

Stichting Yannick



Een mobiel achter het stuur kan dodelijk zijn.
Laat je niet verleiden.

Beleidsdocument, 2^e concept

Maart 2018

Inhoudsopgave

Een mobiel achter het stuur kan dodelijk zijn.....	1
Laat je niet verleiden.....	1
En het bleef donker.....	3
Inleiding.....	4
Stichting Yannick en haar doelstellingen.....	6
Wetgeving.....	6
Handhaving.....	6
Bewustwording.....	7
Informatieplatform.....	7
Concretisering.....	8
Handhaving.....	8
Bewustwording.....	9
Informatieplatform.....	9

En het bleef donker.....

Als je 's-avonds naar bed gaat, sta je er niet bij stil dat jouw wereld, bij het wakker worden, nooit meer hetzelfde zal zijn. Dit overkwam het gezin Frijns in de nacht van 30 maart op 31 maart 2016.

Yannick Frijns, de 21-jarige dochter uit het gezin van Frank Frijns en Lauranne Jansen woonde op het wadden eiland Texel waar zij van haar passie haar beroep had gemaakt, parachutespringen bij Paracentrum Texel.

Die bewuste avond fietste zij met haar vriendin naar huis tot zij door een auto van achteren werd aangereden. De gevolgen van die aanrijding zouden haar die nacht noodlottig worden.

Vanaf dat moment is het donker in het gezin Frijns.

Uit onderzoek werd duidelijk dat het zeer aannemelijk was dat de bestuurster van de personenauto, die verantwoordelijk kon worden gesteld voor het noodlottige ongeval, bij het besturen werd afgeleid door het gebruik van de mobiele telefoon. De rechtbank veroordeelde de bestuurster tot een taakstraf van 120 uur en een ontzegging van de rijbevoegdheid voor de duur van 12 maanden. Volgens de rechtbank is er geen sprake van een misdrijf. Voor het gebruik van de mobiele telefoon ten tijde van het ongeval, was naar de mening van de rechtbank geen bewijs.

De rechtbank kwam slechts tot veroordeling op grond van artikel 5 Wegenverkeerswet en niet artikel 6 Wegenverkeerswet. Dit volstrekt onbegrijpelijk. De nabestaanden hopen vurig dat het gerechtshof tot een andere uitspraak zal komen.

En het bleef donker in het gezin Frijns.

Het gemis van Yannick wordt iedere dag gevoeld. Het gezin probeert licht en zingeving te vinden in de donkere tijden. Het gemis maakt Frank en Lauranne strijdbaar. Strijdbaar om het verlies van Yannick nog enige betekenis te kunnen geven.

Om te voorkomen dat er nog meer onnodige slachtoffers in het verkeer vallen door het gebruik van de mobiele telefoon en om bewustwording onder de verkeersdeelnemers te bewerkstelligen, zoeken Frank en Lauranne aandacht in de media. Ook vindt regelmatig contact plaats met de politieke vertegenwoordigers en dienden zij een petitie in.

Dit heeft inmiddels geleid tot meerdere acties met positieve gevolgen.

De afleiding in het verkeer en met name door gebruik van de mobiele telefoon, zijn verantwoordelijk voor meer dan een kwart van alle dodelijke verkeersslachtoffers en een groot deel van de overige verkeersslachtoffers. Precieze cijfers ontbreken, omdat veelal geen politie onderzoek wordt verricht. Om verdere onnodige verkeersslachtoffers te voorkomen, is stichting Yannick opgericht.

Dit beleidsplanmoet de doelstelling van de stichting verder concretiseren naar activiteiten, planning en organisatie zodat Yannick voortleeft en het verlies niet voor niets is geweest.

Om anderen het leed te besparen.

