

Veilig Verkeer Nederland

Jaarverslag 2020



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Voorwoord

Wat moet je nou zeggen in een terugblik op het jaar 2020?

Het jaar was nauwelijks begonnen toen de uitbraak van het COVID-19 virus in rap tempo een pandemie werd. Dit zou het hele jaar domineren, op alle denkbare aspecten in de samenleving.

De zorg voor gezondheid en veiligheid werd meer dan ooit gevoeld. Het gewone leven lag overhoop. Plannen moesten worden geannuleerd of bijgesteld, er werd een groot beroep gedaan op ieders flexibiliteit. Ook Veilig Verkeer Nederland moest gaan inschatten wat de impact zou zijn: hoe kunnen onze vrijwilligers veilig hun werk doen? Kunnen onze activiteiten doorgaan, en hoeveel deelnemers mogen we dan verwelkomen? Welke financiële consequenties heeft de coronacrisis voor ons?

We werden gedwongen om op een andere manier te kijken naar ons werk. Zodat we, ondanks alles, toch iets konden betekenen voor de verkeersveiligheid in ons land. Want, hoewel er minder verkeer op de weg was, lijkt het erop dat het aantal verkeersdoden en -gewonden nog steeds uitermate hoog is. In dit jaarverslag leest u hoe we dat hebben gedaan en tot welke resultaten dat heeft geleid.

Te midden van dit roerige jaar mocht ik de voorzittershamer overnemen van Liesbeth Spies. Hoewel het lastig was om elkaar echt te ontmoeten, heb ik Veilig Verkeer Nederland leren kennen als een organisatie die haar voelsprietten overal in de samenleving heeft. Met een trouwe achterban van vrijwilligers en medewerkers in alle uithoeken van het land, die zich écht bekommeren om de verkeersveiligheid.

Laten we dat niet vergeten als we terugdenken aan 2020. Het was een jaar van meer afstand, maar toch ook van meer omkijken naar elkaar. Een mooie gedachte die, als we dat in ons achterhoofd houden als we op pad gaan, ook de verkeersveiligheid ten goede komt.



Martijn Dadema
Voorzitter Veilig Verkeer Nederland

Inhoudsopgave

1	Bestuursverslag 2020	4
2	Jaarrekening 2020	22
3	Overige gegevens	42
	Bijlage	43

1 Bestuursverslag 2020

Veilig Verkeer Nederland is een landelijke vereniging met een landelijk bestuur, districten op provinciaal niveau en afdelingen op gemeentelijk niveau. De Verenigingsraad is het hoogste orgaan van de vereniging en bestaat uit de afgevaardigden uit de 12 districten, aangevuld met 6 expertleden. De Verenigingsraad benoemt en ontslaat de leden van het bestuur. De vereniging kent een auditcommissie die tot taak heeft de Verenigingsraad ter zake van financiële aangelegenheden te ondersteunen. Daarnaast kent de vereniging een beroepskrachten en vrijwilligers. De vereniging is gevestigd in Amersfoort en heeft nevenvestigingen in Weert Drachten en Middelburg.

3.1 Doelstelling van de Vereniging Veilig Verkeer Nederland

Missie

De missie van Veilig Verkeer Nederland luidt: iedereen veilig over straat.

Visie

In het verkeer zijn we verantwoordelijk voor ons eigen handelen. Dat betekent dat we oog voor elkaar moeten hebben en rekening moeten houden met de aanwezigheid van andere weggebruikers. Kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, senioren, voetgangers en fietsers zijn voor hun veiligheid sterk afhankelijk van het gedrag van overige weggebruikers en verdienen dus extra aandacht. We zijn ervan overtuigd dat verkeersveiligheid meer is dan het naleven van verkeersregels en meer vergt dan infrastructurele optimalisaties. Verkeersveiligheid vraagt ook om constante aandacht, enthousiaste betrokkenheid en concrete actie. Door onze passie voor verkeersveiligheid steeds opnieuw voor het voetlicht te brengen, stimuleren we mensen en organisaties om zich actief voor verkeersveiligheid in te zetten. Op school, in de eigen buurt of binnen één van onze lokale werkgroepen of afdelingen. Zo werken we aan ons gezamenlijke, meest dierbare belang: iedereen komt weer veilig thuis.

Strategie

Binnen onze overkoepelende strategie staan niet alleen de drie bekende E's uit de wereld van verkeersveiligheid –Engineering (infrastructurele inrichting en gebruik), Enforcement (regelgeving en handhaving), Education (opleiding en voorlichting) – centraal. We kiezen er nadrukkelijk voor om hier twee E's aan toe te voegen: Empowerment en Encouragement. Wij willen mensen aanmoedigen ("encouragen") en toerusten ("empoweren") om zelf een actieve bijdrage te leveren aan onze missie. Veilig Verkeer Nederland verbindt, adviseert en faciliteert mensen en organisaties die zich vrijwillig inzetten voor een verkeersveilige leefomgeving. Dit doen we met enthousiasme en expertise. Samen zorgen we ervoor dat veilig verkeer onze voortdurende aandacht heeft. Kinderen krijgen een goede start in het verkeer, de buurt werkt mee aan het oplossen van knelpunten in de woonomgeving en de verkeerskennis en -vaardigheden van alle Nederlanders worden periodiek opgefrist. Bovendien helpen we iedereen veilig over straat door burgers te adviseren hoe ze verkeersveilige situaties op de agenda van wegbeheerders kunnen plaatsen (beleidsbeïnvloeding), door buurtbewoners te faciliteren met campagnes in de wijk (acties), door kwetsbare verkeersdeelnemers te leren zich veilig in het verkeer te bewegen (educatie) en door alle burgers te informeren over verkeersveiligheid (voorlichting). De basisgedachte achter deze strategie is dat iedereen een bijdrage moet kunnen en willen leveren aan een duurzaam verkeersveiliger Nederland. En goed voorbeeld doet nog steeds goed volgen!

3.2 Samenstelling van bestuur en directie

Het bestuur bestond in 2020 uit de volgende personen:

	Benoemd in	Functie	Bestuursperiode
Mevrouw J.W.E. Spies	2014	Voorzitter	Tot 26 juni
De heer M. Dadema	2020	Voorzitter	Vanaf 26 juni
De heer D. Boersma	2018	Vicevoorzitter en Secretaris	Gehele jaar
De heer P. Verdugt	2016	Penningmeester	Gehele jaar
Mevrouw M.A.J. van der Tas	2014	Bestuurslid Oost	Tot 26 juni
Mevrouw A. Peters-van Viegen	2020	Bestuurslid Oost	Vanaf 26 juni
De heer P.E.J.M. Gondrie	2017	Bestuurslid Zuid	Gehele jaar
De heer W.J. Makkinga	2018	Bestuurslid West	Tot 30 oktober
De heer J. Kuin	2020	Bestuurslid Noord	Vanaf 26 juni

De directie bestond in 2020 uit de volgende personen:

	Benoemd in	Functie	Bestuursperiode
De heer E.J. Hulshof	2019	Directeur	Gehele jaar
De heer A.H.T.M. Knuppel	2019	Adjunct-directeur	Gehele jaar

Benoeming en zittingsperiode bestuur

De leden van het bestuur worden benoemd door de Verenigingsraad. Vier leden van het bestuur, daaronder niet begrepen de voorzitter, worden voor benoeming voorgedragen door de districtsbesturen, zodanig dat telkens in beginsel één lid wordt benoemd op voordracht van ten hoogste drie districtsbesturen gezamenlijk, verenigd in een regio. Behoudens deze voordracht, draagt het bestuur personen tot benoeming tot lid van het bestuur voor bij de Verenigingsraad. De voorzitter wordt in functie benoemd. Het bestuur benoemt uit zijn midden een vicevoorzitter, een secretaris en een penningmeester. Ieder bestuurslid treedt uiterlijk drie jaren na benoeming af volgens het rooster van aftreden. Het aftredende bestuurslid is herbenoembaar voor maximaal twee termijnen.

Belangrijke elementen van het gevoerde beleid

Het bestuur is in 2020 negen keer bijeen geweest en in augustus is er een 24 uren heisessie gehouden. De bestuursvergaderingen hebben overwegend digitaal plaatsgevonden vanwege de coronamaatregelen.

Belangrijk onderwerp tijdens alle bestuursvergaderingen was de opstelling en invulling van het VVN Meerjarenbeleidsplan 2022 -2025. Aanvankelijk was het de bedoeling om het plan te laten gelden voor de periode 2021 – 2024. Ten gevolge van de coronacrisis is echter in april besloten om de vaststelling van het plan uit te stellen. Tijdens diverse sessies hebben de Verenigingsraad en de districtsbesturen input kunnen leveren voor het Meerjarenbeleidsplan. De 24 uren heisessie van het bestuur is voornamelijk ingevuld om met elkaar een aantal belangrijke stappen te zetten voor de invulling van het Meerjarenbeleidsplan.

Tijdens een extra bestuursvergadering in april zijn de financiële gevolgen van de coronacrisis voor de vereniging aan de hand van een impactanalyse besproken. Zowel in het voorjaar als in het najaar zijn veel activiteiten afgelast. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) was bereid mee te denken en er zijn goede afspraken met hen gemaakt over de subsidie. Het bestuur heeft zich ten doel gesteld de verliezen ten gevolge van deze crisis te beperken en in de hand te houden.

Digitalisering blijft voor Veilig Verkeer Nederland van groot belang. Dit belang is als gevolg van de coronacrisis extra duidelijk geworden en daarnaast urgenter geworden. Het bestuur heeft daarom besloten extra investeringen te doen in ICT. In paragraaf 3.5 worden de investeringen op het gebied van ICT verder toegelicht.

In de Verenigingsraad van 26 juni hebben de voorzitter, Liesbeth Spies en de regiobestuurder Oost, Marja van der Tas afscheid genomen van het bestuur. Tijdens dezelfde vergadering is Martijn Dadema als voorzitter van de vereniging benoemd en zijn Anneke Petersen-van Viegen en Jaap Kuin respectievelijk als regiobestuurder Oost en Noord benoemd. Tijdens de Verenigingsraad van 30 oktober is Willem Jan Makkinga afgetreden. De invulling van de vacatures is in gang gezet.

Hoofd- en nevenfuncties bestuursleden en directie

	Hoofdfunctie	Nevenfuncties
Mevrouw J.W.E. Spies	Burgemeester gemeente Alphen aan den Rijn	Lid DB en AB Veiligheidsregio Hollands Midden Lid Economische Programmaraad Zuidvleugel Lid DB en AB Holland Rijnland Voorzitter bestuur Nederlands Genootschap van Burgemeesters Voorzitter Raad van Toezicht Reclassering Nederland Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Alzheimer Nederland Lid bestuur Stichting Carnegie Heldenfonds Lid van het bestuur van Nationaal Groenfonds Lid VNG (thema's Bestuur en Veiligheid) Lid begeleidingscommissie coronacrisis bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

De heer M. Dadema	Burgemeester gemeente Raalte	Voorzitter Referendumcommissie Zwolle Voorzitter VNG Overijssel Voorzitter Overijsselse Ombudsman Voorzitter Tafel Bereikbaarheid, Regio Zwolle Lid Algemeen Bestuur Veiligheidsregio IJsselland Lid Bestuurscollege Oost-Nederland Lid Bestuurlijke Begeleidingsgroep Veiligheidsstrategie Eenheid Oost Portefeuillehouder Ondermijning/OMGs (districts- en eenheidsniveau) en RCIV Lid Bestuurlijk Kernteam Regio Zwolle Lid Landelijke Scouting Commissie Groen Links Lid Raad van Toezicht Oxfam Novib Lid Raad van Toezicht NMO Lid Regiegroep Regio Zwolle Lid Stuurgroep RIEC
De heer D. Boersma	Afdelingsmanager Bestuur & Communicatie gemeente Ede	
Mevrouw M.A.J. van der Tas		Vennoot adviesbureau Task 4 You Plv. voorzitter Commissie MER Voorzitter Free Nature Commissaris bij Kuiper Compagnons Lid van het AB van het Waterschap Vallei en Veluwe
De heer P. Verdugt	Paul Verdugt Interim Management & Advies	
De heer P.E.J.M. Gondrie		Voorzitter Raad van Toezicht Rinette Zorg Voorzitter Raad van Commissarissen Zorg voor U Voorzitter RvT Proktovar Hengelo / Best Voorzitter van Stichting Kruiswerk Best Voorzitter stichting de Kapellekes Lid bestuurdersvereniging CDA Voorzitter KBO Best Vicevoorzitter stichting senioren Best Voorzitter Stichting Voorzieningsfonds KBO Best
De heer J. Kuin	Burgemeester gemeente Pekela	Lid AB Afeer Lid DB en AB Veiligheidsregio Groningen DB en AB De Kompanjie Lid Cliëntenraad UMCG Trainer CLB (PvdA) Coördinator Districtstraining Judobond Noord Lid Craz Lid Bondsraad JBN
Mevrouw A. Petersen-van Viegen	Algemeen Directeur van OSN Nederland	Coördinator KWF
De heer W.J. Makkinga	Directeur Van Traa advocaten	Bestuurslid van Steunfonds Vluchtelingen De Bilt (tot september)
De heer E.J. Hulshof	Directeur	Bestuursvoorzitter Stichting Bedrijfsaikido Nederland Vicevoorzitter en bestuurslid technische zaken van tennisvereniging GLTC Het Spieghele (tot februari) Lid expertpanel Innovatiefonds van NOC*NSF
De heer A.H.Th.M. Knuppel	Adjunct-directeur	Vicevoorzitter RvT Stichting Avonturijn Kinderopvang Achterhoek

3.3 Activiteitenverslag inclusief activiteiten afdelingen en districten

Maatschappelijke samenwerking

Ook in 2020 heeft Veilig Verkeer Nederland op landelijk, regionaal en lokaal niveau een bijdrage geleverd aan een betere verkeersveiligheid in ons land. Via educatie, voorlichting en campagnes maken we met name de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, senioren en kinderen, bewust van de invloed die ze door hun eigen gedrag in het verkeer hebben op de verkeersveiligheid van henzelf en overige verkeersdeelnemers. Daarnaast activeren en ondersteunen we VVN-vrijwilligers, VVN-Verkeersouders en buurtbewoners om bij te dragen aan een verkeersveilige woon- en schoolomgeving.

