gedragsbeïnvloeding.<sup>4</sup>

Er worden 7 categorieën van onbewust invloeden van gedrag onderscheiden:

1. Reminders
2. Priming
3. Normen activeren
4. Optische illusies
5. Prompting
6. Fear appeals
7. Uitdaging

In het tweede meerjaren uitvoeringsprogramma zal onbewuste gedragsbeïnvloeding, evenals de instrumenten campagnes en voorlichting, ingezet worden als instrument om de doelstellingen PVE te realiseren.

## 2.5 Pijlers

---

Zoals hierboven al gesteld volgt de Provincie de drie pijlers van de landelijke strategie. De basisprincipes van DUURZAAM VEILIG zijn:

- » functionaliteit van de wegen;
- » homogeniteit van massa, snelheid en richting;
- » herkenbaarheid van de vormgeving van de weg, voorspelbaarheid van het wegverloop en van gedrag van weggebruikers;
- » statusonderkenning van de verkeersdeelnemers;
- » vergevingsgezindheid van de omgeving en de weggebruikers onderling.

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.

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.

---

<sup>4</sup> TXTN: onbewust beïnvloeden op gedrag, januari 2013

## 3 AANDACHTSGEBIEDEN

### 3.1 Inleiding

In het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2016 – 2020 is onderscheid gemaakt tussen drie ontwikkelthema's, drie probleemgebieden en acht PVE-leeftijdscategorieën. Deze zijn weergegeven in figuur 1.

<b>Niveau 3</b> Ontwikkelthema's	<b>Niveau 2</b> Probleemgebieden	<b>Niveau 1</b> PVE-leeftijdscategorieën
Alcohol, Medicijnen en Drugs Snelheid	Beginnende fietser Beginnende bromfietser 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

De voorgestelde maatregelen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, aangevuld met de maatregelen in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, zijn naar alle waarschijnlijkheid onvoldoende effectief om de taakstelling voor EVG te halen, blijkt uit onderzoek van de SWOV.

In IPO verband heeft het SWOV de volgende vragen gesteld:

1. Welke effectieve maatregelen kunnen nog genomen worden;
2. Welke barrières (kennis, draagvlak, budget) zijn er nog om die maatregelen (geheel of gedeeltelijk) uit te voeren;
3. Welke stappen kunnen gezet worden om tot uitvoering van haalbare maatregelen te komen.

Het betreft concrete maatregelen op de volgende gebieden:

- » Alcohol
- » Snelheid
- » Zichtbaarheid
- » Fiets
- » Gemotoriseerde tweewielers (GTW)
- » Infrastructuur
- » Technologie
- » Handhaving
- » Mobiliteit

Binnen de activiteiten en maatregelen die we uitvoeren op alle drie de niveaus zullen we deze negen aandachtsgebieden een plek geven en zullen we meewerken aan het haalbaarheidsonderzoek van het SWOV.

## 3.2 Financiering

---

In dit Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2016-2020 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 het Bestedingsplan 2010 van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU), wat betekende dat er per jaar € 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 2016-2020, per jaar €1,6 miljoen nodig.

De verdeling van deze gelden over de drie niveau's 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 en de Structuurprojecten is een vast bedrag van € 1,3 miljoen beschikbaar; hierover worden meerjaren afspraken gemaakt met de uitvoerende partijen.

### *Aandachtgebieden Niveau 3 (€ 150.000,-)*

In Niveau 3 worden actief, nieuwe, Frysk eigen, initiatieven ontwikkeld. Alcohol/ Drugs, Snelheid en Ouderen zijn ontwikkelthema's die een grote rol zullen blijven spelen bij verkeersongevallen. Tevens zal het actieplan Fiets voortgezet worden. Activiteiten die worden ontwikkeld in het kader van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (Ministerie I en M) vallen ook onder niveau 3.