Inleiding

Bij bijna 80% van alle ongevallen speelt afleiding, onder meer door gebruik van elektronische apparatuur, in de drie voorafgaande seconden een rol. Elektronische apparatuur biedt de automobilist voordelen. In noodgevallen kan met een mobiele telefoon snel hulp ingeschakeld worden. Navigatieapparatuur zorgt ervoor dat je gemakkelijker de weg vindt en minder hoeft om te rijden. Er zitten ook nadelen aan vast. In het drukke en vaak onvoorspelbare verkeer moeten automobilisten zich concentreren op het verkeer en de wegomgeving. Uit onderzoek blijkt dat het lastig is achter het stuur meerdere dingen die mentale inspanning vragen tegelijk te doen.

Het gebruik van elektronische apparatuur leidt de aandacht van de rijtaak af. Het waarnemingsvermogen wordt minder en de rijprestaties gaan achteruit. Bellende automobilisten hebben een grotere reactietijd en missen meer verkeerstekens. Bovendien schatten ze afstanden en gevaarlijke situaties slechter in. Dat levert gevaar op voor de automobilist zelf en voor andere weggebruikers. Afleiding door elektronische apparatuur veroorzaakt jaarlijks tientallen doden en honderden ernstig gewonden.

In 2016 kwamen 631 mensen om in het verkeer waarvan 231 inzittenden van een personenauto. Alhoewel de statistieken niet voorzien in een exact cijfer voor de ongevalsoorzaak 'afleiding door gebruik elektronische apparatuur, kan worden aangenomen dat het overmatig gebruik van de smartphone in het verkeer een aandeel heeft van 25%. Daarmee is gezegd dat ruim 150 verkeersdoden het gevolg zijn van het gebruik van de telefoon onder het rijden.

De heer Cohen, directeur van Veilig Verkeer Nederland pleit voor serieuze en structurele aandacht van het nieuwe kabinet. "Het moet heel normaal worden dat je niet reageert op oproepen en berichtjes vanuit de auto" zo stelt hij in een interview. (*Parool, 12 maart 2018*)

Niet alleen het gebruik van de smartphone tijdens deelname aan het verkeer als belangrijke oorzaak van ongevallen, ook de strafmaat is inmiddels onderwerp van discussie.

In oktober 2017 publiceerde NU.NL op de website het volgende artikel:

Het gebruik van een mobiele telefoon in de auto is al strafbaar, maar overtreders kunnen nu nog alleen een boete van 230 euro krijgen, en de pakkans is laag. VVN wil dat er meer wordt gecontroleerd en dat de strafmaat hoger wordt, meldt [Trouw](#) vrijdag.

"Bestuurders die een ongeluk veroorzaken door het gebruik van hun mobiel, verdienen eenzelfde strafmaat als mensen die roekeloos of met te veel drank op rijden", zegt VVN-woordvoerder José De Jong tegen de krant. "Het zijn bewuste keuzes waarmee je anderen in gevaar brengt."

Eerder deze week bleek uit cijfers van de Stichting Incident Management Nederland aantal ongelukken op de Nederlandse hoofdwegen de afgelopen vier jaar met 27 procent toenam. In 2013 ontving het Landelijk Centraal Meldpunt 20.458 meldingen van ongelukken, in het afgelopen jaar waren dat er bijna 26.000.

Volgens deskundigen is een groot deel van die ongevallen te wijten aan smartphonegebruik. Veilig Verkeer Nederland (VVN) schat dat percentage zelfs op een kwart.

De Minister van Justitie en Veiligheid, F. Grapperhaus, houdt op 7 maart 2018 in dit verband een stevig pleidooi voor maatregelen op het gebied van de strafmaat. Op de website van het Ministerie van Justitie en Veiligheid schrijft hij:

'De gevolgen die verkeersongevallen kunnen hebben voor slachtoffers en nabestaanden vragen hierom. Maar ook wanneer ernstige overtredingen met grote risico's voor de verkeersveiligheid zonder gevolgen blijven, moeten we daartegen krachtig kunnen optreden'.