Onze medewerkers en vrijwilligers werken samen met diverse ministeries, 12 provincies, de gemeentelijke samenwerkingsgebieden en ruim 300 gemeenten. Bij onze activiteiten die niet gesubsidieerd worden, zijn circa 50 bedrijven betrokken als partner of door het leveren van een directe bijdrage. We trekken samen op met onze maatschappelijke partners als lid van het kernteam van de Verkeersveiligheidscoalitie in onze gezamenlijke ambitie voor een verkeersveiliger Nederland.

Programma's

De doelgroepen waar Veilig Verkeer Nederland actief voor is, zijn verdeeld in programma's. Deze programma's worden veelal op landelijk niveau geïnitieerd en op regionaal niveau uitgevoerd.

3.3.1 Kinderen en ouders

Veilig Verkeer Nederland helpt kinderen zich te ontwikkelen tot veilige verkeersdeelnemers. Met onze service, de onderzoeken, rapportages en (live) evaluaties die we met regelmaat uitvoeren, bieden we een attractieve en uitdagende verkeersmethode die voldoet aan de wensen en eisen van de markt. We werken aan veiligheidsbewustzijn, vaardigheden en houding, om kinderen uiteindelijk verkeersveilig gedrag aan te leren. De betrokkenheid van ouders is hierbij onmisbaar. Voor hen hebben wij een aanbod om ze te ondersteunen bij de belangrijke rol die zij spelen in de verkeersopvoeding van kinderen. VVN Verkeersouders pakken hierin een extra rol; zij stimuleren de aandacht voor verkeer op en rond de basisschool.

Verkeerseducatie

Ook in 2020 zijn we de marktleider gebleven als aanbieder van verkeerseducatie; 70% van de basisscholen gebruikt de VVN verkeersmethode. De verkeerslessen (werkboeken en leerlingsoftware) zijn vier keer geactualiseerd en verschenen. Voor de groepen 5 tot en met 8 is de leerlingsoftware geoptimaliseerd. Het gebruikersonderzoek heeft laten zien dat 95% van de leerkrachten tevreden is over de leerlingsoftware.

Veilig Verkeer Nederland heeft dit jaar laten zien dat ze veerkrachtig is en direct kan inspelen op de actualiteit en op de behoefte van scholen. In de periode dat de kinderen thuisonderwijs kregen, zijn er gratis online verkeerslessen beschikbaar gesteld. De scholen die de VVN Verkeersmethode gebruiken in de vorm van werkboeken, hebben de mogelijkheid gekregen om deze gratis om te zetten naar software.

Gastlessen en praktische verkeerslessen (zoals het VVN Schoolpleinpakket, Op de fiets? Even niets... en Van 8 naar 1) en schoolbezoeken van de schoolaccountmangers hebben vanwege de coronamaatregelen veel minder dan gebruikelijk plaats kunnen vinden.

Eén keer per maand stuurden wij een digitale nieuwsbrief aan basisscholen (oplage 5.500).

We hebben de regie opgepakt om verkeerseducatie ook in het nieuwe curriculum te plaatsen. Er is een gezamenlijke brief van belangrijke stakeholders gestuurd naar het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). Ook zijn er positieve gesprekken gevoerd, dit proces wordt in 2021 voortgezet.

VVN Verkeersexamen

Er zijn 170.522 theoretische verkeersexamens verkocht. Dit is minder dan beoogd (180.000). Het aantal leerlingen in het basisonderwijs daalt. Daarnaast heeft de schoolsluiting 2 weken voor aanvang voor het examen tot minder 'last minute' verkopen geleid. Dit is deels weer goedge maakt, omdat we in juni en september nog een aantal examens verkocht hebben.

Toen duidelijk werd dat de scholen weer open gingen, hebben we het theoretisch Verkeersexamen opnieuw gepland op 15, 16 en 18 juni. In verband met corona heeft er geen landelijke actiedag plaatsgevonden.

36% van de scholen koos voor het digitaal examen. Dit is hoger dan beoogd (30%). We zien dat steeds meer scholen digitaliseren en deze ontwikkeling is vanwege de coronasituatie versneld. Klanten gaven het digitale examen een 8,2. Het slagingspercentage was 97%.

Door corona zijn veel praktische verkeersexamens niet doorgedaan. Uit een enquête onder VVN afdelingen blijkt dat het praktijkexamen in 18% van de gebieden is doorgedaan. Veel afdelingen zijn voornemens om de kinderen die het examen in 2020 hebben gemist, in 2021 alsnog mee te laten doen.

Voor de kinderen uit groep 8 is een alternatief ontwikkeld: de praktische verkeerstoets thuis. Kinderen en ouders werden aangemoedigd om de route van huis naar de nieuwe middelbare school te oefenen. Met een beoordelingsblad kon de ouder het kind beoordelen op verkeersvaardigheden en verkeersveilig gedrag.

Voor het oefenen voor het VVN Verkeersexamen is een nieuw onderdeel geïmplementeerd op de website: <https://examen.vvn.nl/verkeerskennis>. Dit onderdeel is 216.381 keer bezocht. Daarnaast is veel geoefend met de drie oefenexamens (424.186 keer gemaakt) en de examenquiz (85.000 keer gespeeld).

Dodehoekles

Er zijn afgelopen jaar 379 dodehoeklessen gegeven in groep 7/8 van de basisschool. Dit is lager dan de beoogde 750 lessen. Vanwege corona zijn veel lessen, vooral in het voorjaar, niet doorgedaan.

Als een gastlesgever vanwege corona niet welkom is, dan kan de leerkracht zelf een tijdelijke licentie krijgen om de les zelf te geven. Hij/zij heeft dan digitaal toegang tot alle lesmaterialen inclusief het leerlingewerkblad en de thuisopdracht. Vier scholen hebben in december 2020 gebruik gemaakt van deze licentie.

Naar aanleiding van onderzoek en de gebruikerservaring is het lesmateriaal aangepast. De lesfilm is op enkele punten verbeterd. Ook hebben we een digitaliseringslag gemaakt.

Veilige schoolomgeving

Vanwege de coronamaatregelen op basisscholen, zijn veel veilige schoolomgevingstrajecten stilgevallen. In 2020 hebben 43 scholen meegedaan aan een uitgebreid traject van VVN veilige schoolomgeving, minder dan de 100 scholen die we beoogd hadden. Ongeveer 2.800 ouders hebben meegedaan aan de ouderenquête en bijna 700 ouders hebben naar aanleiding van het traject aangegeven zich actief te gaan inzetten op school voor de verkeersveiligheid.

Ouderparticipatie

Eind 2020 waren er 3.183 VVN Verkeersouders, hiermee is het aantal Verkeersouders het hele jaar nagenoeg gelijk gebleven. Via nieuwsbrieven, Facebook en de website verkeersouders.nl werden zij ondersteund. Daarnaast is er een video met tips van een verkeersouder voor het organiseren van verkeersactiviteiten in coronatijd verstuurd naar 3.131 verkeersouders. 122 nieuwe Verkeersouders hebben de introductietraining gedaan. De podcast 'omdenken' is 315 keer beluisterd. De website had 14.347 unieke bezoekers en 39.186 bezochte pagina's; een daling ten opzichte van 2019, die was verwacht gezien de schoolsluitingen.

Uit een steekproef blijkt dat 91% van de verkeersouders 1 of meer verkeersactiviteiten heeft uitgevoerd op school.

Doelstelling was om in twee wervingscampagnes 150 nieuwe verkeersouders te werven. Door de schoolsluitingen hebben we 1 wervingscampagne kunnen uitvoeren, dit heeft geleid tot 95 nieuwe verkeersouders.

Met ons materialenaanbod voor thuis hebben we ruim 70.000 ouders bereikt. We hebben twee social mediacampagnes gevoerd; 'goed voorbereid naar de brugklas' (bereik 106.162) en 'betrekken kinderopvang bij veilig verkeer' (bereik 71.281). Ook hebben we een advertentie geplaatst in populaire magazines over hoe je je kind kunt helpen in het verkeer. In totaal kende deze advertentie een oplage van 165.811.

3.3.2 Bewoners en Buurt

Veilig Verkeer Nederland activeert bewoners om zelf een bijdrage te leveren aan het creëren van een verkeersveilige leefomgeving. Mensen kunnen bij het VVN Participatiepunt in 4 simpele stappen, een melding maken van een verkeersonveilige situatie. Veilig Verkeer Nederland biedt interventies die ze zelf kunnen uitvoeren. Het resultaat is dat er lokaal vele initiatieven ontstaan om de verkeersveiligheid en verkeersveilig gedrag van buurtbewoners te verbeteren. Daarnaast is het VVN Participatiepunt een verzamelplek voor gegevens over verkeers(on)veiligheid zoals bewoners dat ervaren. Deze informatie delen we met overheden, zodat die hun verkeersveiligheidsbeleid kunnen aanscherpen.

VVN Participatiepunt

In 2020 ontvingen wij 4.873 meldingen van verkeersonveilige situaties (2019: 3.868). 65% van de meldingen gingen over verkeersgedrag. Het meest gemelde probleem was 'te hard rijden'. Als tweede en derde werden respectievelijk 'agressief en asociaal gedrag' en 'onoverzichtelijke situatie' het vaakst gemeld.

Er zijn 1.102 buurtacties uitgevoerd (2019: 1.048), waarbij 2.370 vrijwilligers betrokken waren. Dit is hoger dan wat we hadden beoogd (800 buurtacties met 1.600 vrijwilligers). De buurtacties hadden een direct bereik van 53.940 mensen en een indirect bereik van 5,7 miljoen mensen. De meest uitgevoerde buurtactie was de stickeractie, gevolgd door de VVN Smitmallen en het verkeersonderzoek.

We hebben een effectmeting op de buurtactie met VVN Smitmallen gedaan. Een van de conclusies hieruit was dat er geen waarneembaar effect was op de objectieve verkeersveiligheid en dat er ook geen verbeterde subjectieve verkeersveiligheid geconstateerd was. Vier op de tien respondenten gaf aan zich sinds de actie meer bewust te zijn van het eigen rijgedrag. Op basis van deze effectmeting is besloten om deze buurtactie niet meer aan te bieden.

80% van de gemeenten wordt door VVN geïnformeerd over meldingen en buurtacties in hun werkgebied. Bij de overige gemeenten wordt de gemeente bij grotere buurtacties wel geïnformeerd, maar niet bij elke actie of melding.

Tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) is in een workshop aandacht besteed aan hoe gemeenten het VVN Participatiepunt kunnen inzetten voor hun bewoners en data kunnen gebruiken voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

3.3.3 Senioren

Veilig Verkeer Nederland maakt van senioren bewuste verkeersdeelnemers. Wij zorgen dat senioren bewuster nadenken over hun eigen mogelijkheden en vaardigheden die zij nodig hebben om veilig aan het verkeer te blijven deelnemen. Wij informeren en ondersteunen de senior bij het maken van de juiste (vervoers)keuzes en het doorbreken van gewoontes in houding en gedrag. Met de VVN Opfriscursus en de website verkeersregels.vvn.nl helpen we senioren om de verkeerskennis en -vaardigheden op te frissen.

VVN Opfriscursus

De online VVN Opfriscursus is 334.077 keer gedaan (2019: 156.068) door 134.736 unieke bezoekers (2019: 99.417). De uitkomsten van deze testen analyseren wij en gebruiken wij om de opfriscursus te verbeteren op basis van de onderwerpen/verkeersvragen die door senioren nog als lastig worden ervaren.

Er is een nieuwe scootmobieltraining ontwikkeld in samenwerking met Ergotherapie Nederland. Om beter aan te sluiten bij de scootmobielbestuurder is er een checklist ontwikkeld met de vaardigheden die nodig zijn voor veilige verkeersdeelname. Aan de hand van die checklist zijn oefeningen gemaakt, ook weer afgestemd op de vervoersbehoefte van de scootmobielbestuurder. De cursus is op maat gemaakt voor de deelnemer

Veel opfriscursussen op locatie konden vanwege de coronamaatregelen niet doorgaan. De belangrijkste items die worden besproken tijdens een opfriscursus, hebben wij online gepubliceerd.

De effectmeting naar het Nieuwe Fietsen, de opfriscursus specifiek gericht op fietsers, is om diezelfde reden helaas niet uitgevoerd. Omdat wij 'het nieuwe fietsen'-workshops moesten annuleren, waren er voor het onderzoek dus te weinig deelnemers. Zodra de omstandigheden het toelaten, kunnen wij dit onderzoek afronden.

Website verkeersregels.vvn.nl

De website is 234.933 keer bezocht (2019: 156.690) door 195.056 unieke bezoekers (2019: 137.011). De website is uitgebreid met uitleg over 80 verkeerssituaties.

Rij Bewust Test

De samenwerking met het CBR omtrent de Rij Bewust Test (voorheen Zelfscan) is een feit. Na het opstellen van een communicatieplan is de Rij Bewust Test gelanceerd tijdens het Congres 'Een nieuwe Generatie langer thuis' van Beter Oud op 25 november. Vanaf dat moment tot en met 31 december 2020 is de Rij Bewust Test 115.958 keer bezocht en 43.713 keer helemaal doorlopen.

Communicatiecampagne

Omdat de groep senioren aanzienlijk groter wordt, zijn wij gestart met een meerjarige communicatiecampagne. Via deze campagne 'Een ervaren rijder kan risico's mijden' attenderen wij senioren op aspecten waarmee zij hun eigen verkeersveiligheid kunnen vergroten. Wij zijn gestart met het onderwerp 'de fietshelm'. In de komende jaren wordt deze campagne uitgebreid met wisselende onderwerpen.

Onderzoek

Het onderzoek "invloed van familie en sociale omgeving op mobiliteitsgedrag senioren" hebben wij helaas niet kunnen voltooien. De onderzoeksvragen die gesteld gaan worden aan senioren en hun volwassen kinderen zijn volledig voorbereid. Vanwege de coronamaatregelen is het tot 2 keer toe niet gelukt om bij elkaar te komen. Om een goede kwaliteit te leveren, vinden wij het van belang om fysiek bij elkaar te komen. Zodra de coronamaatregelen versoepeld worden, komen de onderzoekers en respondenten bij elkaar om dit onderzoek te realiseren.

