

# Meerjarenplan Verkeer & Meer 2022 - 2026



**Verkeersveiligheid in de Vervoerregio Amsterdam**

*Educatie, campagnes & samenwerking*

## Inhoudsopgave

### Voorwoord

<b>1. Verkeer &amp; Meer</b> .....	<b>4</b>
1.2 Inleiding .....	4
1.3 Aanpak verkeersveilig gedrag.....	4
1.4 Rolverdeling en samenwerking .....	6
<b>2. Opdrachtgeverschap</b> .....	<b>6</b>
2.1. Regie & strategie .....	6
2.2. Duurzaamheid .....	6
2.3 Social Return.....	7
<b>3. Verkeerseducatie</b> .....	<b>7</b>
3.1 Aanbesteding Verkeerseducatie .....	7
3.2 Pilots verkeerseducatie .....	7
3.3 Contractwaarde.....	8
<b>4. Campagne</b> .....	<b>9</b>
4.1 Aanbesteding Campagne & Communicatie .....	9
4.2 Basisactiviteiten en facultatieve activiteiten.....	10
4.3 Contractwaarde.....	10
<b>5. Overkoepelende doelstelling</b> .....	<b>11</b>
5.1 Evaluatie .....	11
5.2 Vervolg en effectmeting.....	12
<b>6. Communicatie</b> .....	<b>12</b>
6.1 Communicatie intern.....	13
6.2 Communicatie extern .....	13
<b>7 Financiën</b> .....	<b>13</b>
7.1 Budget Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) .....	13
7.2 Budget verkeerseducatie en campagnes .....	14

**Bijlage** Organogram Verkeer & Meer

## Voorwoord

Iedereen. Elke dag. Veilig thuis.

Elke verkeersdode en ernstig verkeersgewonde is er één te veel. De gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam streven naar 0 slachtoffers in 2050. De overheden hebben daarbij als taak om voor de juiste randvoorwaarden te zorgen zodat burgers zich veilig kunnen verplaatsen. Wij zorgen voor de juiste voorwaarden: een veilige inrichting van de infrastructuur, voldoende kennis en vaardigheden om veilig in het verkeer te kunnen bewegen en naleving van verkeersregels. Hiermee voorkomen we verkeersslachtoffers, redden we levens en besparen we landelijk miljarden euro's per jaar.

Alleen door samen te werken met alle verkeersveiligheidspartners kunnen we de verkeersveiligheid in de hele regio verbeteren. Deze gezamenlijke ambities en maatregelenplan voor de komende tien jaar zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en in lijn met de landelijke ambitie vanuit het SPV 2030. 90% van het aantal verkeersongelukken wordt namelijk veroorzaakt door gedrag. De Regioraad stelde juli 2021 de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid vast, de regionale uitwerking van het landelijke SPV. Dit meerjarenplan 2022-2026 is een concrete uitwerking van de regionale aanpak waarmee we laten zien hoe we investeren in gedragsbeïnvloeding middels verkeerseducatie op scholen en campagnes in het straatbeeld.

CONCEPT

## 1. Verkeer & Meer

### 1.2 Inleiding

In plaats van een jaarplan ligt er nu het meerjarenplan 2022-2026 voor u. Achter ons ligt namelijk een transitiejaar waarin er twee aanbestedingen hebben plaatsgevonden, een van Verkeerseducatie en Campagnes & Communicatie. Deze aanbestedingen lopen over meerdere jaren waardoor het jaarplan nu een meerjarenplan is geworden. Dit plan zal binnen de Vervoerregio Amsterdam voorgelegd worden aan de gemeenten en worden ingebracht in het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer&Vervoer en het Dagelijks Bestuur.

#### WAT is Verkeer & Meer:

Verkeer & Meer, onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam, is een fysiek en online platform die zich bezig houdt met verkeersveiligheid. *Samen veilig onderweg* is onze slogan. Met gemeenten, scholen en vele anderen werken we aan het vergroten van de verkeersveiligheid in onze regio. We ontzorgen en inspireren met effectieve verkeerseducatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten. Ons aanbod is divers en geschikt voor jong en oud: van kleuter tot student, van stad tot dorp en van scooter tot skater. Door deze activiteiten helpen we weggebruikers om zich veilig, vlot en verantwoord in het verkeer te begeven.

#### WIE is Verkeer & Meer:

De Vervoerregio Amsterdam zet op drie manieren in op verkeersveiligheid: met slim ingerichte infrastructuur, handhaving en gedragsbeïnvloeding. Verkeer & Meer is voornamelijk gericht op het stukje Gedragsbeïnvloeding. Het kernteam bestaat uit 3 personen:

Programmamanager	Natascha Shahbaziane
Programmamedewerker	Najet Fenich
Programmasecretaris	Laura Overdijk

Verkeer & Meer is ondergebracht in het team Uitvoering & Programma's binnen de Vervoerregio Amsterdam (zie bijlage 1: Organogram Verkeer & Meer).