Met een aantal maatregelen wil hij de verkeersveiligheid verbeteren. Een en ander blijkt uit een wetsvoorstel dat op 7 maart 2018 voor advies naar verschillende instanties is gestuurd, waaronder het Openbaar Ministerie, de Raad voor de rechtspraak en het Fonds Slachtofferhulp.

Allereerst gaat de maximale straf voor gevaarlijk rijden van 2 naar 6 maanden gevangenisstraf, ook in zaken zonder letsel of schade. Dat is nodig om automobilisten steviger aan te pakken die – bijvoorbeeld door onverantwoorde inhaalacties – een gevaar op de weg veroorzaken. Rijgedrag dat ernstig genoeg is om de strafmaat te verhogen.

Maar het kan erger, zo blijkt uit praktijk. Denk aan zeer gevaarlijk rijgedrag waarbij automobilisten onaanvaardbare risico's nemen zonder acht te slaan op de veiligheid van anderen. Bijvoorbeeld opzettelijk door rood licht rijden, de maximumsnelheid volstrekt negeren of tegen de verkeersrichting inrijden. Door toeval of geluk zijn er geen slachtoffers, maar het rijgedrag heeft andere weggebruikers wel ernstig in gevaar gebracht en dat is onacceptabel. Het gaat hier om bestuurders die zich nergens wat van aantrekken en bewust allerlei verkeersregels aan hun laars lappen.

Op dit moment kunnen we tegen dit soort verkeersgedrag nog niet streng genoeg optreden. Maar straks is een gevangenisstraf van maximaal twee jaar mogelijk. Onder deze nieuwe strafbepaling valt ook het vasthouden van een mobiele telefoon achter het stuur. Hiermee laat de minister zien dat hij automobilisten zeer gevaarlijk en onverantwoord rijgedrag zwaar aanrekent – ook als zij geen ongeluk veroorzaken. Doen ze dat wél, dan is een veroordeling voor roekeloos rijden mogelijk, met een gevangenisstraf tot maximaal 6 jaar.

In het wetsvoorstel heeft Grapperhaus expliciet laten vastleggen wanneer er sprake is van opzettelijke verkeersmisdrijven (roekeloos rijden). Daarmee verruimt hij de mogelijkheden om automobilisten te vervolgen die onaanvaardbare risico's in het verkeer nemen met zeer ernstige gevolgen. En dan gaat het niet alleen om snelheidswedstrijden, maar bijvoorbeeld ook om een bestuurder die zonder rekening te houden met andere weggebruikers al bellend rood licht negeert, veel te hard over een kruising rijdt en een ongeval met dodelijke afloop of zwaar letsel veroorzaakt.

Verder staat in het wetsvoorstel dat de strafmaxima voor verkeersdelicten als rijden onder invloed, doorrijden na een ongeval en rijden zonder (geldig) rijbewijs omhoog gaan van 3 maanden gevangenisstraf naar 1 jaar. Dit werkt door in de straffen voor recidive. Als iemand zich binnen 5 jaar weer schuldig maakt aan rijden onder invloed kan de straf met een derde omhoog.

Het wetsvoorstel is mede tot stand gekomen naar aanleiding van een onderzoek uit 2017 van de Rijksuniversiteit Groningen over de straftoemeting bij ernstige verkeersdelicten en een onderzoek (in diezelfde periode) door Intervict (Tilburg University). Daarbij ging het om de vraag hoe slachtoffers van verkeersdelicten de (uitkomst) van de strafprocedure ervaren.

Uit het onderzoek komt onder meer naar voren dat er grote ongelijkheid in strafmaat bestaat bij verkeersmisdrijven.

Ook constateerden zij dat er aanleiding was om de maximale straf voor enkele specifieke verkeersdelicten te verhogen en dat slachtoffers de strafmaat en de kwalificatie van het delict als uitermate onrechtvaardig ervaren. De maatregelen die de minister heeft genomen, sluiten aan bij de aanbevelingen van de onderzoekers.