3.3.4 Bedrijven

Dit programma heeft als doelstelling het betrekken van bedrijven en organisaties bij het thema verkeersveiligheid. Bedrijven hebben een grote impact op de mobiliteit en dus ook op de verkeersveiligheid. Zij hebben bovendien de middelen en de kennis om zich in te spannen voor verkeersveiligheid. Veilig Verkeer Nederland moedigt bedrijven aan om daar hun verantwoordelijkheid in te nemen.

Op basis van het aantal verkeersgerelateerde arbeidsongevallen, zijn we ons gaan richten op de horecabranche (maaltijdbezorgers). Uit een enquête onder werknemers bleek dat twee derde van de maaltijdbezorgers een training volgt en dat bij slechts één derde daarvan aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid. In het verzorgen van een aanbod richting deze branche hebben we pilots gedraaid met de gemeenten Rotterdam en Amsterdam. Met de branchevereniging voor maaltijdbezorgers zijn we in overleg om samen met hen een online module verkeersveiligheid te ontwikkelen voor de maaltijdbezorgers.

Wij hebben gezorgd voor media-aandacht rondom het thema 'werk en verkeer'. Er is o.a. een persbericht verspreid waar aandacht aan is besteed door NOS en RTL-nieuws: 'Werkgevers zijn cruciaal in het bevorderen van verkeersveiligheid.' Via onze website hebben we met een artikel aandacht besteed aan de behoefte die leeft bij werknemers aan hulp vanuit hun werkgever op verkeersveiligheidsgebied. Ook is daar het artikel geplaatst 'Meer thuiswerken, minder files'. De september-uitgave van het VVN-Magazine is een special over Werk en verkeer geworden. Tot slot hebben we 3 artikelen geplaatst over verkeersveiligheid voor chauffeurs in het 'Routiers'-Cabineboek, in een oplage van 6.000 stuks.

Vanuit VVN werken we als actief lid van de kerngroep MONO van het ministerie van I&W mee aan de activiteiten die hiervan uit worden ondernomen.

Veiligrijden.nu

Veiligrijden.nu is een project waarin we (beroeps)chauffeurs die schadevrij rijden, belonen. Het interne administratieve proces van veiligrijden.nu is geheel in kaart gebracht. Veilig Verkeer Nederland is zich aan het heroriënteren op de rol richting werkgevers. Daarom is besloten vooralsnog geen investeringen te doen in de verbetering van dit proces.

Partnerships

Veilig Verkeer Nederland heeft als landelijke maatschappelijke organisatie een bestaand netwerk bij bedrijven. Het gaat hier met name om A-merken en soms ook technologie bedrijven die een start-up vormen. VVN wil bedrijven actief stimuleren om bij te dragen aan de verkeersveiligheid, met name gericht op zeven thema's:

1. Verkeerseducatie basisscholen
2. Meedoen is makkelijk
3. Innovatie en onderzoek
4. Verkeersveiligheid senioren

5. E-safety
6. Veilig Rijden.Nu/Professionele weggebruikers
7. Gedragsbeïnvloedingscampagnes

Vanuit de in 2020 ontwikkelde partnerships-benaderingsstrategie delen we de partners in op basis van hoofdpartner, partner en supplier. Hierbij proberen we de partners te upgraden naar het level van hoofdpartner.

3.3.5 Communicatie

Via onze communicatie-uitingen hebben wij gedurende het jaar meerdere contactmomenten met het publiek. De nadruk ligt in deze contactmomenten op het laten ervaren wat hun eigen rol kan zijn om het verkeer veiliger te maken. Hiermee activeren wij het publiek en ons netwerk voor een betere verkeersveiligheid.

Interne communicatie

Diverse hulpmiddelen en richtlijnen m.b.t. de huisstijl zijn beschikbaar gesteld aan beroepskrachten en vrijwilligers. Zo kunnen zij in hun communicatie-activiteiten de landelijke richtlijnen voor de huisstijl, en sjablonen voor bijvoorbeeld PowerPoint gebruiken. Tevens is er een workshop over sociale media aangeboden via de VVN Academy.

De nieuwsbrief vereniging is maandelijks verzonden aan vrijwilligers en bestuursleden van VVN afdelingen, werkgroepen en districten.

Publiekscommunicatie

Het VVN Magazine is twee keer verschenen, in fysieke vorm verschenen in een oplage van 27.500. De oplage is lager dan beoogd, dit heeft te maken met het teruglopend aantal leden en donateurs. VVN heeft momenteel een low profile beleid met betrekking tot de werving van nieuwe leden en donateurs. Hiertegenover staat dat het online doorplaatsen van artikelen een vast onderdeel van onze werkwijze is geworden. Deze aanpak zorgt voor additioneel bereik en traffic naar onze website.

Eind 2020 hadden we in totaal 25.549 volgers op onze sociale mediakanalen. De externe nieuwsbrief heeft 14.215 abonnees en is vier keer verschenen. De corporate website vvn.nl had 492.487 bezoekers (2019: 437.471). Dat komt neer op 41.041 per maand (2019: 36.456). Hoewel hierin een groei te zien is ten opzichte van 2019, is het beoogde resultaat van 50.000 bezoekers per maand niet gehaald. Dit heeft vooral te maken met een dip in het bezoekersaantal in januari en in de zomermaanden.

Pers en media

In 2020 heeft Veilig Verkeer Nederland via haar communicatie-uitingen dagelijks met het Nederlandse publiek in contact gestaan. Dit heeft ertoe geleid dat de door ons opgedane kennis (uit bijvoorbeeld onderzoek) nu ook bekend is bij de beoogde doelgroepen, namelijk bij kinderen, ouders, buurtbewoners en senioren. De focus lag hierbij op het stimuleren/aanzetten tot gewenst verkeersgedrag.

31 keer hebben wij landelijk een persbericht verzonden over activiteiten en/of onderzoek vanuit Veilig Verkeer Nederland en 28 keer verstuurd wij een regionaal of lokaal persbericht. Daarnaast zijn wij veelvuldig benaderd door journalisten en redacties om een reactie of uitleg te geven naar aanleiding van actualiteiten. In totaal zijn er gedurende het jaar in alle landelijke, regionale en lokale media ruim 12.000 berichten verschenen over Veilig Verkeer Nederland. Hiermee bereikten wij 556 miljoen mensen en een mediawaarde van ruim €19 miljoen.

3.3.6 Meedoen is makkelijk

Met deze corporate campagne maken wij Nederlanders, met name de doelgroepen ouder, kinderen, buurtbewoners en senioren, bewust van het feit dat ze zelf invloed hebben op verkeersveiligheid. En wij stimuleren hen, met een simpel handelingsperspectief, om zich veilig te gedragen onderweg. Vanaf het moment dat iemand de deur uitstapt.

Vanwege de coronacrisis is de uitvoering van deze campagne wat opgeschoven. De eerste campagne stond gepland vlak nadat de scholen voor de eerste keer gesloten werden. Gezien het thema veilige schoolomgeving vonden we dat op dat moment niet passend, en hebben we besloten om die campagne te verplaatsen naar september. De tweede campagneflight zou bestaan uit het thema snelheid in de woonwijk. Echter, ook dat vonden we niet passend in een tijd waarop mensen worden opgeroepen om zoveel mogelijk thuis te blijven. Daarom hebben we ervoor gekozen om het thema veilige schoolomgeving te herhalen in het najaar.

Het Nederlands publiek is meerdere keren in aanraking gekomen met onze campagneboodschap, bijvoorbeeld via radio, tv of online media. Het bereik van de campagne was groot: de eerste campagneflight had een totaal bereik van 27,7 miljoen, waarvan 17 miljoen via de PR-aandacht is ontstaan. De tweede campagneflight (zonder investeringen om PR aandacht te krijgen) had een bereik van 8,6 miljoen.

3.3.7 Campagnes

Met onze publiekscampagnes werken we aan bewustwording bij het Nederlandse publiek rondom bepaalde verkeersveiligheidsthema's.

De scholen zijn weer begonnen

Zo'n 82% van de gemeenten besteedt aandacht aan de campagne 'De scholen zijn weer begonnen'. 92% daarvan doet dat met de campagnematerialen van Veilig Verkeer Nederland, dat is hoger dan de 88% die we hadden beoogd.

Via twee persberichten hebben we media-aandacht gevraagd voor de campagne. Dit heeft geleid tot plaatsing van 343 berichten en hebben we een PR-waarde van €357.000,- gerealiseerd en een bereik van 15 miljoen niet unieke personen.

Via een campagne op Facebook en Instagram hebben we 549.305 weergaven gerealiseerd met een bereik van 193.888 unieke personen. Van hen hebben 6.979 mensen doorgeklikt. Dat is een 'click through rate' (CTR) van 1,27%. Vergeleken met de gemiddelde CTR die geldt door het thema educatie (0,73%) en de CTR die we vorig jaar hebben gerealiseerd (0,52%), hebben we dus een hele hoge 'commitment' bereikt en daarin een groei gerealiseerd ten opzichte van vorig jaar.

Dit jaar heeft Interpolis weer een reuzenbanier van de campagne op haar hoofdkantoor geplaatst. Verder heeft Interpolis social media ingezet om de campagne bij haar klanten onder de aandacht te brengen. Met Athlon is afgestemd dat zij het handelingsperspectief communiceren intern en richting fleetowners met verzoek dat onder de aandacht te brengen van de leaserijders. De Vereniging Nederlandse Autolease-maatschappijen heeft er via haar website aandacht aan besteed. De bijdrage in geld vanuit de partners bedroeg €60.000,-. De bijdrage in natura was dit jaar qua waarde beperkt vanwege het gebrek aan mogelijkheden door corona om fysieke activiteiten te realiseren. Deze bestond alleen uit onlinecommunicatie. Het uiteindelijke doel om deze campagne budget neutraal te realiseren is echter wel gerealiseerd.

Voor de campagne van 2021 is Veilig Verkeer Nederland in 2020 al begonnen met het ontwikkelen van nieuw campagnemateriaal. Het nieuwe design van de campagnematerialen is getoetst onder automobilisten. Daaruit blijkt dat zij bij de nieuwe materialen duidelijk de associatie hebben dat deze oproept om een gepaste snelheid te rijden. Verder vinden ze het nieuwe design opvallender dan het oude en heeft deze ook hun voorkeur boven het oude design. Deze materialen worden geïntroduceerd bij de campagne in 2021.

Bob

Twee grote events zijn in 2020 doorgegaan: Vrienden van Amstel Live en de Horecava. Voor de Horecava was het voor het eerst dat we daar met de Bob-campagne aanwezig waren en dit was een groot succes: er zijn veel gesprekken gevoerd met bedrijven en er zijn 1.600 bezoekers ontvangen met een quiz, blaastest en een rijssimulator. Bij Vrienden van Amstel Live zijn 112.500 personen bereikt.

Er zijn verder nog wel een aantal commerciële activiteiten binnengehaald, maar vanwege de coronamaatregelen konden deze niet allemaal doorgaan. Politiecontroles konden niet doorgaan. Wel is er een coronaproof blaastest ontwikkeld door Veilig Verkeer Nederland.

De Bob-Zomertour is uitgevoerd in Drenthe en Friesland en had 915 deelnemers. In een aantal provincies is een deel van de Bob Wintertour doorgegaan. De coronaproof blaastest is ontwikkeld door Veilig Verkeer Nederland i.s.m. Politie Noord Nederland. Op Instagram hebben we een Bob-account opgezet, daarnaast hebben we op facebook nog een trouwe fanbase van 17.609 fans.

De verlenging van het contract met STIVA is een feit: er is een grote betrokkenheid van partners voor dit programma. Ook het plan 2021 en een doorkijk naar het meerjarenplan tot en met 2025 zijn besproken.

Fietsverlichting

Op 6 oktober zijn alle Fietsverlichting-actiepakketten verstuurd, met in totaal voor ruim 36.000 fietsers aan materiaal. Het directe bereik van het Actiepakket lag, zoals beoogd, rond de 31.000 fietsers. In verband met de coronasituatie zijn niet alle acties uitgevoerd. Deze actiegroepen organiseren hun acties alsnog begin 2021 of in het najaar van 2021. Enkel al met de sociale media campagne hadden we een bereik van 831.544 personen. Aangevuld met het bereik op de VVN website en de landelijke nieuwsbrief is de doelstelling ruimschoots behaald.

Aanvullend op het bestaande campagnemateriaal zijn er twee video's opgenomen over het repareren van je fietsverlichting: [Zo repareer jij je fietsverlichting | Veilig Verkeer Nederland \(vvn.nl\)](#)

Op vier grote middelbare scholen is een actie fietsverlichting georganiseerd. In de weken voor de actie is op deze scholen duidelijk ingezet op communicatie rondom fietsverlichting. De reparatieacties zelf zijn erg enthousiast ontvangen. Met de acties op de middelbare scholen zijn ruim 4.000 leerlingen bereikt, daar op de vier scholen samen in totaal 4.639 leerlingen zitten. De communicatie over de campagne was prominent aanwezig op de scholen en bij de reparatieactie is de fiets van het overgrote deel gecontroleerd. Via nieuwsberichten en de enquête zijn de ouders geïnformeerd.

Op vier middelbare scholen is tweemaal een telling gedaan over het gebruik van fietsverlichting. De eerste telling was rond half oktober en telling twee rond half december. Bij het kwalitatieve onderzoek is een enquête uitgezet onder de ouders. Door de lockdown in december, hebben twee scholen het versturen van de enquête verplaatst naar januari. In het eerste kwartaal van 2021 analyseren we de uitkomsten van de enquête.

3.3.8 Netwerk

Veilig Verkeer Nederland creëert vele contactmomenten bij provincies, gemeentelijke samenwerkingsgebieden en gemeenten, werkgroepen en afdelingen. Lokaal kunnen burgers actief gestimuleerd worden om bij te dragen aan de verkeersveiligheid, met name gericht op de doelgroepen kinderen, ouders, buurtbewoners en senioren. Waar nodig werven we vrijwilligers die bij willen dragen aan verkeersveiligheidsprojecten voor deze vier doelgroepen, waarmee invulling gegeven kan worden aan de uitvoering van lokaal verkeersveiligheidsbeleid.

Lokaal en regionaal netwerk

VVN contactpersonen hadden in 2020 veelvuldig contact met ons interne en externe netwerk. Daarbij hebben vele van deze contacten digitaal en telefonisch plaatsgevonden. De agendasetting richtte zich in 2020 meer op het behoud van aandacht voor de verkeersveiligheidsactiviteiten op regionaal en lokaal niveau binnen de kaders van de richtlijnen van RIVM en landelijke maatregelen m.b.t. COVID-19.