### 1.3 Aanpak verkeersveilig gedrag

Circa 90 procent van de verkeersongevallen ontstaat door menselijk gedrag. Verkeersdeelnemers hebben zelf een grote verantwoordelijkheid om omgevallen te voorkomen. Zij moeten hiervoor over voldoende kennis en vaardigheden beschikken plus de motivatie hebben om het juiste gedrag te vertonen kennen, kunnen, willen.

- Kennen: (toekomstige) verkeersdeelnemers binnen de Vervoerregio beschikken over de kennis om veilig aan het verkeer deel te nemen.
- Kunnen: (toekomstige) verkeersdeelnemers kunnen veilig deelnemen aan het verkeer.
- Willen: (toekomstige) verkeersdeelnemers willen zich veilig gedragen in het verkeer.

Daarom zetten wij ons extra in op het stimuleren van verkeersveilig gedrag via verkeerseducatie, campagnes, voorlichting en handhaving, samen met de politie en andere partners.

Focus ligt hierbij op de landelijke en regionale thema's zoals alcohol en drugs in het verkeer, afleiding (smartphone), haal/brenggedrag naar de basisschool, senioren, fietsverlichting, snelheid en dode hoek.

Hierbij zijn de uitgangspunten of kaders beschreven in het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid, de concrete uitwerking van het regionale verkeersveiligheidsbeleid van de Vervoerregio Amsterdam. Waar mogelijk of nodig wordt er een koppeling gemaakt met aangrenzende beleidsonderwerpen zoals mobiliteit, duurzaamheid & milieu, onderwijs, opgroeien & opvoeden en gezondheid, beweging & welzijn. Het platform Verkeer & Meer is daarmee goed ingebed in het bredere strategische verkeersveiligheidsbeleid en – aanpak van de Vervoerregio.

### Belangrijke doelgroepen

- Kinderen van 0-18 jaar en hun ouders. Elk kind krijgt goed verkeersonderwijs waarbij aandacht is voor theorie, praktijk en houding. Ouders hebben hierbij een belangrijke rol in voorbeeld, begeleiding en het verkeer in de dagelijkse praktijk brengen.
- Jonge bestuurders 16-25 jaar: onderwerpen als drugs, alcohol en afleiding
- Senioren (65+): voor zelfstandigheid van deze doelgroep en het 'mee blijven doen in de maatschappij' is het belangrijk dat senioren mobiel blijven en zichzelf verantwoord kunnen verplaatsen. Aandachtspunt in deze groep is met name terugdringen van ongevallen met de fiets (programma Doortrappen).

### Extra aandachtspunten vanuit de gemeenten en Quickscan Verkeersveiligheid dit punt kan weg

In ons contact met de gemeenten komt naar voren dat de thema's 'snelheid', 'roodlichtnegatie' en 'afleiding in het verkeer' ook in 2021 actueel blijven. Nieuwe ontwikkelingen zien de gemeenten in de onderwerpen: meer wielrenners, maaltijdbezorgers, haal en brenggedrag van ouders. Afgelopen jaar hebben we met succes een Quickscan Verkeersveiligheid uitgevoerd met de gemeente Ouder Amstel. Dat is een succesvol traject geworden met mooie resultaten. De Quickscan beoogt het oplossen van een gemeente-specifieke verkeersonveilige situatie. Een kleinschalige campagne kan op laagdrempelige manier veel positieve uitkomsten bieden op het gebied van gedrag. Dit willen we dit jaar in meer gemeentes uitrollen. Inmiddels maken ook andere gemeenten gebruik van de scan.

Toelichting Quickscan Ouderkerk aan de Amstel:

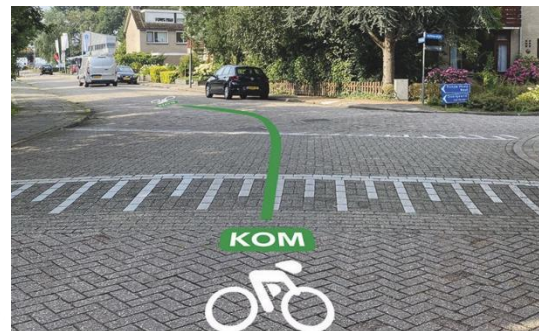
- In dit project wordt gefocust op wielrenners en hun gedrag in het verkeer.