Stichting Yannick en haar doelstellingen

In maart 2018 is de stichting Yannick opgericht. Stichting Yannick strijdt voor betere voorlichting, strengere handhaving en aanpassing van de huidige wet- en regelgeving om het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur terug te dringen.

De stichting heeft, om haar doel te bereiken, een 4-tal deelgebieden geïdentificeerd.

Wetgeving

In de huidige wetgeving is 'afleiding' en meer bijzonder 'het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het besturen van een motorvoertuig', niet als een handeling aangemerkt die in de Wegenverkeerswet als misdrijf wordt gekwalificeerd. De huidige wet- en regelgeving sluit niet aan op de technische ontwikkelingen van de laatste 15 jaar, waarbij wordt opgemerkt dat al sinds 2000 bij de overheid bekend was dat afleiding door de mobiele telefoon een groot gevaar voor de weggebruikers opleverde.

Het gebruik van de smartphone tijdens het besturen van een motorrijtuig is strafbaar gesteld in de verschijningsvorm als 'niet handsfree bellen'. Maar de afleiding die veroorzaakt wordt door de smartphone gaat verder. Denk daarbij aan de mentale aantrekkingskracht van de smartphone bij signalen van binnengekomen berichten en de verleidelijkheid om de berichten te lezen of zelfs te reageren op de binnengekomen berichten.

Naast het beroep op de politieke vertegenwoordigers en de regering om de wet- en regelgeving op dit gebied aan te passen, staat ook de huidige strafmaat niet meer in verhouding tot de ernst en de grote maatschappelijke gevolgen van dit strafbare feit.

Alhoewel het aanpassen van de strafmaat niet alleen tot gedragsverandering bij bestuurders zal leiden, zal een zwaardere straf, waarbij met name wordt gedacht aan ontzegging van de rijbevoegdheid, tot een grote mate van bewustwording onder de weggebruikers.

De nadruk van de stichting zal liggen op preventie, waarbij de genoegdoening en het gevoel van zwaardere strafmaat voor nabestaanden, zeker ook zal meespelen.

Doelstelling

De stichting heeft zich, voor wat betreft dit deelgebied, ten doel gesteld te streven naar aanpassing van de huidige wet- en regelgeving, door het gebruik van de mobiele telefoon als bestuurder van een motorvoertuig als een misdrijf te kwalificeren, met een strafmaat die recht doet aan de ernst van dit misdrijf.

Handhaving

Het tweede deelgebied is onlosmakelijk verbonden met het voorgaande. Het verleden heeft bewezen dat gedragsverandering van verkeersdeelnemers niet bij iedereen vrijwillig plaatsvindt en voor een deel moet worden afgedwongen. Voor deze categorie bestuurders moet aandacht worden gevraagd voor het fenomeen 'Handhaving'.

Het ouderwetse verkeerstoezicht, de statische controles en 'vliegende' brigades zijn uit het verkeersbeeld verdwenen. En daarmee de kans om betrapt te worden bij het plegen van overtredingen en misdrijven in het verkeer. De verschuiving naar de focus op grote maatschappelijke veiligheidsvraagstukken als high impact crimes, terrorisme en digitale veiligheid en de afname van decentrale regelcapaciteit als gevolg van de reorganisatie van de politie zijn de oorzaak van de afnemende verkeerstoezicht.

Toch is de pakkans voor veel bestuurders een stok achter de deur om het gedrag aan te passen. Het staat buiten kijf en niet ter discussie dat weggebruikers weten dat deelnemen aan het verkeer absoluut niet samengaat met het gebruik van een telefoon.

Het verhogen van de pakkans is een maatregel die onder 'preventie' moet worden geschaard. In de repressie ligt ook een belangrijk aandachtspunt voor de handhavende instanties van het Ministerie van Justitie, de professionaliteit van het (politie-/gerechtelijk voor-) onderzoek.