Als medeorganisator zijn we nauw betrokken geweest bij de organisatie van het NVVC-congres en hebben we ook een aantal inhoudelijke bijdragen geleverd:

- Participatiepunt – inhoudelijke sessie verkeersveiligheidsvergelijker, in samenwerking met Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)
- Sessie Veilige Schoolomgeving in samenwerking met Lekker Anders Dag
- Digitale stand met betrekking tot de kwetsbare doelgroep senioren

Mobiliseren lokale vrijwilligers

Op basis van een interne inventarisatie hebben wij 9 bestaande vrijwilligersacties toegankelijk gemaakt als een do-it-yourself-toolkit op het VVN Actieplein, compleet met een stappenplan en handleiding en alle andere relevante informatie, zoals factsheets, filmpjes of voorbeeldteksten. Daarnaast is er 1 nieuwe actie ontwikkeld, de VVN Schatkistspeurtocht.

In totaal zijn er 585 toolkits gedownload via <https://vvn.nl/aan-de-slag>. De coronaproof Opfrischallenge en Toolkit Veilige Schoolomgeving hebben de meeste downloads opgeleverd, resp. 327 en 104. Met de uitvoering van alle gedownloade toolkits zou een geschat bereik ontstaan van 6.307 mensen. Deze acties zouden uitgevoerd worden door 1.122 vrijwilligers. Gezien de coronamaatregelen zullen niet alle acties daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

VVN Academy

Er zijn 7 trainingen georganiseerd, uitgevoerd en/of beschikbaar gesteld via de VVN Academy. Door corona was het in 2020 niet mogelijk om een training op locatie te geven en zijn alle trainingen uiteindelijk online, op verschillende manieren (via Teams, filmpjes, of e-learning), uitgevoerd. Trainingen die op locatie waren gepland, zijn in overleg uitgevoerd als online trainingen.

Ten aanzien van het aflopende contract met GoodHabit is het besluit genomen om het contract niet te verlengen. Gezien de kosten en het beperkte gebruik ervan onder vrijwilligers, is besloten om niet verder te gaan met het aanbieden van GH accounts.

De VVN introductie voor bestuurders is uitgesteld tot 2021. Door onzekerheid om de training op locatie door te kunnen laten gaan en door de drukke agenda's van de nieuwe bestuurders is het niet gelukt om tot een geschikt moment en vorm te komen.

3.3.9 Afdelingen en districten

In 2020 waren 150 VVN afdelingen (2019: 179) en 29 werkgroepen (2019: 30) actief. Veilig Verkeer Nederland is daarnaast op provinciaal niveau onderverdeeld in 12 districten. Elk district heeft een districtsbestuur, met uitzondering van de districten Fryslân, Gelderland, Noord-Holland en Groningen, die in plaats van een bestuur werken met een districtscoördinator. Het districtsbestuur onderhoudt de contacten met provinciale overheden en de afdelingsbesturen. Bovendien dragen districtsbesturen bij aan de ontwikkeling van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid binnen het eigen district.

De afdelingen en werkgroepen zijn actief in één of meerdere gemeente(n). Een afdeling heeft een afdelingsbestuur dat de contacten met de vrijwilligers, gemeente en de scholen onderhoudt. Het afdelingsbestuur organiseert verkeerveiligheidsactiviteiten binnen het eigen werkgebied.

3.3.10 Leden en donateurs

We hebben in 2020 geen activiteiten ondernomen voor de werving van leden en donateurs. Per december 2020 hebben we een totaal van 7.711 donateurs (2019: 8.352) en 6.322 leden (2019: 6.809).

3.3.11 VVN Lab

Het VVN Lab stimuleert innovatie bij Veilig Verkeer Nederland door co-creatie en het toevoegen van kennis en inspiratie. Daarbij houdt het VVN Lab zich bezig met onderzoeken en met het toepassen van deze onderzoeksresultaten om de effectiviteit van al onze activiteiten en die van onze vrijwilligers te verbeteren en/of te vernieuwen.

Onderzoek

De Flitspeiling is een jaarlijks terugkerende online enquête, waarbij we een representatieve steekproef nemen uit de (volwassen) Nederlandse bevolking. Door het onderzoek hebben we meer inzicht gekregen in de subjectieve verkeersveiligheid van Nederlanders en de trends op dit gebied. Daarvan is een uitgebreide rapportage gemaakt, is er een infographic gemaakt, een persbericht, en zijn er interviews geweest met verschillende media.

In 2020 heeft het VVN Lab grootschalig onderzoek gedaan naar de doelgroep Nieuwe Nederlanders/ biculturele Nederlanders (Turken, Marokkanen, Surinamers en Antilianen). Dit onderzoek is opgezet om percepties, meningen, gevoelens en ideeën over mobiliteit te achterhalen. De belangrijkste vraag was hoe we als VVN biculturele Nederlanders kunnen ondersteunen op het gebied van verkeersopvoeding en educatie.

Daarnaast was het VVN Lab betrokken bij onderzoek naar:

- Mediabereik onderzoek nieuwe Nederlanders
- HR onderzoek arbeidsvoorwaarden
- Onderzoek meerjarenbeleidsplan
- Desk research strategische partnerships

Ontwikkeling

Er is een pilot uitgevoerd om een nieuwe interventie uit te werken die het onveilige gevoel rondom de schoolomgeving aanpakt. Het uiteindelijke doel is om kinderen vaker lopend en/of fietsend naar school te laten gaan. Een subdoel was het laten landen van de gemaakte afspraken die zijn gemaakt met ouders tijdens het traject. Een gedragsveranderingsbureau heeft in samenwerking met het VVN Lab diverse concepten ontwikkeld en uitgewerkt.

In het najaar zijn door een gedragsveranderingsbureau de gronduitingen van de spelende kinderen opnieuw getest. Het doel van deze pilot was om de gereden snelheid terug te dringen. Het VVN Lab heeft een effectmeting gedaan door middel van een voor- en nameting. Daarnaast is er naast deze interventie ook onze eigen interventie getest en op drie controle locaties.

Daarnaast zijn er vier opdrachten uitgezet bij kennisinstututen waarbij studenten aan de slag gingen met verkeersveiligheidsthema's.

3.4 Financiële informatie

Ontwikkelingen gedurende het boekjaar

Het financieel beleid van Veilig Verkeer Nederland werd in 2020 gekenmerkt door het sturen op de kosten en te proberen om daar waar mogelijk projecten uit te voeren. Door de komst van de coronacrisis in maart 2020 kwamen zowel de inkomsten als de kosten onder grote druk te staan. Daarnaast blijft ook dit jaar de focus liggen op het beheersen van de projectrisico's in termen van tijd, geld en kwaliteit. De informatievoorziening binnen Veilig Verkeer Nederland blijft een belangrijke plek houden in de dagelijkse bedrijfsvoering en levert een bijdrage aan het versterken van de controle op de projecten en de organisatiekosten.

Inkomsten, uitgaven en resultaat

Over 2020 zijn over de gehele linie de inkomsten gedaald (-13%) in vergelijking met voorgaand jaar. Uitschieter hierin zijn de subsidiebatens. De subsidies in alle lagen van de organisaties zijn sterk gedaald door de beperkte uitvoering van projecten door de coronacrisis. In 2019 betroffen de subsidiebatens nog ca. € 8.097.000 en in 2020 was dit ca. € 6.741.000. Dit betekent een daling van ruim 20%. Dit is het gevolg van het feit dat subsidies naar rato worden toegekend en subsidie inkomsten bij beperkte uitvoering dus dalen.

Evenals in voorgaande jaren blijft Veilig Verkeer Nederland streven naar het vergroten van de 'eigen inkomsten'. Er blijft een terugloop in leden- en donateursinkomsten (2020: € 512.000 en 2019: € 791.000) te zien, mede gezien het nieuwe wervingsbeleid dat low profile is ingestoken sinds 2018. Daarnaast laat de post Geleverde producten en diensten een stijging zien ten opzichte van 2019 (+ ca. € 135.000). Dit betreft voornamelijk de projecten Educatielijn en Verkeersexamen.

Zoals gesteld heeft het gevoerde financiële beleid op de overheadkosten zijn invloed gehad. De personele kosten zijn licht gestegen, maar de overige kosten zijn juist gedaald mede door het effect van de coronacrisis, waarbij personeel thuiswerkt en bepaalde kosten niet gemaakt zijn. De overige overhead is ten opzichte van de begroting ca. € 243.000 lager en ten opzichte van het boekjaar 2019 ca. € 69.000 lager.

In de onderstaande tabel wordt in vergelijking met de begroting een analyse van de opbouw van het resultaat gegeven (bedragen zijn in duizenden euro's):

Begroot resultaat	-99
Lagere opbrengst dan begroot	-443
Lagere kosten besteed aan inkoopwaarde	880
Hogere kosten personeel dan begroot	-97
Lagere kosten huisvesting dan begroot	26
Lagere algemene kosten dan begroot	219
Hogere overige kosten dan begroot	-2
Totaal resultaat 2020	484

Het resultaat kan ook worden verdeeld naar de organisatiebron waar deze is gerealiseerd. De verdeling wordt dan als volgt (bedragen zijn in duizenden euro's):

Landelijk bureau	362
Districten	3
Afdelingen	119
Totaal resultaat 2020	484

Vermogen

Het vermogen stijgt met ca. € 484.000. Voor een overzicht van de overige balansmutaties wordt verwezen naar het kasstroomoverzicht van de vereniging waarin de mutatie van de liquide middelen uiteen wordt gezet. Voor het verloop van het vermogen wordt verwezen naar paragraaf 4.6 onderdeel Reserves. Het resultaat komt gedeeltelijk ten laste van de bestemmingsreserve van het landelijk bureau en ten gunste van de algemene reserve van het landelijk bureau en de bestemmingsreserves van de districten en afdelingen.

Solvabiliteit en liquiditeit

Het vermogen van de vereniging bestaat volledig uit eigen vermogen en overstijgt ruimschoots het saldo van de kortlopende schulden. De solvabiliteitsratio is per 31 december 2020 67% (2019: 66%). Het vermogen is volledig liquide. De liquiditeitsratio is per 31 december 2020 3,0 (2019: 2,94). Hiermee is de vereniging goed in staat om aan alle lopende betalingsverplichting te voldoen. Er is geen sprake van externe (langlopende) financiering.

3.5 Overige prestatie-indicatoren

Urenbesteding aan doelstelling

Het afgelopen jaar heeft de beroepsorganisatie ca 70.500 uur besteed aan het realiseren van de doelstelling door middel van het uitvoeren van betaalde projecten. De uren zijn besteed aan projecten zoals deze zijn beschreven in 3.3 Activiteitenverslag. Daarnaast worden er vrijwilligers-uren besteed, maar deze worden niet systematisch vastgelegd.

Ziekteverzuim

Afgelopen jaar is een apart jaar geweest door de situatie met Covid 19 virus. Ook bij Veilig Verkeer Nederland heeft dat zijn invloed gehad. Veilig Verkeer Nederland heeft gedurende deze hele periode de adviezen van de overheid strikt opgevolgd. Dat betekent dat er door alle beroepskrachten veelal vanuit huis is gewerkt. Slechts een korte periode in 2020 was het mogelijk gereguleerd naar kantoor te gaan.

Het ziekteverzuim heeft een positieve wending genomen en laat een zeer duidelijke dalende trend zien. Het frequent verzuim is in 2020 zelfs heel laag, wat aangeeft dat het verzuim vooral is opgebouwd door enkele langdurig zieken. Er is gedurende deze periode veel aandacht besteed aan het welzijn van onze medewerkers mede door een ieder te voorzien van een ergonomische thuiswerkplek. Tevens is er begeleiding geweest vanuit een externe partij om de voordelen, maar ook de nadelen van het thuiswerken in beeld te brengen.

De managers houden zeer regelmatig contact met het team en het individu om goed met elkaar in verbinding te blijven. Wanneer terugkeer naar kantoor weer mogelijk is, zal er aandacht blijven om onze medewerkers hierin te begeleiden. Daarnaast wordt gekeken of thuiswerken een blijvende plaats kan krijgen binnen Veilig Verkeer Nederland.

Kosten van ICT

Begin 2020 er veel aandacht geweest voor het digitale verkeersexamen. Naast de functionele verbeteringen is de website gemigreerd naar een ander platform waardoor de performance is verbeterd. In de coronatijd is er veel gedigitaliseerd, digitale lessen zijn uitgebreid en zijn er doorontwikkelingen doorgevoerd op diverse websites van VVN. De quizmaster is uitgebreid en is het mogelijk om verschillende quizen aan te maken ter ondersteuning van onze projecten. Voor HR is er een nieuwe applicatie met een selfservice portaal voor de medewerkers in gebruik genomen. Dit is niet alleen een verbetering in de verwerking van salaris-/personeelsgegevens maar ook voor de medewerkers, denk hierbij aan het inzien en muteren van eigengegevens en het beschikken over digitale loonstroken.

Door corona gingen we meer thuiswerken. De aanpassingen die nodig waren om dit te realiseren zijn soepel verlopen. Er is wel extra tijd besteed aan de begeleiding van de gebruikers.

Door de modernisering, digitalisering en snelheid van de veranderingen op ICT-gebied is de belasting bij de ICT-afdeling erg hoog en vraagt dit ook om een professionaliseringslag. Zo is er gekeken hoe wij ICT kunnen borgen in onze organisatie. Door het inzetten van een nieuwe tool zal er meer inzicht zijn in het IT-landschap en VVN. Het gaat ons helpen op strategisch, tactisch en operationeel niveau. In de tool wordt de samenhang van processen, middelen en data vastgelegd. Dit is een goed vertrekpunt voor eventuele verdere besluiten over aanschaf, veranderingen (changes) of vervangingen van applicaties.

Daarnaast heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de verdere verbeteringen. Er is een implementatieplan gemaakt met daarin opgenomen een nieuw change proces, versterking van de ICT-afdeling waarbij de ICT-afdeling meer regie gaat doen op de projecten met een IT-component en het doorvoeren van verbeteringen op IT-processen, leveranciers, en IT-systemen. Met de uitvoering is een start gemaakt en wordt voortgezet in 2021.