Daarbij is de keuze gemaakt om de focus te leggen op 2 doelgedragingen, te weten:

- **Snelheid wielrenners**

- In het centrumgebied passen zij waar nodig hun tempo naar beneden aan en houden zij rekening met andere weggebruikers;
- Op smalle dijk- en polderwegen laten zij ruimte voor eventuele inhalende auto's.

- **Volgen gewenste route:** wielrenners maken gebruik van de aangegeven voorkeursroute. Op deze manier veroorzaken zij minder overlast voor andere weggebruikers en concentreren ze zich vooral aan een kant van de weg. Op deze manier ontstaat er meer ruimte voor eventuele inhaalacties en is er beter overzicht. De voorkeursroute en bijbehorende richting is tevens veiliger voor wielrenners. Dit is een belangrijk aspect om te benadrukken.



#### 1.4 Rolverdeling en samenwerking

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van veertien gemeenten. Het biedt niet alleen een platform voor gemeenten om elkaar te bereiken, maar ook de middelen en expertise om de bovenlokale ambities met elkaar te verbinden. In 2022 nemen de volgende gemeenten deel aan dit Samenwerkingsverband: Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam (inclusief fusiegemeente Weesp, na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022 is de herindeling een feit en is Weesp onderdeel van de gemeente Amsterdam), Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad.

## 2. Opdrachtgeverschap

### 2.1. Regie & strategie

De aanpak verkeerveiligheid in de regio komt voort uit de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid en wordt vanuit Verkeer & Meer gecoördineerd. De gemeenten binnen Vervoerregio Amsterdam streven hetzelfde doel na wat betreft de uitvoering. De afspraken rondom de uitvoering van campagnes & communicatie en verkeerseducatie met betrekking tot verkeersveiligheid worden vastgelegd in een Raamovereenkomst met één opdrachtnemers. We hebben de twee grote pijlers van Verkeer & Meer (educatie en campagnes) uitbesteed om meer te kunnen focussen op de strategie en nemen daarmee de opdrachtgeversrol in. De uitvoering ligt voorledig bij de externe partijen. Ook is de administratieve last voor de Vervoerregio hierdoor geminimaliseerd.

Samen met de gemeenten en partners is geïnventariseerd welke maatregelen we gaan nemen om het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden terug te brengen.

Als gemeenten en Vervoerregio Amsterdam zorgen we voor de juiste voorwaarden: een veilige inrichting van de infrastructuur, voldoende kennis en vaardigheden om veilig in het verkeer te kunnen bewegen en naleving van verkeersregels. Het [Uitvoeringsprogramma Mobiliteit](#) geeft een overzicht van de verkeersveiligheidsmaatregelen voor de komende tien jaar. In dit programma staat waar, wanneer en hoeveel er door de Vervoerregio wordt geïnvesteerd in onder andere verkeersveiligheidsmaatregelen. De maatregelen zijn gericht op een verkeersveilige inrichting van de infrastructuur, het stimuleren van verkeersveilig gedrag en op kennis en samenwerking. Campagnes ten behoeve van verkeersveiligheid.

We leggen steeds meer de verbinding met landelijke ontwikkelingen uit het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid](#) waar voor de komende 10 jaar door het Rijk landelijk € 500 miljoen beschikbaar is gesteld voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Vervoerregio heeft hiertoe een Regionale Aanpak Verkeersveiligheid opgesteld, waarin op basis van een risicoanalyse de grootste risicogroepen en meest risicovolle wegkenmerken zijn gedefinieerd. Naast de fysieke infrastructuurmaatregelen vormen gedrag en innovaties een belangrijk onderdeel van deze RAV2030. Wij zijn bij de plannen betrokken en leggen de link tussen de activiteiten van Verkeer & Meer en het SPV. Vervoerregio stelt hiertoe medio 2022 het Uitvoeringsplan Verkeersveiligheid op waarmee we ook aanspraak maken op rijksfinanciering.

### 2.2. Duurzaamheid

Bij de voorbereiding en uitvoering van educatie op scholen en campagnes in het straatbeeld wordt bijzonder gelet op het minimaliseren van een negatieve impact op het milieu, of het leveren van een positieve bijdrage aan het milieu. Wij focussen hierbij op:

1. Het voorkomen of minimaliseren van uitstoot van schadelijke gassen, bijvoorbeeld in verband met transport of vervoer.
2. Het minimaliseren van energieverbruik, het gebruik van groene stroom.

3. Gebruik van hernieuwbare of gerecyclede grondstoffen voor campagne en educatiemateriaal en circulariteit van producten en materialen. Waardebehoud van grondstoffen tijdens en na gebruik, omgang met reststoffen als gevolg van productie van materialen, en omgang met communicatiemiddelen na afloop van een activiteit.