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

### *Aandachtgebieden Niveau 2 (€ 150.000,-)*

Landelijk 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 ouderen. Uit onderzoek is gebleken dat deze verkeersdeelnemers een verhoogd risico hebben om betrokken te raken bij een (dodelijk) verkeersongeval.

Niveau 2 betreft uitsluitend 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 vruchtbaar 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) en 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 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.

### 3.3 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 verkeersveiligheidsgroep onderhoudt regelmatig overleg met het OM en de politie Fryslân over de wijze van handhaving.

Binnen de afdeling Verkeer en Vervoer, waar de verkeersveiligheidsgroep onderdeel van uit maakt, wordt afstemming gezocht met de collega's die verantwoordelijk zijn voor Engineering. 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. Hieronder volgt een uitwerking voor de komende vijf jaar.

De ontwikkelthema's, probleemgebieden en PVE-leeftijdscategorieën uit tabel 1 worden na vaststelling van het beleidskader en de financiering vertaald naar concrete projecten per niveau en zullen jaarlijks worden uitgewerkt in een jaarplan.

	Engineering	Education	Enforcement	Innovation
Algemeen	Duurzaam Veilig inrichten stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen Realisatie uniforme wegmarkering Vergroten veiligheid oversteekplaatsen Vergevingsgezinde berm (2011-2013)			Nauwlettend volgen en waar mogelijk en zinvol meewerken aan nationale en internationale technologische ontwikkelingen, alsmede van nieuwe methoden en technieken voor onderzoek en analyse
0-4 jaar		PVE		
4-12 jaar		PVE		
12-16 jaar (fietsers)		PVE Overgang PO/VO Inspelen op actueel waarden- en normenbesef	Extra aandacht voor kwetsbare deelnemers	
16-18 jaar (bromfiets)		PVE Inspelen op actueel waarden- en normenbesef Voorlichting en gedragsbeïnvloeding snelheid en gordel/helm Synergie handhaving – voorlichting Voorlichting, gedragsbeïnvloeding en terugdringen alcohol en drugs in het verkeer	Aanpak bewuste overtreeders Voorlichting en gedragsbeïnvloeding snelheid en gordel/helm Synergie handhaving – voorlichting Voorlichting, gedragsbeïnvloeding en terugdringen alcohol en drugs in het verkeer	
18-24 jaar (jonge automobilist)		PVE Inspelen op actueel waarden- en normenbesef Voorlichting, gedragsbeïnvloeding en terugdringen alcohol en drugs in het verkeer Voorlichting en gedragsbeïnvloeding snelheid en gordel/helm	Synergie handhaving – voorlichting Voorlichting, gedragsbeïnvloeding en terugdringen alcohol en drugs in het verkeer Voorlichting en gedragsbeïnvloeding snelheid en gordel/helm Aanpak bewuste overtreeders	Inzet social media & communities
25-60 jaar		PVE		Inzet social media & communities
Ouderen	Mobiliteit voor 65+ gericht op zorg, voorzieningen in de nabije omgeving	PVE Aanvullende cursussen Tussentijdse keuringen Voorlichting medicijnen in het verkeer	Aanvullende cursussen Tussentijdse keuringen	
Alcohol, Medicijnen, Drugs		Voorlichting medicijngebruik Voorlichting, gedragsbeïnvloeding en terugdringen alcohol en drugs in het verkeer Aanscherpen alcohollimiet	Invoeren drugstesten Voorlichting, gedragsbeïnvloeding en terugdringen alcohol en drugs in het verkeer Aanscherpen alcohollimiet	Invoeren drugstesten
Snelheid	Veilige berm Lengtemarkering Wegverlichting	Voorlichting over verantwoord snelheidsgedrag op Voorlichting en gedragsbeïnvloeding snelheid en gordel/helm	Voorlichting en gedragsbeïnvloeding snelheid en gordel/helm	

tabel 1: overzicht ontwikkelthema's, probleemgebieden en PVE-leeftijdscategorie