Milieu aspecten

Veilig Verkeer Nederland zamelt binnen alle kantoren het papieren afval, batterijen en gebruikte printercartridges gescheiden in van het restafval. Daarnaast maakt ons personeel zoveel als mogelijk gebruik van het OV. Op deze wijze wordt een bijdrage geleverd aan het milieu.

Servicecentrum

De vragen van burgers, vrijwilligers, klanten en partners worden afgehandeld door het Servicecentrum. In de onderstaande tabel wordt inzage gegeven in de in de verschillende contactmomenten met onze achterban. Veilig Verkeer Nederland staat open voor klachten. De ontvangen klachten zijn allemaal afgehandeld door onze eigen medewerkers of een klachtencommissie.

	2020	2019
Aantal afgehandelde telefoongesprekken	17.072	15.548
Aantal behandelde e-mails	21.498	16.751
Aantal ontvangen klachten	61	102

3.6 Financiële instrumenten

Veilig Verkeer Nederland gebruikt een aantal financiële instrumenten als hulpmiddel ter afdekking van financiële risico's.

- Veilig Verkeer Nederland streeft er naar om maximaal 30% van de inzet zelf voor te financieren. Voor de landelijke programma's blijft Veilig Verkeer Nederland onder dit percentage.
- Ondanks dat een afgegeven beschikking grond is voor betaling van subsidies, worden deze subsidiebedragen in een aantal gevallen niet door provincies en gemeenten voorgefinancierd en moeten districten en afdelingen de kosten voorfinancieren. Voor de landelijke donaties, contributies en abonnementen wordt periodiek gefactureerd; de regionale projecten worden nog onregelmatig gefactureerd.
- De districten en afdelingen beschikken over een ING-bankrekening. Op het landelijk bureau is er op mutatieniveau inzage in deze bankrekeningen. In voorkomende gevallen kan het landelijk bureau tijdelijk 'bijspringen' als een afdeling of district een liquiditeitsprobleem heeft.
- Op het landelijk bureau wordt maandelijks een liquiditeitsplanning gemaakt. Op deze wijze houdt Veilig Verkeer Nederland zicht op de benodigde liquiditeit op de rekening courant.

Gezien de renteontwikkeling en de liquiditeit worden geen andere financiële instrumenten toegepast.

3.7 Voornaamste risico's en onzekerheden

Conform artikel 2:391 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek is Veilig Verkeer Nederland verplicht op te nemen in het bestuurs-verslag een beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden, waarmee Veilig Verkeer Nederland wordt geconfronteerd. Onzekerheden ontstaan als gevolg van het geheel of gedeeltelijk ontbreken van informatie over, inzicht in of kennis van een gebeurtenis, de gevolgen daarvan, of de waarschijnlijkheid dat een gebeurtenis zich voordoet. Risico's zijn de effecten van onzekerheden op het behalen van doelstellingen.

Risicomangement staat nu een aantal jaar op de VVN-agenda. Er is een inventarisatie gemaakt, maar ook blijkt het dat enerzijds er onzekerheden en risico's bijkomen en dat anderzijds de kans en de impact van een risico minder worden omdat er adequate maatregelen zijn genomen. In het jaarverslag 2016 is voor het eerst een tabel opgenomen, waarin de score wordt weergegeven van de kans op het zich voordoen van een risico en de financiële impact wanneer het risico in kwestie zich voordoet. Dezelfde tabel blijft van toepassing op het risicomangement en het stellen van prioriteiten bij het inventariseren en managen van de risico's.

Kans score				Impact score			
Score	Kans in %	Omschrijving	Toelichting	Score	K€	Financieel nadeel in K€	Toelichting
1	1%	Minder dan of 1 maal per 50 jaar	Niet te voorzien	1	25	Schade tussen 0 - 50	Laag
2	10%	Minder dan of 1 maal per 10 jaar	Zeer onwaarschijnlijk	2	75	Schade tussen 50 - 100	Beperkt
3	30%	1 maal per 5-10 jaar	Onwaarschijnlijk	3	175	Schade tussen 100 - 250	Gemiddeld
4	50%	1 maal per 2-5 jaar	Waarschijnlijk	4	500	Schade tussen 250 - 750	Hoog
5	70%	1 maal per 1-2 jaar	Goed mogelijk	5	1.125	Schade tussen 750 - 1.500	Zeer hoog
6	90%	1 maal of meer per jaar	Vrijwel zeker	6	2.000	Schade hoger dan 1.500	Extreem hoog

Bij de identificatie van selectie van de voornaamste onzekerheden en risico's zijn de volgende categorieën van belang:

- Strategie
- Operationele activiteiten
- Financiële positie
- Financiële verslaglegging
- Wet- en regelgeving

Hieronder worden de vijf voornaamste onzekerheden en risico's beschreven. Sinds een jaar wordt de wereld geconfronteerd met de Covid-19 pandemie. Deze pandemie heeft dan ook grote gevolgen voor VVN en de activiteiten van VVN. De consequenties hiervan vormen op dit moment logischerwijs het grootste risico voor VVN.

In 2020 werd als grootste risico het maken c.q. het niet maken van strategische keuzes benoemd. Bij het proces heroriëntatie, dat in 2018 en 2019 heeft plaatsgevonden, zijn geen strategische keuzes gemaakt, maar zijn de statuten en reglementen wel aangepast, werd de financiële situatie aanzienlijk verbeterd en werden meerdere organisatievormen voor de vrijwilligersorganisatie mogelijk gemaakt. Het maken van strategische keuzes en het opstellen van het Meerjarenbeleidsplan (MJB) wordt essentieel en het uitstellen van strategische keuzes vormt een groot risico.

De werkdruk op de beroepsorganisatie werd in 2020 als risico gezien, maar is nu naar de achtergrond gedrongen zowel door de Covid-19 als door maatregelen van het management van de beroepsorganisatie. Deze wordt in 2021 niet genoemd. Het teruglopend aantal "passende" vrijwilligers is en blijft een groot risico, waar de meeste vrijwilligersorganisaties mee kampen. Een groeiend aantal organisaties doet een beroep op gemotiveerde vrijwilligers. De kosten- en financieringsstructuur werd in 2020 beschreven als een risico: de afhankelijkheid van landelijke, regionale en gemeentelijke subsidies is gebleven, maar VVN is wel in staat gebleven om op een professionele manier mee te doen met aanbestedingen. De goede financiële resultaten in 2019 en 2020 zorgen er voor, dat er op korte termijn minder financiële risico's zijn, maar ook de toekomstige financiële resultaten zijn weer in grote mate afhankelijk van de te kiezen strategie.

Vrijwel alle risico's vallen binnen de categorieën "Strategie" en "Operationele activiteiten". De gevolgen van de Covid-19 pandemie heeft gevolgen voor de "Operationele activiteiten", maar de grootste risico's voor VVN bevinden zich in de categorie "Strategie". Dit maakt, dat VVN besloten heeft tot het maken van het Meerjarenbeleidsplan 2022-2025 (MJBP), waarin de strategie voor de komende vier jaar wordt beschreven en wat via jaarlijkse plannen resulteert in samenhangende keuzes op het gebied van projecten en van operationele activiteiten. Dit MJBP wordt in 2021 afgerond en in oktober 2021 voorgelegd aan de Verenigingsraad.

Impact van de Covid-19 pandemie (categorie Operationele activiteiten)

In maart 2020 verwachtte men nog, dat in september 2020 de activiteiten van VVN weer volledig hervat zouden kunnen worden met de restrictie van het 1,5 meter afstand houden. Op dit moment hebben er nu al een jaar lang geen vrijwilligers activiteiten plaats gevonden en zoals het er nu naar uitziet, kunnen deze pas na de zomer 2021 weer worden opgestart. Dit is mede afhankelijk van het vaccinatiebeleid van de overheid. VVN is daardoor minder zichtbaar en de uitingen in de pers en op sociale media hebben navenant minder impact. Het feit, dat er geen vrijwilligersactiviteiten en geen vrijwilligersprojecten hebben plaats gevonden heeft ook invloed op de motivatie van de vrijwilligers.

Aan de andere kant zijn een aantal activiteiten met name op het gebied van de verkeerslessen in een versnelling gekomen qua ontwikkeling. De klassikale lessen zijn bijvoorbeeld omgebouwd naar lessen voor thuisonderwijs. Hierin is VVN zeer succesvol gebleken. Ondanks deze positieve ontwikkeling op het gebied van verkeerseducatie zal goed moeten worden gekeken naar het praktische deel van de voorlichting en educatie, zoals fietsexamens, dode hoek demonstraties en activiteiten door verkeersouders, maar ook projecten voor senioren. De kans op dit risico is vrijwel zeker (90-100%) en de impact hoog.

Draagvlak strategische keuzes (categorie Operationele activiteiten & Strategie)

Het bestuur van VVN heeft besloten tot het ontwikkelen van een Meerjarenbeleidsplan 2022-2025 inclusief de daarop gebaseerde meerjarenraming voor de vereniging. Er is een sterke behoefte aan een inhoudelijk richtinggevend plan voor meerdere jaren bij de vereniging als ook bij de stakeholders en de omgeving. In dit Meerjarenbeleidsplan staan samenwerking, verbinding en innovatie centraal. Het gaat om een inhoudelijk plan. Praktijkonderzoek, praktijkervaring en fundamenteel onderzoek zijn hierbij het startpunt. De huidige missie en visie vormen het kader bij het ontwikkelen van dit plan.

Als gevolg van de Covid-19 crisis heeft het opstellen van het MJBP vertraging opgelopen. Draagvlak voor de strategische keuzes is essentieel. Districtsvergaderingen konden onvoldoende plaats gevonden en ook het overleg met de Verenigingsraad vond enkel digitaal plaats. Hierdoor is er veel minder mogelijkheid om uitgebreid van gedachten te wisselen met de achterban over de te nemen strategische keuzes. De keuze tot het vaststellen en invoeren van een strategie is essentieel: VVN wil meer impact op het verbeteren van de verkeersveiligheid en meer aandacht voor de gedragsverandering, die daartoe nodig is.

De kans op dit risico, dat er onvoldoende draagvlak wordt gerealiseerd, is goed mogelijk (70%-90%) en de impact zeer hoog bij het ontbreken van een duidelijke strategie en een meer uniforme aanpak en uitvoering van de operationele activiteiten.

Uitstellen strategische keuzes (categorie Operationele activiteiten & Strategie)

In de afgelopen jaren is gebleken, dat de veranderingsbereidheid bij een groot deel van de achterban niet groot is. De gedachte, dat "vroeger alles beter was" blijft VVN achtervolgen en staat een keuze voor een duidelijke strategie in de weg. Op dit moment zijn de activiteiten van VVN en de manier waarop de activiteiten georganiseerd worden niet uniform: in 100 gemeenten zijn er afdelingen met een afdelingsbestuur, in een aantal gemeenten zijn werkgroepen actief en in een aantal gemeenten organiseert de beroepsorganisatie de activiteiten. In 5 provincies zijn er complete districtsbesturen en in de andere provincies worden de activiteiten gecoördineerd door een actieve vrijwilliger in samenwerking met de beroepsorganisatie.

Daar waar er een goed functionerende afdeling is en daar waar er een actief districtsbestuur is, wordt de zaak gelaten zoals ze is. In alle andere gevallen wordt er een oplossing gezocht om de activiteiten en de projecten te laten doorgaan. De verschillende organisatievormen hebben invloed op de uniformiteit in de uitvoering en uiteindelijk ook op de gewenste professionaliteit. Vanuit een ander perspectief geldt hier hetzelfde als voor het vorige risico: de beslissing tot het vaststellen en invoeren van een eenduidige strategie is essentieel: VVN wil meer impact op het verbeteren van de verkeersveiligheid en meer aandacht voor de gedragsverandering, die daartoe nodig is. De kans op dit risico is goed mogelijk (70%-90%) en de impact zeer hoog bij het uitstellen van de beslissing voor een duidelijke strategie en een meer uniforme aanpak en uitvoering van de operationele activiteiten.

Gebrek aan "passende" vrijwilligers (categorie Operationele activiteiten)

Het aantal vrijwilligers van VVN loopt al een aantal jaren terug. Ook neemt de gemiddelde leeftijd van de VVN vrijwilliger toe. Op zich is dit een maatschappelijke trend: door de huidige gezonde economische omstandigheden nemen meer en meer Nederlanders deel aan het arbeidsproces. Mede hierdoor is er minder tijd beschikbaar om naast het werk deel te nemen aan activiteiten als vrijwilliger en moeten de organisaties, die gebruik maken van vrijwilligers, concurreren om het aanwezige potentieel.

Deze gestage vermindering van het aantal vrijwilligers doet zich ook voor bij het invullen van bestuursfuncties in de afdelingen en districten. Het aantal afdelingen neemt af en er worden werkgroepen zonder bestuur gevormd om de huidige activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid te kunnen continueren.

VVN pretendeert zich in de haarvaten van de maatschappij te bevinden. Er zijn echter plekken ontstaan, waar VVN niet actief is, de zogenaamde witte vlekken. Enerzijds is het aantal gemeenten, waar VVN actief is, teruggelopen en anderzijds is het aantal activiteiten afgenomen door het aantal en de leeftijdsopbouw van de vrijwilligers. VVN is niet alleen op zoek naar nieuwe jongere vrijwilligers, maar wil dit ook doen door deze mogelijke nieuwe vrijwilligers op een andere manier aan zich te binden dan de traditionele vrijwilligers door bijvoorbeeld meedoeners (bijvoorbeeld bij internetacties en acties op sociale media inzake verkeersveiligheid) en projectvrijwilligers (bijvoorbeeld voor de verkeersexamens) te werven en aan zich te binden.

Ook zou het helpen als de producten en projecten van VVN ter bevordering van de verkeersveiligheid door middel van basispakketten eenvoudig uitvoerbaar en zelfstandig op te pakken zijn om met name jongeren voor de uitvoering aan te spreken voor kortdurende projecten aan te spreken en te involveren. De kans op dit risico is vrijwel zeker en de impact extreem hoog.

Kostenstructuur & financieringsstructuur (categorie Strategie & Financiële positie)

De kosten van de operationele activiteiten zijn de afgelopen jaren toegenomen:

1. De projecten zijn complexer en vragen om meer voorbereiding, een professionelere uitvoering, een uitvoerige evaluatie en verslaglegging
2. De uitvoering van de projecten wordt meer gedaan door de beroepsorganisatie en minder door de vrijwilligersorganisatie.