### 2.3 Social Return aanpassen?

De Opdrachtgever heeft als doelstelling dat haar investeringen, naast het 'gewone' rendement, ook sociale winst (social return) moet opleveren. Daarom vraagt de Opdrachtgever haar Opdrachtnemers een bijdrage te leveren aan de arbeidsparticipatie van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, of aan andere sociale opgaven in de stad. Voor de opdracht campagnes & communicatie is een Social Return percentage 5% en voor de opdracht verkeerseducatie 3% over de gerealiseerde opdrachtwaarde verplicht gesteld. Het Social Return beleid van de Gemeente Amsterdam is van toepassing op de Opdracht. Bureau Social Return adviseert en ondersteunt Gemeentelijke Opdrachtgevers en Opdrachtnemers bij de Implementatie en uitvoering van Social Return. Ook is Bureau Social Return verantwoordelijk voor de monitoring en de controle van de invulling van Social Return verplichtingen van Opdrachtnemers.

## 3. Verkeerseducatie

### Educatiedoel getallen aanpassen

Alle scholen voor kinderen van 0-18 jaar geven schoolbreed en permanente verkeerseducatie. Basisscholen behalen het Verkeerslabel: doen mee aan vier basisactiviteiten (beleidsdoelen) en kunnen daarnaast verschillende verkeersactiviteiten, campagnes en praktijklessen uitvoeren. Ook instellingen voor het voortgezet onderwijs en naschoolse opvang worden bediend. Ouders, jonge bestuurders en senioren worden benaderd voor specifieke bijeenkomsten over verkeer. Vanuit de Vervoerregio doen we al veel op dit gebied (zie ook het rapport van RHDHV, 2015), maar we kunnen, willen en moeten nog meer doen, dat volgt ook uit de risicoanalyse van de RAV2030 (zie rapport Sweco, eind 2019). Vandaar dat we in 2015 de ambitie hebben uitgesproken om in 2025 25% meer verkeerseducatie aan te bieden.

#### 3.1 Aanbesteding Verkeerseducatie

Tot de zomer 2020 had Verkeer & Meer nog veel eigen operationele taken en werkte samen met veel verschillende uitvoerende partijen. Om een efficiëntere werkwijze te creëren heeft Verkeer & Meer in 2020 en 2021 aanbestedingen uitgevoerd. De aanbesteding voor verkeerseducatie is gegund aan Veilig Verkeer Nederland i.c.m. Verkeersplein Amsterdam B.V., DTV Consultants, Stichting TeamAlert. Met ingang van het nieuwe schooljaar 2021 -2022 tot en met 30-7-2026 zullen deze partijen aan de slag gaan onder de vlag van Verkeer & Meer. Ze zullen invulling geven aan de beleidsplannen van de Vervoerregio, stuurt de uitvoerende partijen aan en fungeert als aanspreekpunt voor de operationele kant. Dit alles doen zij vanuit het platform Verkeer & Meer. De Vervoerregio (medeopdrachtgever) bewaakt de samenhang op strategisch- en tactisch niveau tussen de verschillende activiteiten en blijft in contact met de gemeenten.

#### 3.2 Pilots verkeerseducatie

Ten behoeve van de innovatie en doorontwikkeling voor de doelgroepen 0-4, 4-12 en 12-18 jaar zijn binnen de verkeerslijn een aantal pilots per doelgroep opgenomen. De pilots zorgen samen voor een verbreding van het aanbod van de doelgroep. Tevens wordt binnen de uitvoering van de pilots ingespeeld op de behoefte van scholen en opdrachtgever ten aanzien van verbreding en verdieping

van het bestaande aanbod van verkeerseducatieprojecten. De pilot worden aangeboden en jaarlijks geëvalueerd.

### 3.3 Contractwaarde

De geraamde totale contractwaarde (incl. opties, contractverlenging, directie leveranties etc.) excl. btw bedraagt €16.400.000 plus €3.600.000 ex btw budgettaire ruimte tot maximaal €20.000.000,- ex btw over gehele looptijd. Deze budgettaire ruimte is gereserveerd voor o.a. innovatie en groei (groei hangt samen met aantal afnemers binnen de regio en het behalen van de doelstellingen m.b.t. het bereik van de doelgroep. Het groeimodel is afhankelijk van het jaarlijks beschikbaar te stellen budget. De totale contractwaarde a €16.400.000 bevat maximaal €200.000 euro voor de opstartkosten in de eerste 6 maanden.