Het eerste onderzoek nadat een ongeval heeft plaatsgevonden is van cruciaal belang bij de verdere procesgang. Omdat het gebruik van een smartphone ten tijde van het ongeval niet eenvoudig in een onderzoek is aan te tonen, is gedegen onderzoek met een hoge mate van professionaliteit gewenst. Daarnaast moeten externe informatiebronnen die het gebruik van een smartphone ten tijde van een ongeval kunnen bevestigen en/of ontkrachten sneller en eenvoudiger te ontsluiten zijn.

Doelstelling

De stichting heeft zich, voor wat betreft dit deelgebied, ten doel gesteld te streven naar een verbetering van de handhaving door meer controles, verbeterde registratie van het smartphone gebruik, technologische maatregelen die het gebruik van smartphone in het verkeer beperken, betrekken van de mobiele telefoon bij het verkeersongevallen onderzoek en uitbreiden van de bevoegdheden van de politie bij het uitvoeren van het onderzoek.

Bewustwording

In de voorgaande tekst is al gebleken dat het gebruik van een smartphone inmiddels is ingekapseld in onze dagelijkse (gedrags-)patronen en daarmee niet meer is weg te denken uit ons leven. Door de toenemende technologische ontwikkelingen zal het gebruik van 'apparaten' steeds meer onderdeel worden van onze gedragspatronen.

Wijzelf, de mens, moet het gebruik van nieuwe technologie (en daarmee het nieuwe gedrag) een plaats geven in een context van risico en verantwoordelijkheid. Een belangrijk gegeven daarbij is het creëren van een beginpunt, een aanleiding voor gedragsverandering, 'bewustwording'.

Vraag iedereen of zij, tijdens het besturen van een motorrijtuig, wel eens gebruik hebben gemaakt van de smartphone. Het merendeel zal bevestigend antwoorden, simpelweg omdat de smartphone een prominent onderdeel is gaan uitmaken van ons dagelijks leven.

Dit gedrag verandert op slag als zij op enigerlei wijze betrokken zijn (geweest) van een ongeval waarbij het gebruik als oorzaak kan worden aangemerkt. Het bekende spreekwoord 'als de kalf verdronken is dempt men de put' is hierbij op zijn plaats.

Daarom is het van groot belang dat de bewustwording van de risico's van het gebruik van smartphones in het verkeer in het algemeen en als bestuurder van een motorrijtuig in het bijzonder, onder voortdurende aandacht wordt gebracht.

Doelstelling

De stichting richt zich niet alleen op voortdurende voorlichting via de media. Ook richt de stichting zich op verdergaande bewustwording bij verantwoordelijken binnen de maatschappij. Denk daarbij aan ouders, werkgevers, belangenorganisaties, serviceproviders et cetera. Daarnaast richt de stichting zich op de nieuwe generatie (weg-/smartphone-) gebruikers door middel van het onderwijs.

Informatieplatform

Het laatste deelgebied speelt in op het sociaal emotionele aspect van slachtoffers en nabestaanden. Het wetboek van strafvordering houdt in belangrijke mate rekening met de belangen van verdachten terwijl de rol van slachtoffers in het strafprocesrecht onderbelicht is gebleven. De laatste jaren is in de positie van de slachtoffers en/of nabestaanden binnen het strafprocesrecht beweging gekomen. Inmiddels is het spreekrecht onder voorwaarden geformaliseerd. Omdat slachtoffers/nabestaanden (nog) niet worden erkend als partij is van een volwassen en substantiële rol van slachtoffers/nabestaanden in het strafprocesrecht nog geen sprake.

Door deze situatie vinden slachtoffers/nabestaanden op sociaal emotioneel vlak onvoldoende gehoor. Alhoewel instanties als Slachtofferhulp zich tot het uiterste inspannen om op dit vlak de helpende hand te bieden, vormt het delen van gevoelens en ervaringen met lotgenoten een belangrijk fundament voor het sociaal emotionele herstel.