Offertes en aanbestedingen werden in het verleden gecalculeerd op basis van de inzet van beroepskrachten enerzijds en vrijwilligers anderzijds. Het gemiddelde uurtarief was daardoor zodanig, dat VVN ten opzichte van een andere marktpartijen een duidelijk concurrerend voordeel had en de totaalprijzen van de projecten zonder meer marktconform.

Door de hierboven beschreven verschuiving van de uitvoering van projecten door vrijwilligers naar beroepskrachten nemen de gemiddelde uurtarieven toe. Dit fenomeen treedt minder op bij de landelijke projecten, die voor I&W worden uitgevoerd en bij de activiteiten op het gebied van Educatie ten behoeve van scholen voor het primair onderwijs. Bij regionale, provinciale en gemeentelijke offertes en aanbestedingen is dit een reëel risico (50%-70%) en is de (financiële) impact zeer hoog.

Veilig Verkeer Nederland is voor ca. 60% van haar inkomsten afhankelijk van subsidie van het ministerie van I&W en van provinciale en gemeentelijke subsidies. De eigen inkomsten van onder andere de verkeerseducatie op de scholen voor primair onderwijs bedraagt 24% van de totale inkomsten. Contributies, donaties en giften zijn goed voor 16% van de inkomsten. Tenslotte zorgen sponsorbijdragen voor de laatste 3% van de inkomsten.

Het feit dat Veilig Verkeer Nederland voor ca. 60% van haar inkomsten afhankelijk is van subsidies is een risico, aangezien enerzijds het subsidiebeleid van de overheden niet kan worden beschouwd als een volledige zekerheid en anderzijds omdat de eisen die aan subsidies worden gesteld veranderen, stringenter worden, er concrete doelstellingen aan worden verbonden en er telkens hogere eisen verbonden worden aan de kwaliteit van de gevraagde noodzakelijke rapportages en evaluaties.

Alle programma's van Veilig Verkeer Nederland leveren een bijdrage aan de beleidsdoelstellingen. De doeltreffendheid van de individuele programma's is beoordeeld van voldoende tot goed. De doelmatigheid ('kan met dezelfde middelen een hoger rendement worden gerealiseerd') is ook beoordeeld als voldoende. Toch is en blijft het uiterst moeilijk om een direct verband te leggen tussen de doelmatigheid van de producten en diensten van VVN en de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers is ondanks de inspanningen van VVN toegenomen.

De doelmatigheid van de producten en diensten van VVN moet nog meer dan in het verleden expliciet worden gemaakt met SMART doelstellingen, KPI's en de daarbij behorende beleidsindicatoren om deze doelstellingen te monitoren en bij te sturen. Dit zou niet zo zeer een proces moeten zijn met een tijdsperiode van een jaar, maar dit moet dan ook een onderdeel worden van het Meerjarenbeleidsplan 2022-2025. De huidige financieringsstructuur betekent voor Veilig Verkeer Nederland een hoog risico en de impact is navenant hoog.

3.8 Begroting 2021

Binnen de grenzen van het werkplan heeft het managementteam budgetten vastgesteld en capaciteit toegewezen voor wat betreft de landelijk lopende projecten. Op basis van een goedgekeurde begroting zal de projectleiders gevraagd worden de conceptplannen verder uit te werken. Daarbij is zo helder mogelijk geformuleerd welke inhoudelijke doelen gehaald zullen worden, hoeveel inzet dit zal vergen en hoe het beschikbare budget tot besteding zal komen. De baten en lasten van de afdelingen zijn geëxtrapoleerd op basis van de jaarcijfers 2019 waarbij we eventuele trends verwerken in de begroting.

De voorlopige begroting sluit op een resultaat van ca. € -399.000.

Begroting 2021 (in duizenden euro's)

Baten	
Subsidies	7.490
Lidmaatschappen	554
Geleverde producten en diensten	2.971
Sponsorbijdragen	199
Donaties en giften	294
Financiële baten	-
Overige baten	<u>222</u>
Totale baten	11.730
Lasten	
Inkoopwaarde van de geleverde diensten	5.206
Personeelskosten	5.474
Huisvestingskosten	399
Algemene kosten	982
Afschrijvingskosten	65
Overige lasten	<u>3</u>
Totale lasten	12.129
Resultaat	<u>-399</u>

Grondslagen voor de begroting: De begroting omvat de financiële gegevens van de beroepsorganisatie, de districten en de afdelingen. De in de begroting opgenomen bedragen zijn onderhevig aan inschattingen daar waar het gaat om het aandeel van de afdelingen. Deze zijn rekenkundig samengesteld, gebaseerd op de ervaringen van voorgaand jaar en een extrapolatie daarvan.

Het bestuur, Amersfoort 23 april 2021

2 Jaarrekening 2020

4.1 Balans per 31 december 2020

Na voorstel resultaatbestemming (in duizenden euro's)

Activa	2020	2019	Passiva	2020	2019
Vaste activa			Eigen vermogen (e)	6.276	5.792
Materiële vaste activa (a)	98	87			
Vlottende activa			Kortlopende schulden (f)	3.031	2.986
Vorraden (b)	371	315			
Vorderingen en overlopende activa (c)	1.105	1.337			
Liquide middelen (d)	7.733	7.039			
	<hr/>	<hr/>			
Totaal vlottende activa	9.209	8.691			
	<hr/>	<hr/>			
Totaal activa	9.307	8.778	Totaal passiva	9.307	8.778
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>		<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

4.2 Staat van baten en lasten

(in duizenden euro's)

	Begroting 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Baten			
Subsidiebaten (g)	8.171	6.741	8.097
Lidmaatschappen (h)	603	492	547
Geleverde producten en diensten (i)	2.194	2.703	2.568
Sponsorbijdragen (j)	188	260	294
Donaties en giften (k)	300	512	791
Overige baten (l)	141	446	558
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totaal baten	11.597	11.154	12.855
Lasten			
Inkoopwaarde van geleverde producten en diensten (m)	4.812	3.932	5.668
Personeelskosten (n)	5.288	5.385	5.244
Huisvestingskosten	397	371	399
Algemene kosten (o)	1.159	940	986
Afschrijvingskosten op activa	38	31	30
Financiële baten en lasten (p)	2	11	7
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totaal lasten	11.696	10.670	12.334
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Resultaat	-99	484	521
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

(in duizenden euro's)

	Begroting 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Resultaatbestemming:			
<i>Toevoegingen aan:</i>			
Algemene reserve Landelijk Bureau	6	77	613
Bestemmingsreserve Landelijk Bureau	-	335	50
Bestemmingsreserve Districten	-	3	-
Bestemmingsreserve Afdelingen	-	119	-
<i>Onttrekkingen van:</i>			
Bestemmingsreserve Landelijk Bureau	-	-50	-80
Bestemmingsfonds Landelijk Bureau	-	-	-1
Bestemmingsreserve Districten	-105	-	-53
Bestemmingsreserve Afdelingen	-	-	-8
Resultaat	-99	484	521

4.3 Kasstroomoverzicht

(in duizenden euro's)

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode

	2020	2019
Saldo staat van baten en lasten	484	521
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	35	34
Mutaties voorzieningen	-	-
Veranderingen in het werkkapitaal:		
Mutaties voorraden	-56	34
Mutaties vorderingen	232	-156
Mutaties kortlopende schulden	54	43
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	749	476
Ontvangen interest	-	-
Betaalde interest	-9	-5
Kasstroom uit operationele activiteiten	740	471
Investeringsactiviteiten:		
Materiële vaste activa	-46	-61
Desinvesteringsactiviteiten:		
Materiële vaste activa	-	-
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-46	-61
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-
Netto-kasstroom	-	-
Mutatie in de liquide middelen	694	410
Ter vergelijking: stand liquide middelen per		
1 januari	7.039	6.629
31 december	7.733	7.039
Mutatie in de liquide middelen	694	410

4.4 Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Algemeen

Veilig Verkeer Nederland, ('de vereniging'), gevestigd te Stationsstraat 79A in Amersfoort, is een vereniging en is ingeschreven in het handelsregister onder nummer 24303976. De jaarrekening is opgesteld conform Titel 9, Boek 2 BW en in het bijzonder de voorschriften van de Richtlijn voor de Jaarverslaggeving 640 'Organisaties zonder winststreven'. Het doel van deze jaarrekening is het verschaffen van inzicht in de inkomsten en bestedingen, en in de financiële positie van Veilig Verkeer Nederland. De belangrijkste activiteiten zijn beleidsbeïnvloeding, faciliteren door middel van campagnes (acties), educatie en voorlichting.

Structuur van de vereniging en totstandkoming jaarrekening

Veilig Verkeer Nederland kent ingevolge haar statuten afdelingen en districten die, binnen de doelstellingen van de vereniging, eigen activiteiten ontplooiën, binnen één en dezelfde rechtspersoonlijkheid, de vereniging. In 2020 zijn alle afdelingen in de jaarrekening verwerkt.

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2020 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2020.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

Grondslagen van waardering en resultaatbepaling

Activa en passiva worden tegen historische kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen. Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de stichting zullen toevloeien en het actief een kostprijs of een waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen worden niet in de balans verwerkt, maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa. Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen worden niet in de balans opgenomen, maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen. Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting.

Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijze niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen. Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de staat van baten en lasten opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie. Indien de weergave van de economische realiteit ertoe leidt dat het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt dit feit vermeld. Baten worden in de staat van baten en lasten opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden. Daarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. De opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

Presentatie- en functionele valuta

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro's, wat tevens de functionele valuta is van de vereniging.

Schattingen

Bij toepassing van de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van de organisatie zich verschillende oordelen en schattingen die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de desbetreffende jaarrekeningposten. De giften in natura in de jaarrekening kennen een schatting en worden geschat tegen de waarde in het maatschappelijk verkeer.

Financiële instrumenten

Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan. Een financieel instrument wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot de positie aan een derde zijn overgedragen.

Financiële instrumenten (en afzonderlijke componenten van financiële instrumenten) worden in de geconsolideerde jaarrekening gepresenteerd in overeenstemming met de economische realiteit van de contractuele bepalingen. Presentatie vindt plaats op basis van afzonderlijke componenten van financiële instrumenten als financieel actief, financiële verplichting of als eigen vermogen.

Veilig Verkeer Nederland maakt geen gebruik van financiële instrumenten. Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen en obligaties, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, afgeleide financiële instrumenten (derivaten), handelsschulden en overige te betalen posten.

In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: vorderingen en kortlopende schulden.

Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan .

Een financieel instrument wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot de positie aan een derde zijn overgedragen. Financiële instrumenten (en afzonderlijke componenten van financiële instrumenten) worden in de geconsolideerde jaarrekening gepresenteerd in overeenstemming met de economische realiteit van de contractuele bepalingen.

Vorderingen en kortlopende schulden worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode, verminderd met bijzondere waardeverminderingverliezen. De effectieve rente en eventuele bijzondere waardeverminderingverliezen worden direct in de resultatenrekening verwerkt. Aanwijzingen voor bijzondere waardeverminderingen van vorderingen en beleggingen die door de organisatie worden gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs worden zowel op het niveau van specifieke activa als op collectief niveau in aanmerking genomen. Van afzonderlijk belangrijke vorderingen en beleggingen wordt beoordeeld of deze individueel onderhevig zijn aan bijzondere waardevermindering. Van afzonderlijk belangrijke vorderingen en beleggingen die niet individueel onderhevig zijn gebleken aan bijzondere waardevermindering en van afzonderlijk niet belangrijke vorderingen wordt collectief beoordeeld of deze onderhevig zijn aan bijzondere waardevermindering, dit door samenvoeging van vorderingen en beleggingen met vergelijkbare risicokenmerken. Bij de beoordeling van de collectieve waardevermindering gebruikt de organisatie historische trends met betrekking tot de waarschijnlijkheid van het niet nakomen van betalingsverplichtingen, het tijdsbestek waarbinnen incassering plaatsvindt en de hoogte van gemaakte verliezen. De uitkomsten worden bijgesteld als de organisatieleiding van oordeel is dat de huidige economische en kredietomstandigheden zodanig zijn dat het waarschijnlijk is dat de daadwerkelijke verliezen hoger dan wel lager zullen zijn dan historische trends suggereren.

Flottende activa

Flottende activa worden gewaardeerd tegen actuele waarde, indien deze op de balansdatum lager is dan de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. De waardering geschiedt tegen een andere lagere waarde, indien het in artikel 362 lid 1 bedoelde inzicht daardoor wordt gediend.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa worden in de balans verwerkt indien het waarschijnlijk is dat de toekomstige prestatie-eenheden met betrekking tot dat actief zullen toekomen aan de organisatie en de kosten van het actief betrouwbaar kunnen worden vastgesteld. De inventaris, hard-/software en overige investeringen en -terreinen, machines en installaties, andere vaste bedrijfsmiddelen en materiële vaste bedrijfsactiva in uitvoering en vooruitbetalingen op materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen hun kostprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen.

De kostprijs van de genoemde activa bestaat uit de verkrijgings- of vervaardigingsprijs en overige kosten om de activa op hun plaats en in de staat te krijgen noodzakelijk voor het beoogde gebruik. De kostprijs van de activa die door de organisatie in eigen beheer zijn vervaardigd, bestaat uit de aanschaffingskosten van de gebruikte grond- en hulpstoffen en de overige kosten die rechtstreeks kunnen worden toegerekend aan de vervaardiging. Verder omvat de vervaardigingsprijs een redelijk deel van de indirecte kosten en de rente op schulden over het tijdvak dat kan worden toegerekend aan de vervaardiging van de activa.

In het geval dat de betaling van de kostprijs van een materieel vast actief plaatsvindt op grond van een langere dan normale betalingstermijn, wordt de kostprijs van het actief gebaseerd op de contante waarde van de verplichting.

In het geval dat materiële vaste activa worden verworven in ruil voor een niet-monetair actief, wordt de kostprijs van het materieel vast actief bepaald op basis van de reële waarde voor zover de ruiltransactie leidt tot een wijziging in de economische omstandigheden en de reële waarde van het verworven actief of van het opgegeven actief op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld.

Investeringsubsidies worden in mindering gebracht op de kostprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben.

De afschrijvingen worden berekend als een percentage over de aanschafprijs volgens de lineaire methode op basis van de economische levensduur, rekening houdend met de eventuele restwaarde van de individuele activa. Afschrijving start op het moment dat een actief beschikbaar is voor het beoogde gebruik en wordt beëindigd bij buitengebruikstelling of bij afstoting.