### Verkeerseducatie pakket 0-18 jaar

0 t/m 4 jaar		NAAM	DOELGROEP
<b>Verkeersprojecten</b>	• Rondje Verkeer Mini*		Groep 0/1/2
	• JONGLeren		Groep 0/1/2/3/4

4 t/m 12 jaar		NAAM	DOELGROEP
<b>Theoretische verkeerslessen</b>	• Let's Go!		Groep 1/2/3/4/5/6/7/8
	• VVN Verkeersmethode		Groep 1/2/3/4/5/6/7/8
	• Wijzer! Verkeer		Groep 1/2/3/4/5/6/7/8
	• Tussen School & Thuis		Groep (1/2/3/4*)/5/6/7/8
<b>Praktische verkeerslessen</b>	• Schoolpleinpakket		Groep 1/2/3/4/5/6/7/8
	• Fietsvaardigheid*		Groep 3 /4
	• Kilometervreter op de fiets*		Groep 5/6
	• Verkeerskunsten		Groep 5/6/7
	• Dodehoeklessen		Groep 6/7/8
	• VR- Lessen		Groep 6/7/8/VO
	• Doe meer met MONO		Groep 6/7/8
<b>Examens</b>	• Theoretisch Verkeersexamen		Groep 7
	• Praktisch Verkeersexamen		Groep 8
<b>PO – VO overgang</b>	• Op weg naar het VO		Groep 8
	• Van 8 naar 1		Groep 8/VO
<b>Verkeersprojecten</b>	• Verkeersouders		Groep 0/1/2/3/4/5/6/7/8

12 t/m 18 jaar		NAAM	DOELGROEP
<b>Verkeersmethode</b>	• Verkeerskennis	Totally Traffic	VO
<b>Verkeersprojecten</b>	• Afdleiding/veilig fietsgedrag	Social Detectives	12-14 jaar
	• Afdleiding	The Battle	12-14 jaar
	• Veilig fietsgedrag	Studio Flits	12-18 jaar
	• Veilig fietsgedrag	Kruispunt	12-18 jaar
	• Veilig fietsgedrag	Kruispunt-s	12-18 jaar
	• Veilig fietsgedrag	Your Message	15-18 jaar
	• Veilig fietsgedrag	MISSIE 3014	13-16 jaar
	• Alcohol & drugs	Muurvast	12-15 jaar
	• Alcohol & drugs	The Day After	15-18 jaar
	• Beginnende bestuurder	Blikveld	17-18 jaar
<b>Verkeerscampagnes</b>	• Afdleiding	Go MONO	12-18 jaar
	• Veilig fietsgedrag	Show Yourself	12-18 jaar
	• Beginnende bestuurder	Scooter Elite	15-17 jaar

Overkoepelend**	
• Week van het Verkeer	
• Verkeerslabel	
• Samenwerking/brugfunctie	
• Effectmetingen en data-analyse***	

\* pilots    \*\* Projectdeel C    \*\*\* I.s.m. het VVN Lab en de Vrije Universiteit Amsterdam.

## Beoogd resultaat 2021-2026

o t/m 4 jaar	Beoogd resultaat				
	1	2	3	4	5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 40% van alle kinderdagverblijven en peuterspeelzalen (=202).</li> </ul>	202	202	208	214	221
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 40% van alle kinderdagverblijven en peuterspeelzalen betrekken ouders (=202).</li> </ul>	202	202	208	214	221
4 t/m 12 jaar	1	2	3	4	5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 70% van de scholen in het basisonderwijs biedt verkeerseducatie aan in een volledige leerlijn (=350).</li> </ul>	313	350	360	371	382
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 90% van alle scholen in het basisonderwijs zet een verkeersmethode of -project (=450).</li> </ul>	450	450	450	450	450
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 95% van alle leerlingen in het basisonderwijs neemt deel aan het theoretisch verkeersexamen, waarbij het slagingspercentage minimaal gelijk is aan het landelijk gemiddelde (=475).</li> </ul>	466	475	475	475	475
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 85% van alle leerlingen in het basisonderwijs neemt deel aan het praktisch verkeersexamen, waarbij het slagingspercentage minimaal gelijk is aan het landelijk gemiddelde (=425).</li> </ul>	390	425	425	425	425
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 50% van alle scholen in het basisonderwijs hebben de beschikking tot minimaal één verkeersouder of ambassadeur met een streven naar alle scholen (=250).</li> </ul>	225	250	257	265	273
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 25% van de ouders/verzorgers wordt actief betrokken (=31032).</li> </ul>	25000	31032	31962	32920	33910
12 t/m 18 jaar	1	2	3	4	5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 50% van alle leerlingen in de onderbouw van het voortgezet onderwijs neemt jaarlijks deel (=16.301).</li> </ul>	9781	16301	17115	17115	17115
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 30% van alle leerlingen in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs (Inclusief praktijkcolleges) neemt jaarlijks deel (=14.029).</li> </ul>	9352	14029	14731	14731	14731
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 5% van de ouders/verzorgers is actief betrokken bij de verkeersontwikkeling (=3924).</li> </ul>	1500	3924	4120	4120	4120
Aanbod en Organisatie	1	2	3	4	5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 95% van de scholen beoordeelt met een rapportcijfer 7 of hoger.</li> </ul>	95%	95%	95%	95%	95%
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 95% van de leerlingen beoordeelt met een rapportcijfer 7 of hoger.</li> </ul>	95%	95%	95%	95%	95%
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimaal 95% van de ouders beoordeelt met een rapportcijfer 7 of hoger.</li> </ul>	95%	95%	95%	95%	95%