Doelstelling

De stichting heeft zich ten doel gesteld een online informatie- en/of communicatie-platform te bieden voor slachtoffers, nabestaanden en sympathisanten waarbij gevoelens en ervaringen met elkaar kunnen worden gedeeld.

Concretisering

In de volgende paragrafen treft u, per deelgebied, de nadere concretisering van de doelstellingen en activiteitenplannen aan. Deze concretisering vormt de grondslag van andere werkdocumenten waarmee de stichting haar doel tracht te bereiken.

Wetgeving

Hoofddoelstelling: Streven naar aanpassing van de huidige wet- en regelgeving voor wat betreft het gebruik van een telefoon als bestuurder van een motorvoertuig als misdrijf kwalificeren en verhoging, c.q. aanpassing van de strafmaat.

Doelgroepen: Politieke partijen, Tweede kamer (-commissies), Regering, Belangenorganisaties, Politieke jongeren organisaties, Vereniging Nederlandse Gemeenten.

Activiteiten

De actualiteit heeft ervoor gezorgd dat het onderwerp 'afleiding in het verkeer' in het algemeen en meer bijzonder het 'appen' achter het stuur, hoog op de agenda staat van bewindslieden en politieke partijen op landelijk niveau. Om de actualiteit in stand te houden is gekozen voor een actieve rol op nationaal niveau.

De stichting zal een notitie maken die inspeelt op twee fenomenen, namelijk 'afleiding in het verkeer en de gevolgen daarvan' en 'het verbeteren van ongevalsonderzoek'. De notitie wordt zodanig geschreven dat deze breed kan worden ingezet om het onderwerp op politiek/bestuurlijke agenda's te krijgen.

Daarnaast zal de stichting de ontwikkelingen op dit gebied nauwgezet volgen en, als de gelegenheid zich voordoet, inspelen op nieuwsfeiten en gebeurtenissen op de aandachtsgebieden van de stichting.

Gekozen is om andere mogelijke activiteiten al dan niet op decentrale politiek/bestuurlijke niveau's, die bij zouden kunnen dragen aan het behalen van de doelstelling, vooralsnog niet op de agenda van de stichting te plaatsen.

Handhaving

Hoofddoelstelling: Streven naar een verbetering van de handhaving door meer controles, verbeterde registratie van het smartphone gebruik, technologische maatregelen die het gebruik van smartphone in het verkeer beperken, betrekken van de mobiele telefoon bij het verkeersongevallen onderzoek en uitbreiden van de bevoegdheden van de politie bij het uitvoeren van het onderzoek.

Doelgroepen: Ministerie van Justitie en Veiligheid, Minister van Binnenlandse zaken, Korpsbeheerders, Verkeersdeskundigen en Politie.

Activiteiten:

Doelgroep: Minister van Justitie/Korpsbeheerders/verkeersdeskundigen.

Activiteit: Aandacht vragen voor verbetering/ budgetverhoging/prioriteitsaanpassing handhavingsinzet door politiekorpsen en andere handhavingsinstanties.

Vanuit de centrale overheid worden, tot op zekere hoogte, de handhavingsprioriteiten voor het nationale politiekorps bepaald. Een deel van de beschikbare capaciteit kan op regionale- en lokale thema's worden ingezet. Hiervoor bestaat een beleidsvrije ruimte waarbinnen de stichting kan appelleren aan haar doelstelling om de 'pakkans' te verhogen.

Gekozen is om prioriteit te geven aan deze activiteit waarbij op beleidsbepalend niveau (Ministers) aandacht wordt gevraagd voor het onderwerp en gevraagd wordt dit onderwerp als nationaal thema op te nemen in de prioriteitsstelling die vanuit centraal niveau wordt opgelegd. Een tweede activiteit is het creëren van spreekruimte bij korpsbeheerderberaden om zodoende aandacht te vragen voor hetzelfde onderwerp als invulling binnen de kaders van de beleidsvrije ruimte.