De organisatie past de componentenbenadering toe voor materiële vaste activa indien belangrijke afzonderlijke bestanddelen van een materieel vast actief van elkaar te onderscheiden zijn. Rekening houdend met verschillen in gebruiksduur of verwacht gebruikspatroon, worden deze bestanddelen afzonderlijk afgeschreven.

De volgende afschrijvingspercentages worden hierbij gehanteerd:

Bedrijfsgebouwen	: 10-20
Hard-/Software	: 33
Andere vaste bedrijfsmiddelen	: 10-25

Onderhoudsuitgaven worden slechts geactiveerd als zij de gebruiksduur van het object verlengen en/of leiden tot toekomstige prestatie-eenheden met betrekking tot het object. Ter zake van verwachte kosten van periodiek groot onderhoud aan gebouwen, installaties e.d. wordt een voorziening gevormd. Zie hiervoor de grondslag onder het hoofd Voorzieningen. Voor kosten van herstel wordt een voorziening gevormd, zie hiervoor de grondslag onder het hoofd Voorzieningen.

Voorraden

Voorraden worden gewaardeerd tegen kostprijs of lagere opbrengstwaarde. De kostprijs bestaat uit de verkrijgings- of vervaardigingsprijs, vermeerderd met overige kosten om de voorraden op hun huidige plaats en in hun huidige staat te brengen. De opbrengstwaarde is gebaseerd op de meest betrouwbare schatting van het bedrag dat de voorraden maximaal zullen opbrengen, onder aftrek van nog te maken kosten.

Vorderingen

Vorderingen worden bij de eerste waardering verwerkt tegen reële waarde, waarbij (dis)agio en de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen. Vorderingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode, verminderd met bijzondere waardevermindingsverliezen. De effectieve rente en eventuele bijzondere waardevermindingsverliezen worden direct in de winst-en-verliesrekening verwerkt. Aan- en verkopen van financiële activa die tot de categorie vorderingen behoren, worden verantwoord op de transactiedatum.

Liquide middelen

Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Indien liquide middelen niet ter vrije beschikking staan, wordt hiermee rekening gehouden bij de waardering. Er worden geen vreemde valuta aangehouden.

Eigen vermogen

Financiële instrumenten die op grond van de economische realiteit worden aangemerkt als eigen vermogensinstrumenten worden gepresenteerd onder het eigen vermogen. Financiële instrumenten die op grond van de economische realiteit worden aangemerkt als een financiële verplichting, worden gepresenteerd onder schulden. Rente en baten en lasten met betrekking tot deze financiële instrumenten worden in de staat van baten en lasten verantwoord als lasten of baten.

Algemene reserve

De algemene reserve wordt gevormd voor de dekking van risico's (bufferfunctie) en om zeker te stellen dat ook in de toekomst aan de verplichtingen kan worden voldaan (financieringsfunctie).

Bestemmingsreserve

De bestemmingsreserve is het deel van het eigen vermogen dat is afgezonderd omdat daaraan een beperktere bestedingsmogelijkheid door het bestuur is aangebracht. De door het bestuur opgelegde beperking is in de toelichting op de jaarrekening opgenomen.

Bestemmingsfonds

Het bestemmingsfonds is het deel van het vermogen waar derden een bestemming aan hebben gegeven.

Personeelsbeloningen

De beloningen van het personeel worden als last in de staat van baten en lasten verantwoord in de periode waarin de arbeidsprestatie wordt verricht en, voor zover nog niet uitbetaald, als verplichting op de balans opgenomen. Als de reeds betaalde bedragen de verschuldigde beloningen overtreffen, wordt het meerdere opgenomen als een overlopend actief voor zover er sprake zal zijn van terugbetaling door het personeel of van verrekening met toekomstige betalingen door de vereniging. Voor de beloningen met opbouw van rechten van bijvoorbeeld sabbatical leave, worden de verwachte lasten gedurende het dienstverband in aanmerking genomen.

Toevoegingen aan en vrijval van verplichtingen worden ten laste respectievelijk ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Indien een beloning wordt betaald, waarbij geen rechten worden opgebouwd (bijvoorbeeld doorbetaling in geval van ziekte of arbeidsongeschiktheid) worden de verwachte lasten verantwoord in de periode waarover deze beloning is verschuldigd. Voor op balansdatum bestaande verplichtingen tot het in

de toekomst doorbetalen van beloningen (inclusief ontslagvergoedingen) aan personeelsleden die op balansdatum naar verwachting blijvend geheel of gedeeltelijk niet in staat zijn om werkzaamheden te verrichten door ziekte of arbeidsongeschiktheid wordt een voorziening opgenomen. De verantwoorde verplichting betreft de beste schatting van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichting op balansdatum af te wikkelen. De beste schatting is gebaseerd op contractuele afspraken met personeelsleden (arbeidsvoorwaarden en individuele arbeidsovereenkomsten). Toevoegingen aan en vrijval van verplichtingen worden ten laste respectievelijk ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Voor arbeidsongeschiktheidsrisico's die zijn verzekerd wordt een voorziening getroffen voor het in de toekomst te betalen deel van de verzekeringspremie dat rechtstreeks toe te rekenen is aan het individuele schadeverleden van de stichting. Als geen betrouwbare schatting kan worden gemaakt van de omvang van het in de toekomst te betalen deel van de verzekeringspremies dat rechtstreeks is toe te rekenen aan het individuele schadeverleden van de rechtspersoon, wordt geen voorziening opgenomen.

Voorzieningen

Een voorziening wordt in de balans opgenomen wanneer er sprake is van een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting die het gevolg is van een gebeurtenis in het verleden en waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt en het waarschijnlijk is dat voor afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen nodig is. Rechten en verplichtingen voortvloeiend uit eenzelfde overeenkomst worden niet in de balans opgenomen indien en voor zover noch de organisatie noch de tegenpartij heeft gepresteerd. Opname in de balans geschiedt wanneer de nog te ontvangen respectievelijk te leveren prestatie en tegenprestatie niet (meer) met elkaar in evenwicht zijn en dit voor de organisatie nadelige gevolgen heeft.

Kortlopende schulden

De schulden zijn opgenomen tegen geamortiseerde kostprijs. De geamortiseerde kostprijs van de schulden wijken niet in materiële zin af van de nominale waarden. Geen van de schulden heeft een looptijd langer dan een jaar.

Leasing

De vereniging kan financiële en operationele leasecontracten afsluiten. Een leaseovereenkomst waarbij de voor- en nadelen verbonden aan het eigendom van het leaseobject geheel of nagenoeg geheel door de lessee worden gedragen, wordt aangemerkt als een financiële lease. Alle andere leaseovereenkomsten classificeren als operationele leases. Bij de leaseclassificatie is de economische realiteit van de transactie bepalend en niet zozeer de juridische vorm. Classificatie van de lease vindt plaats op het tijdstip van het aangaan van de betreffende leaseovereenkomst.

Financiële leases

De vereniging heeft geen financiële lease overeenkomsten.

Operationele leases

Als de vereniging optreedt als lessee in een operationele lease, wordt het leaseobject niet geactiveerd. Vergoedingen die worden ontvangen als stimulering voor het afsluiten van een overeenkomst worden verwerkt als een vermindering van de leasekosten over de leaseperiode. Leasebetalingen en vergoedingen inzake operationele leases worden lineair over de leaseperiode ten laste respectievelijk ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht, tenzij een andere toerekeningsystematiek meer representatief is voor het patroon van de met het leaseobject te verkrijgen voordelen.

Baten en lasten algemeen

Baten en lasten worden in de staat van baten en lasten toegerekend aan de periode waarop ze betrekking hebben. Bij de toerekening wordt een bestendige gedragslijn gevolgd. Dit houdt in dat in de balans rekening wordt gehouden met de aan een periode toe te rekenen bedragen die in een andere periode zijn of worden ontvangen, dan wel betaald. Alle gerealiseerde opbrengsten worden voor het brutobedrag onder de baten opgenomen, tenzij in de jaarrekening uitdrukkelijk anders vermeld. Kosten die nodig zijn om bepaalde baten te realiseren, worden in de staat van baten en lasten als last gepresenteerd.

Subsidie I&W

De subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt toegerekend aan het boekjaar waarop deze betrekking heeft. De subsidies van projecten worden toegerekend aan het boekjaar waarin de kosten met betrekking tot deze projecten worden verantwoord.

Subsidies districten en afdelingen

Exploitatiesubsidies worden ten gunste van de winst-en-verliesrekening van het jaar gebracht ten laste waarvan de gesubsidieerde bestedingen komen of waarvan de opbrengsten zijn gedeerd of het exploitatietekort zich heeft voorgedaan. Met betrekking tot de districten worden de vooruitontvangen bedragen (zowel kort- als langlopend) worden onder de overlopende passiva opgenomen. Met betrekking tot de afdelingen worden de vooruitontvangen bedragen toegerekend aan het boekjaar waarin het voorschot wordt ontvangen (kasbasis).

Verlenen van diensten

Indien het resultaat van een transactie aangaande het verlenen van een dienst betrouwbaar kan worden geschat en ontvangst van de opbrengst waarschijnlijk is, wordt de opbrengst met betrekking tot die dienst verwerkt naar rato van de verrichte prestaties.

Royalty's

Royalty's worden in de staat van baten en lasten verwerkt volgens het toerekeningsbeginsel in overeenstemming met de inhoud van de overeenkomst.

Giften in natura

Giften van een zaak in natura worden gewaardeerd tegen de reële waarde in Nederland. Giften bestaande uit diensten worden in het algemeen niet financieel verantwoord, tenzij dit op geld waardeerbare diensten van bedrijven betreft.

Sponsoring

Bijdragen die zijn ontvangen van sponsors, zijnde bijdragen waar geen evenredige tegenprestatie voor de geleverde goederen of diensten tegenover staat, zijn als baten verantwoord. Indien echter sprake is van een door de sponsor opgezette actie waarvan de netto-baten toevallen aan VVN, die zelf géén risico draagt met betrekking tot deze actie, is sprake van baten uit acties van derden. Baten die zich voordoen uit sponsoring in natura, worden verantwoord als giften.

Lasten

De lasten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor reeds vermelde grondslagen voor waardering en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. (Voorzienbare) verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden en overigens wordt voldaan aan de voorwaarden voor het opnemen van voorzieningen.

Kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld op basis van de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen en beleggingen die zonder beperkingen en zonder materieel risico van waardeverminderingen als gevolg van de transactie kunnen worden omgezet in geldmiddelen. Kasstromen in vreemde valuta zijn omgerekend tegen een geschatte gewogen gemiddelde koers van de verslagperiode/de koers op de datum dat de transacties hebben plaatsgevonden. Koersverschillen inzake geldmiddelen worden afzonderlijk in het kasstroomoverzicht getoond.

Transacties in vreemde valuta

Transactie luidend in vreemde valuta's worden in euro's omgerekend tegen de geldende wisselkoers op de transactiedatum. In vreemde valuta's luidende monetaire activa en verplichtingen worden per balansdatum in euro's omgerekend tegen de op die datum geldende wisselkoers.

Verbonden partijen

Van transacties met verbonden partijen is sprake wanneer een relatie bestaat tussen de vereniging en een natuurlijk persoon of entiteit die verbonden is met de vereniging. Dit betreffen onder meer de relaties tussen de vereniging en haar bestuurders, en de functionarissen op sleutelposities. Onder transacties wordt verstaan een overdracht van middelen, diensten of verplichtingen, ongeacht of er een bedrag in rekening is gebracht. Transacties met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Van deze transacties wordt de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht toegelicht.

Gebeurtenissen na balansdatum

Gebeurtenissen die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum en die blijken tot aan de datum van het opmaken van de jaarrekening worden verwerkt in de jaarrekening. Gebeurtenissen die geen nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum worden niet in de jaarrekening verwerkt. Als dergelijke gebeurtenissen van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening, worden de aard en de geschatte financiële gevolgen ervan toegelicht in de jaarrekening.

4.5 Toelichting op de Balans en Staat van baten en lasten

Tenzij anders vermeld zijn bedragen in duizenden euro's.

Materiële vaste activa (a)

Onderstaand een specificatie van het verloop van de materiële vaste activa. Afschrijvingstermijnen zijn opgenomen in paragraaf 4.4 onder materiele vaste activa. De activa worden gebruikt voor de bedrijfsvoering. Er zijn geen desinvesteringen gedaan en alle activa zijn in gebruik.

	Inventaris	Hardware/software	Overige	Totaal
Stand 1-1				
Aanschaf	402	46	126	574
-/-Cum afschr	383	19	85	487
Boekwaarde	19	27	41	87
Investering	0	46	0	46
-/-Afschrijving	9	15	11	35
Saldo	10	58	30	98
Saldo 31-12				
Aanschaf	402	92	126	620
-/-Cum afschr	392	34	96	522
Boekwaarde	10	58	30	98

Voorraden (b)

De waarde van de voorraden is met ca. € 56.000 gestegen ten opzichte van 2019. De voorraden zijn bestemd voor de realisatie van de doelstellingen van de vereniging.

Vorderingen en overlopende activa (c)

	31 december 2020	31 december 2019
Debiteuren	439	691
Nog te ontvangen bedragen	340	413
Subsidies	87	182
Vooruitbetaalde kosten	125	22
Royalty's en afdrachten	13	19
Waarborgsommen	11	10
Loonheffing en omzetbelasting	90	-
Totaal vorderingen en overlopende activa	1.105	1.337

Alle overige vorderingen hebben een looptijd met naar verwachting korter dan 1 jaar.

Liquide middelen (d)

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de vereniging, met uitzondering van de bankgaranties zoals beschreven bij de niet in de balans opgenomen verplichtingen. Overtollige kasgelden worden geparkeerd op Nederlandse spaarrekeningen. De post liquide middelen is als volgt opgebouwd:

	31 december 2020	31 december 2019
Kas	1	1
Banken, rekening courant	4.351	3.721
Banken, deposito	3.381	3.317
Totaal liquide middelen	7.733	7.039

Eigen vermogen (e)

Binnen het eigen vermogen van de vereniging wordt een onderscheid gemaakt tussen de algemene reserve van de vereniging en de bestemmingsreserves van de districten en afdelingen in het bijzonder. De algemene reserve dient om de continuïteit van de vereniging bij ontbrekende baten tijdelijk te waarborgen terwijl de bestemmingsreserve wordt aangewend ten behoeve van de door het bestuur vastgestelde doelen.