## 4. Campagne

### Campagnedoel

Voorlichting en (landelijke) campagnes voor het grote publiek zijn voornamelijk gericht op de leeftijden vanaf 18 jaar. Centraal in deze opdracht staat vernieuwende aanpak om het (ongewenste) gedrag van de doelgroepen in het verkeer te beïnvloeden en zo de verkeersveiligheid te vergroten.

#### 4.1 Aanbesteding Campagne & Communicatie

De aanbesteding voor campagnes en communicatie is gegund aan Van Hulzen Communicatie b.v.. De Raamovereenkomst heeft een looptijd van twee (2) jaar en gaat in per 1 januari 2022. Opdrachtgever heeft eenzijdig de mogelijkheid om de Raamovereenkomst maximaal drie (3) maal onder dezelfde condities te verlengen, telkens voor de duur van één (1) jaar.

### Nadere opdracht

Per kalenderjaar wordt een integrale Nadere Opdracht verstrekt voor het opstellen van het jaarplan en het voorbereiden, uitvoeren en evalueren van de basisactiviteiten die de opdrachtgever en de opdrachtnemer in het jaarplan hebben opgenomen en vastgesteld. Voor de activiteiten binnen het ontwikkelbudget wordt per activiteit een Nadere Opdracht verstrekt.

#### 4.2 Basisactiviteiten en facultatieve activiteiten

Er zijn een aantal basisactiviteiten die gedurende de looptijd ieder jaarlijks moeten worden uitgevoerd. Dit betreft in hoofdzaak de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van de bestaande campagnekalender. De uitvoering van de bestaande campagnekalender wordt daarbij onder begeleiding van de Vervoerregio jaarlijks afgestemd met de gemeenten ten behoeve van een lokale aansluiting, en waar nodig aangepast/bijgesteld ten behoeve van (verhoging van) effectiviteit.

Daarnaast zijn er een aantal facultatieve activiteiten waarover V&M jaarlijks beslist of deze uitgevoerd worden, waaronder:

1. het ontwikkelen, voorbereiden en uitvoeren van nieuwe (maatwerk)campagnes;
2. het voorbereiden en uitvoeren van nieuwe landelijke campagnes;
3. de uitvoering van specifieke onderzoeken.

Nieuwe campagnes worden vooraf getest in de vorm van een pilot in één of meer van de deelnemende gemeenten. De pilots richten spelen in op recent verkeersveiligheidsbeleid en/of lokale verkeersveiligheid problematiek. Het gaat hierbij om een lerende aanpak. De kern van een lerende aanpak is dan ook dat nieuwe inzichten en ontwikkelingen over het verkeerveiligheidsprogramma voortdurend en zorgvuldig worden verzameld door de Vervoerregio. Deze nieuwe inzichten en ontwikkelingen worden getoetst aan de Verkeer & Meer uitgangspunten. Na de toetsing wordt het aanbod aangescherpt.

#### 4.3 Contractwaarde

De geraamde totale waarde van de Nadere Opdrachten die binnen de Raamovereenkomst zullen worden verstrekt, bedraagt naar verwachting ca € 1.050.000 exclusief BTW per jaar (voor 2022). De maximale omvang van de Raamovereenkomst voor de maximale duur van vijf (5) jaar bedraagt € 7.500.000.

### Bekostigingsmodel

Aan de opzet met basis- en facultatieve activiteiten hangt een bekostigingsmodel vast waarin jaarlijks een basisbudget (80% van de beschikbaar te stellen middelen) beschikbaar is voor de voorbereiding van het jaarplan en de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van de basisactiviteiten, en een ontwikkelbudget (20% van de beschikbaar te stellen middelen) voor de uitvoering van de facultatieve activiteiten. Voor het kalenderjaar 2022 is een indicatief totaalbudget van € 1.050.000 exclusief BTW beschikbaar. Daarvan is voor het basisbudget 80%, ofwel € 840.000 beschikbaar, en voor het ontwikkelbudget 20%, ofwel € 210.000.