Bewustwording

Bewustwording van het afleidend gedrag in het verkeer, de risico's op ongevallen en de gevolgen hiervan vormt een belangrijk onderdeel voor het bereiken van de doelstelling(en) van de stichting. Zolang het onderwerp actueel is en blijft wordt er over dit onderwerp nagedacht, geschreven en gesproken. Door de huidige bezetting van de stichting is gekozen voor een passieve benadering. Dat wil zeggen dat indien onze medewerking/inbreng wordt gevraagd, het dagelijks bestuur zich over de aanvraag buigt en per situatie wordt beoordeeld of en in welke mate de stichting inbreng heeft in het initiatief.

Wel heeft de inventarisatie van mogelijk hoofddoelstelling, doelgroepen en mogelijke activiteiten plaatsgevonden die op termijn kan worden geactiveerd.

Informatieplatform

De website is het primaire platform waar de stichting haar informatie publiceert. Acties om meer mensen attent te maken op het bestaan van de stichting, haar grondslag en haar doelstellingen richten zich op social media. De website moet zich gaan ontwikkelen van een statische website naar een meer dynamische website waar nieuwe of aanvullende informatie over de activiteiten en resultaten van de stichting worden gepubliceerd.

Hoofddoelstelling:	De stichting heeft zich ten doel gesteld een online-platform te bieden voor slachtoffers, nabestaanden en sympathisanten waarbij gevoelens en ervaringen met elkaar kunnen worden gedeeld.
Doelgroepen:	Nabestaanden/lotgenoten, sympathisanten, politici, verkeersdeelnemers, onderwijsmedewerkers

Activiteiten per doelgroep:

Doelgroep:	Nabestaanden/lotgenoten, sympathisanten, politici, verkeersdeelnemers, onderwijsmedewerkers
Activiteit:	Creatie van een platform/website van de Stichting wat ook kan dienen als ontmoetings- en informatieplatform voor nabestaanden, sympathisanten, politici, verkeersdeelnemers, onderwijsmedewerkers etc. De huidige website vervult die rol al, maar de functionaliteit zou verder uitgebreid kunnen worden met relevante links, tips, een maandelijks column van een stichtingslid, update/planning stichtingsactiviteiten, etc

Marketing en Communicatie

Voor het bereiken van de stichtingsdoelen is de actualiteit van het onderwerp van groot belang. Zolang het onderwerp op agenda's blijft staan van de stakeholders/doelgroepen die per deelgebied zijn gedefinieerd, heeft de stichting actualiteitswaarde en is een platform beschikbaar om haar doelstellingen te verwezenlijken.

Al eerder werd aangegeven dat de actualiteiten zullen worden gevolgd om waar mogelijk/nodig op de actualiteit in te spelen.

Als belangrijkste activiteit is het ontwikkelen van een gericht communicatiebeleid ten behoeve van onze stichting gedefinieerd. Veelal op initiatief van de media heeft onze stichting in aanvang veel aandacht weten te genereren voor onze missie. Voor het realiseren van onze doelstellingen op de langere termijn zijn de media essentieel, naast een uitgebreid politiek netwerk.

Momenteel worden door de stichting 2 externe communicatiekanalen ingezet; de website van de Stichting en Facebook. De stichting is vooral actief op Facebook, dagelijks met relevant nieuws en ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid en meer specifiek appen en verkeer. In de komende periode zal, als onderdeel van het nog te definiëren communicatiebeleid, het vergroten van het aantal volgers/bezoekers en eventueel inzetten van andere Social Media instrumenten een van de aandachtspunten dienen te zijn. Eveneens dient een standaard presentatie mbt de stichting te worden uitgewerkt, en een promofilm te worden samensteld.

Een ander belangrijk element is dat de stichting tot nu toe in alle gevallen extern vertegenwoordigd wordt door Frank, Lauranne en/of Hanneke. Het is om diverse redenen ook wenselijk een representatieve BN-er welke onze missie steunt en verder wil uitdragen, eveneens voor media-optredens, lezingen, presentaties etc. en marketing campagnes in te zetten.

Bereikbaarheid en aanspreekbaarheid

Indien de stichting in de komende periode bovenstaande doelen wil realiseren is het van evident belang onze bereikbaarheid optimaal te organiseren via een centraal aanspreekpunt. Momenteel worden diverse leden van de stichting via verschillende communicatiekanalen benaderd voor informatie en verzoeken. Het voorstel is een lid van de stichting als centraal aanspreekpunt voor onze externe contacten op te stellen en als intermediair op te treden.

FINANCIERING

Om de vastgestelde doelstellingen van de stichting adequaat en volgens planning te kunnen realiseren zijn voldoende financiële middelen een absolute voorwaarde. Om vast te stellen welke financiële ruimte gewenst is, dient een benodigd budget per activiteit te worden uitgewerkt door de verantwoordelijke projectleider. Het is wenselijk om alvast te starten met het verwerven van fondsen voor onze activiteiten/projecten. Sponsoring en crowdfunding zijn de aangewezen instrumenten om in de genoemde financiële basis te voorzien.

Actielijst:

Actie:	Wie:	Deadline:
De stichting zal een notitie maken die inspeelt op twee	Hanneke, Frank en	

fenomenen, namelijk 'afleiding in het verkeer en de gevolgen daarvan' en 'het verbeteren van ongevalsonderzoek'. De notitie wordt zodanig geschreven dat deze breed kan worden ingezet om het onderwerp op politiek/bestuurlijke agenda's te krijgen.	Lauranne	
Het nauwgezet volgen van ontwikkelingen op dit gebied en, als de gelegenheid zich voordoet, inspelen op nieuwsfeiten en gebeurtenissen op de aandachtsgebieden van de stichting.	Allen	Doorlopend
Aan verantwoordelijke bewindslieden vragen het onderwerp als nationaal thema op te nemen in de prioriteitsstelling voor korpschef(s) en korpsbeheerders die vanuit centraal niveau wordt opgelegd	Ruud en Frank	3e kwartaal
Een tweede activiteit is het creëren van spreekruimte bij korpsbeheerderberaden om zodoende aandacht te vragen voor hetzelfde onderwerp als invulling binnen de kaders van de beleidsvrije ruimte. Contactpersoon Egbert-Jan van Hasselt Landelijk Projectleider Infrastructuur van de Nationale Politie	Ruud en Frank	juni
Aanleveren namen geschikte BN-ers voor ambassadeurschap van de stichting. Max Verstappen, Floortje Dessing.	Allen	Juni
Initieren sponsor/crowdfunding mogelijkheden. Concrte opties zijn Interpolis (Miquette Vossen, Sr. Marketing Manager) Allianz (Victor Rodenhuis, Strategic Projects Benelux), Rijwiel en Automobiel Industrie, RAI, (leo Bingen), Verbond van Verzekeraars en Buro Slachtofferhulp.	DB en Ruud	Juni en 3e kwartaal
Uitwerken communicatie/PR beleid incl. upgradering website/facebook	Sophie/DB/Ruud	Juni/3e kwartaal
Activiteitenplan ambassadeurschap NVVP	DB	Juni
Opstarten planning event van stichting in 2019	Anja ea	3e kwartaal
Contact opnemen met Regionaal VerkeersVeiligheidsorgaan via Sipke vd Meulen (voorzitter)	DB	Juni
Contact opnemen met CBR (Petra Delsing, directeur)	DB	Nader te bepalen
Contact opnemen Fietsersbond (Saskia Kluit)	DB	Ntb
Contact opnemen met Stichting bevordering VerkeersEducatie(Willem Vreeling, projectleider)	DB	Ntb
Standaard presentatie/Promofilm stichting	Sophie/DB/Ruud	Juni
Contactpersoon stichting	Hanneke/Anja	Juni
Woordvoering stichting	DB/Ambassadeur/ Ruud/Sophie	Juni