Dienen bedragen nog te worden aangepast?

## 5. Overkoepelende doelstelling

### Trendbreuk realiseren

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV), de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 en het regionale onderzoek van SWECO zijn de activiteiten van Verkeer & Meer tegen het licht gehouden. Een aantal van de thema's zijn reeds bekend en maken onderdeel uit van de activiteiten van Verkeer & Meer. Zo zijn er jaarlijks campagnes rond snelheid, telefoon gebruik in het verkeer, rijden onder invloed en fietsverlichting. Het Ministerie I&W geeft voorkeur aan deze thema's en zijn daardoor ook landelijk te zien. De thema's komen ook terug in het educatieprogramma voor het voortgezet onderwijs. Begin dit jaar is ook het programma Doortrappen van start gegaan dat zich richt op fietsvaardigheid van senioren.

Er zijn echter ook een aantal thema's waar nog winst te behalen valt. Dit volgt ook uit de risicoanalyse en de RAV2030. Hoewel er bijvoorbeeld al iets van aanbod bestaat voor senioren, blijft dit een belangrijke doelgroep. De oudere verkeersdeelnemer is fysiek kwetsbaarder, waardoor een ongeluk al snel ernstigere gevolgen heeft. Daarnaast verandert ook het reactievermogen van ouderen, bijvoorbeeld door medicatiegebruik. Hierdoor kunnen ze niet altijd even goed reageren op verkeerssituaties die zich voordoen.

Hetzelfde geldt voor jongeren en jongvolwassenen. Dit zijn veelal onervaren verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld doordat ze beginnende automobilisten zijn. Daarbij zijn de hersenen van deze doelgroep in ontwikkeling, waardoor ze onvoldoende bewust van de eigen verantwoordelijkheid en hebben ze minder goed inzicht in de risico's van hun gedrag. Om een trendbreuk te realiseren is inzet op deze doelgroepen van belang.

Er zijn ook een aantal zaken niet terug te zien in de SWECO analyse, simpelweg doordat hier geen data van beschikbaar is. Deze thema's worden met name vanuit de gemeente Amsterdam aangekaart. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

1. Nieuwe/tijdelijke Amsterdammers (toeristen, expats)
2. Maaltijdbezorgers (jongeren hoog risico groep)
3. Roodlichtnegatie
4. Drukke in het verkeer (volle fietspaden, trottoirs en wegen)
5. Bestuurder van de trekker

In de basis is de conclusie dat de Vervoerregio inzet op de juiste thema's, maar dat voor een trendbreuk focus nodig is op bepaalde thema's en doelgroepen. Om de focus te behouden wordt een aantal speerpunten benoemd, waarvoor aanvullende en innovatieve maatregelen nodig zijn. Deze speerpunten zijn aanvullend op het huidige pakket aan campagne en educatie.

### 5.1 Evaluatie

De Vervoerregio zal bij de uitvoering van de aanbestedingen de resultaten en de overige prestaties evalueren.

Voor zowel educatie als ook campagnes worden per opdracht doelstellingen vastgelegd. Op basis van kwartaalrapportages worden deze gemonitord, besproken en waar nodig bijgestuurd. We sluiten het jaar af met een jaarverslag en een factsheet die met de verschillende stakeholders (bijv. gemeenten) gedeeld kan worden. Effectmeting wordt ingezet bij voornamelijk nieuwe educatieaanbod (bijv. pilots) en campagnes (bijv. mono).












## 5.2 Vervolg en effectmeting



De Vervoerregio hanteert een lerende aanpak en implementeert vernieuwingen en verbeteringen ten behoeve van het aanbod verkeerseducatie en campagneactiviteiten, onder meer voortvloeiend uit effectmetingen. Het monitoren en evalueren van de effectiviteit van in uitvoering zijnde en/of afgeronde verkeerseducatie en campagnes middels (effect)metingen, het rapporteren aan Opdrachtgever, en het (daar waar mogelijk en haalbaar) bijstellen gedurende de uitvoering.

## 6. Communicatie

Het hele jaar door worden er activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid uitgevoerd. Verspreid over het jaar worden de bepaalde onderwerpen uitgelicht en bij de doelgroep onder de aandacht gebracht. Waar mogelijk worden de campagnes gekoppeld aan educatieve projecten. In onderstaand overzicht zijn de activiteiten per maand weergegeven. De landelijke campagnekalender opgesteld door het Ministerie I&W is hierin verwerkt.

**Deel A: collectieve/massa-mediale thema's (afgestemd met VVN, ANWB, TeamAlert, IenW, Provincies, Vervoerregio en politie).**

Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Se p	Okt	Nov	De c
1. BOB												
2. MONO												
3. Snelheid												
4. Fietsverlichting												

 **Beschikbaarheid van radio- en tv-zendtijd en/of mottoborden** van de Rijksoverheid tijdens campagneperiode.  **Gerichte handhaving**, nader en lokaal in te vullen door Politie, afgestemd op de TISPOL-kalender (EU samenwerkingsverband politie) en regionale driehoek.

## Deel B: Overige (regionale) thema's Verkeer en Meer in samenwerking met uitvoeringspartners (niet afgestemd landelijk)

Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1. Lachgas (TeamAlert)												
2. Doortrappen												
3. De Scholen zijn weer begonnen												
4. Week van het Verkeer												
5. Aardig op weg*												

\*Wordt op dit moment vernieuwd. Nieuwe aanpak en beeldmerk.

### Aardig op weg is nu MEO

#### 6.1 Communicatie intern

Er worden regelmatig starthandelingen en kick-offs georganiseerd. Hierbij kan gedacht worden aan het uitreiken van een verkeerslabel op scholen, de kick-off van een campagne of de uitreiking van verkeersdiploma's. Dit zijn uitgelezen mogelijkheden om lokale wethouders een podium te geven om in de media te komen. Starthandelingen en kick-off worden vormgegeven door de opdrachtnemer van Verkeer en Meer, in afstemming met de communicatieadviseur en of woordvoerder van de Vervoerregio en eventueel de communicatieafdeling van de betreffende gemeente.

#### 6.2 Communicatie extern

Verkeer & Meer communiceert op een meer directe wijze met diverse doelgroepen in de samenleving, zoals scholen en ouders, dan de Vervoerregio in het algemeen. Hiervoor hanteren wij ook een minder zakelijke stijl. De richtlijnen die gelden voor de corporate communicatie gelden echter ook voor Verkeer & Meer. We zijn zelfstandig actief op social media. Via eigen kanalen (twitter, facebook, Instagram, LinkedIn en YouTube) communiceert Verkeer en Meer over verkeersveiligheidsactiviteiten, zoals campagnes, educatieprojecten en verkeersveiligheidsacties van derden gerelateerd aan onze regio.

## 7. Financiën

#### 7.1 Budget Onderzoek, Studie en Samenwerking

Het subprogramma "Onderzoek, Studie en Samenwerking" (OSS) maakt sinds 2019 onderdeel uit van de programmabegroting van de Vervoerregio. Via dit subprogramma worden alle onderzoeken, studies en samenwerkingsverbanden gefinancierd, met uitzondering van de (infrastructurele) projecten die onderdeel uitmaken van het subprogramma "Investeringsagenda Mobiliteit" (kortweg IA MOB). De volgende kosten worden vanuit OSS gefinancierd: onderzoeken educatie en campagne, onderhoud van Perfectie en onderhoud van kennisplatform Verkeer en Meer.

## 7.2 Budget verkeerseducatie en campagnes

### Wat wordt het volgende totale budget etc?

#### **Financiële en gevolgen**

Het budget voor verkeerseducatie en campagnes zal de komende jaren stijgen. Hiertoe heeft de Vervoerregio ook de ambities en budgetten verhoogd. Momenteel is in totaal jaarlijks € 3.250.000 opgenomen voor inkoop en aanbestedingen onder Verkeer & Meer. Voor de jaren 2021 t/m 2026 is daarmee een bedrag begroot in de realisatiefase van €19.500.000. Dit zal stijgen naar in totaal € 24.041.913 in 2026. Dat is een totale stijging van €4.541.913 over zes jaar.

De stijging komt doordat:

1. We groei ambiëren in het bereik van verkeerseducatie en campagnes.  
Het streven is om in 2025 25% meer verkeerseducatie en campagnes te verzorgen ten opzichte van 2015. Voor het campagne deel betekent dit dat alle gemeenten jaarlijks aan minimaal 3 landelijke verkeersveiligheidscampagnes deelnemen. Deze groei is opgenomen in de kasrites van de projectclusters.
2. We de financiering van verkeerseducatie gelijk trekken voor gemeente Amsterdam en de overige gemeenten.  
Sinds het schooljaar 2021-2022 is het aanbod aan verkeerseducatie gelijk in de hele regio en ook is de financiering van 100% bij alle gemeenten gelijk getrokken. Voorheen financierden wij 50% van het totaal aan verkeerseducatie in de gemeente Amsterdam.

**Bijlage** Organogram Verkeer & Meer namen aanpassen