Algemene reserve

Het verloop van de algemene reserve is als volgt:

	31 december 2020	31 december 2019
Saldo per 1 januari	2.134	1.521
Resultaatbestemming boekjaar	77	613
Saldo per 31 december	2.211	2.134

Bestemmingsreserve Landelijk Bureau

Het verloop van de bestemmingsreserve landelijk bureau is als volgt:

	31 december 2020	31 december 2019
Saldo per 1 januari	50	80
Onttrekking	-50	-80
Dotatie	335	50
Saldo per 31 december	335	50

In 2019 is een dotatie gedaan voor het traject van het Meerjarenbeleidsplan. Deze is in 2020 geheel onttrokken aan de bestemmingsreserve. In 2020 wordt er opnieuw een dotatie gedaan, namelijk voor de herinrichting van de huisvesting in Amersfoort (€ 200.000), het vervolg van de tot standkoming van het meerjarenbeleidsplan (€ 100.000) en de uitvoering van het voorgenomen ICT plan (€ 35.000)

Bestemmingsfonds Innovatie

Het verloop van de bestemmingsfonds Innovatie is als volgt:

	31 december 2020	31 december 2019
Saldo per 1 januari	0	1
Onttrekking	-	-1
Saldo per 31 december	0	0

In 2016 heeft de Stichting Nationaal Centrum voor Veilig Verkeer een bedrag van ca. € 689.000 geschonken aan onze vereniging. Dit bedrag is eind 2019 geheel ten gunste gekomen aan de oprichting en latere financiering van het VVN Lab.

Bestemmingsreserve afdelingen

Het verloop van de bestemmingsreserve van de afdelingen is als volgt:

	31 december 2020	31 december 2019
Saldo per 1 januari	1.309	1.374
Mutaties populatie afdeling	-52	-57
Resultaatbestemming boekjaar	119	-8
Saldo per 31 december	1.376	1.309

Zie de bijlage voor details van de afdelingsreserves per district.

Bestemmingsreserve districten

Het verloop van de bestemmingsreserve van de districten is als volgt:

	31 december 2020	31 december 2019
Saldo per 1 januari	2.299	2.295
Rechtstreekse mutatie in verband met opheffing afdelingen	52	57
Resultaatbestemming boekjaar	3	-53
Saldo per 31 december	2.354	2.299

Zie de bijlage voor details van de districtsreserves

De bestemmingsreserve voor afdelingen en districten is vanuit de reglementen (1 november 2019, districtsreglement art. 8 lid 2, afdelingsreglement art. 11 lid 3) van de vereniging bestemd ten behoeve van de uitvoering van activiteiten in de regio van de afdeling of district. Vanaf 2014 worden de bij opheffing vrijgekomen vermogens van afdelingen, door de districten verantwoord als bestemmingsreserve.

Kortlopende schulden (f)

De kortlopende schulden zijn als volgt te specificeren:

	31 december 2020	31 december 2019
Crediteuren	300	437
Loonheffing en belastingen	-	229
Premies sociale verzekeringen	85	85
Vakantiegeld en -dagen	424	425
Accountantskosten en admin.kosten	112	27
Overlopende passiva	2.110	1.783
Totaal kortlopende schulden	3.031	2.986

De overlopende passiva bestaan uit vooruit gefactureerde contributies en abonnementen van ca. € 1.492.000 (2019: ca. € 1.382.000), vooruitontvangen subsidies ca. € 435.000 (2019: ca. € 161.000), overige vooruit ontvangen bedragen ca. € 83.000 (2019: ca. € 10.000) en nog te betalen kosten ca. € 85.000 (2019: ca. € 217.000) . De schulden hebben een looptijd korter dan één jaar.

Niet in de balans opgenomen verplichtingen

Er zijn langlopende onvoorwaardelijke verplichtingen aangaan inzake huur en operationele leasing.

Huurovereenkomsten kantoorpanden

De vereniging heeft diverse huurovereenkomsten afgesloten. De totale jaarlijkse huurverplichting bedraagt ca. € 339.000. De resterende looptijd van de huurovereenkomsten varieert van 1 tot 7 jaar.

Bankgaranties

De bankgaranties betreffen de afgegeven garanties ten aanzien van de huurovereenkomsten van kantoorpanden. In totaal is ca. € 74.000 aan garanties verstrekt.

Huurverplichting kantoorinventarissen

De vereniging heeft diverse huurovereenkomsten afgesloten voor kantoorapparatuur. De totale jaarlijkse huurverplichting bedraagt ca. € 90.000. De resterende looptijd van de huurovereenkomsten is 1 jaar.

De resterende looptijd kan als volgt worden gespecificeerd:

	< 1 jaar	1 > 5 jaar	> 5 jaar
Kantoorpanden	339	1.288	439
Bankgaranties	-	-	74
Kantoorinventarissen	90	21	-
Stand per 31-12	429	1.309	513

Subsidiebatens (g)

De subsidies zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Subsidie Ministerie I&W	3.868	3.789	3.773
Bijdrage Compensatie Arbeidskostenontwikkeling	-	-	80
Projectsubsidies landelijk bureau	20	-	26
Projectsubsidies districten	3.033	2.233	3.060
Projectsubsidies afdelingen	1.250	719	1.158
Totaal subsidiebatens	8.171	6.741	8.097

De daling in de subsidiebatens betreffen de regionale subsidies als ook de ministeriële subsidie. De projectsubsidies worden normaliter terughoudend begroot, omdat deze gedurende het jaar moeten worden toegekend op basis van aanbestedings-/offertetrajecten. De begroting, die in 2019 is vastgesteld, bleek door de coronacrisis niet op alle fronten uitvoerbaar. Hierdoor zijn subsidies ook niet toe te rekenen aan dit kalenderjaar.

Subsidie Ministerie I&W

Veilig Verkeer heeft een meerjarige afspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De huidige termijn is van 2020-2024. De exploitatiesubsidie van ca. € 3.867.000 wordt toegekend naar aanleiding van het ingediende activiteitenplan 2020. In 2020 is een bedrag van € 3.675.000 ontvangen, welke voor € 3.675.000 in 2020 ten gunste van de winst-en-verliesrekening is gekomen. Het nog te ontvangen deel van de subsidie van ca € 114.000 is verantwoord als vooruitontvangen subsidies onder de overlopende passiva en is lager dan gepland door de gedeeltelijk niet uitvoerbare activiteiten door de coronacrisis.

Projectsubsidies

Projectsubsidies zijn subsidies die jaarlijks of meerjarig kunnen worden toegekend aan Veilig Verkeer Nederland. In vergelijking met vorig jaar is er dit jaar een daling over de gehele linie van de projectsubsidies. De plannen op vele fronten konden door de coronacrisis geen of beperkt doorgang krijgen, waardoor de subsidies naar rato van uitvoering zijn toegekend. Voor de toegekende projectsubsidies zijn veelal beschikkingen afgegeven door provincies en gemeenten die afzonderlijke subsidievoorwaarden hebben vastgesteld. Veelal dient de definitieve subsidievestiging nog plaats te vinden.

Lidmaatschappen (h)

Deze post bestaat uit contributies van de leden, de opbrengsten van de verkeersouder lidmaatschappen alsmede de lidmaatschappen van het project VeiligRijden.nu (VR.nu). Er is sprake van een licht dalende inkomstenstroom ten opzichte van 2019 als ook ten opzichte van de begroting. De terugloop is te verklaren door de coronacrisis die in 2020 prominent aanwezig was. De inkomsten Lidmaatschap leden loopt terug, omdat Veilig Verkeer Nederland sinds 2018 een low-profile insteek heeft gekozen voor de werving van nieuwe leden.

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Project Verkeersouders	301	246	284
Project VR.nu	102	73	76
Project Educatie	-	-	-
Lidmaatschappen leden	200	173	187
Totaal	603	492	547

Geleverde producten en diensten (i)

De geleverde producten en diensten betreffen de abonnementen van de Educatielijn, alsmede de verkopen van het landelijk Verkeersexamen. Er is een stijging te zien ten opzichte van 2019, als ook ten opzichte van de begroting bij het project Educatie. Dit wordt veroorzaakt door de stijgende vraag naar de educatieve lijn voor basisscholen. De omslag naar een digitale omgeving bleek bij de coronacrisis een positief effect te hebben, zodat deze educatieve lijn ook bij thuissscholing kon worden toegepast.

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Project Educatie	1.454	2.014	1.876
Project Verkeersexamen	740	689	692
Totaal	2.194	2.703	2.568

Sponsorbijdragen (j)

Het sponsorbedrag laat een kleine daling zien ten opzichte van 2019, maar laat wel een stijging zien ten opzichte van de begroting. Er zijn enkele contracten met sponsoren afgesproken die in 2020 een positieve bijdrage hebben geleverd. De ontwikkeling richting giften in natura houdt aan. (zie ook (k)). De sponsorgelden die binnengehaald worden zijn veelal gekoppeld aan een project. De projecten die mede door middel van sponsorgelden gerealiseerd zijn, zijn BOB (ca. € 95.000), De scholen zijn weer begonnen (ca. € 35.000) en Ouderpackage (ca. € 27.000).

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Project BOB	128	95	114
Overige projecten	60	165	180
Totaal	188	260	294

Donaties en giften (k)

De baten uit hoofde van donaties en giften laten een daling zien ten opzichte van 2019, mede door de coronacrisis en daarmee het niet uit kunnen voeren van bepaalde activiteiten waaraan de baten in natura zijn gekoppeld. De realisatie versus de begroting laat een stijging zien, maar dit wordt veroorzaakt door het feit dat giften in natura niet worden begroot. Veilig Verkeer Nederland werkt samen met partijen die door middel van giften in natura een bijdrage leveren aan de doelstelling. Deze giften bedroegen in 2020 ca. € 205.000 en in 2019 ca € 455.000.

	Begroot 2020	Realisatie 2020		Realisatie 2019
Donaties	300	306		331
Giften	-	1		5
Giften in natura	-	205		455
Totaal	300	512		791

Overige baten (l)

De overige baten zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Projecten landelijk bureau	138	327	418
Projectinkomsten districten	3	92	88
Projectinkomsten afdelingen	-	27	52
Totaal overige baten	141	446	558

Dit betreft voor een groot deel de projecten theoretisch en praktisch Verkeersexamen en praktische verkeersprojecten en bij districten zijn het inkomsten anders dan subsidies. De overige baten worden jaarlijks voorzichtig begroot, omdat deze sterk afhankelijk zijn van verkopen. Hiervan is gebleken dat deze grillig kunnen verlopen.

Inkoopwaarde van geleverde diensten en producten (m)

De hier opgenomen lasten zijn rechtstreeks toewijsbaar aan een project of programma en worden gefinancierd door meerdere inkomstenbronnen, zoals deze vermeld zijn in de Staat van Baten en Lasten.

Hier wordt geen projectbegroting getoond, omdat de projecten op totaalniveau worden begroot.

	Project	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Kind en Verkeer	Educatie	1.286	1.589
	Verkeersexamen	519	677
	Verkeersouders	286	319
	Brigadiers	16	23
	Afdelingen voor Programma Kind	152	315
Jongeren	Jongeren	25	38
Bewoners en Buurt	Meldpunt	198	296
Senioren	Senioren	237	605
Bedrijven	Bedrijven	306	553
Kennisdeling en beïnvloeding	Materiaal	36	21
	Kennisdeling	571	654
Communicatie	Communicatie	56	84
	Campagnes	169	348
	VVN LAB	38	32
	Donateurs	25	29
Bedrijfsvoering	Overig	12	85
TOTAAL		3.932	5.668

De realisatie van de inkoopwaarde van de geleverde diensten en producten ligt een heel stuk lager dan in het jaar 2019. Dit is mede veroorzaakt door de coronacrisis waardoor de uitvoering van projecten minder goed tot stand kwam door alle overheidsmaatregelen.

Personeelskosten (n)

De personeelskosten zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Salarissen	3.588	3.599	3.214
Sociale lasten	646	616	598
Pensioenlasten	375	399	353
Overige personeelskosten	679	771	1.079
Totaal personeelskosten	5.288	5.385	5.244

De salariskosten lopen op door extra personeel in flexibel dienstverband, doordat er meer regioprojecten zijn, die een flexibel karakter hebben. De overige personeelskosten zijn hoger dan begroot, door de extra kosten voor externe inhuurkrachten.

De personeelsomvang (gemiddeld aantal FTE) is als volgt onder te verdelen naar de verschillende bedrijfsactiviteiten:

	2020	2019
Directie	2,0	2,0
Bedrijfsvoering	18,3	15,3
Marketing en Educatie, Vrijwilligers	13,8	12,1
Regio	33,1	32,9
Totaal	67,2	62,3

Algemene kosten (o)

De algemene kosten zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Dienstreizen openbaar vervoer	35	14	33
Advieskosten	25	7	3
Accountantskosten	85	160	100
Licenties kernsysteem	250	263	243
Overige kantoor- en alg kosten	764	496	605
Totaal algemene kosten	1.159	940	986

Financiële baten en lasten (p)

De financiële baten en lasten zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2020	Realisatie 2020	Realisatie 2019
Rentebaten	1	-	-
Rentelasten	3	9	5
Overige financiële lasten	-	2	2
Totaal financiële lasten	2	11	7

Rentelasten (en soortgelijke lasten) en rentebaten worden verantwoord in de periode waartoe zij behoren. Agio, disagio en aflossingspremies worden verantwoord als rentelast in de periode waartoe zij behoren. De toerekening van deze rentelast in de rentevergoeding over de lening is de effectieve rente die in de winst-en-verliesrekening wordt verwerkt. In de balans is (per saldo) de amortisatiewaarde van de schuld(en) verwerkt. De nog niet in de winst-en-verliesrekening verwerkte bedragen van het agio en de al in de winst-en-verliesrekening verwerkte aflossingspremies worden verwerkt als verhoging van de schuld(en) waarop ze betrekking hebben. De nog niet in de winst-en-verliesrekening verwerkte bedragen van het disagio worden verwerkt als verlaging van de schuld(en) waarop ze betrekking hebben.

De meerkosten verbonden aan het gebruik van meer dan gebruikelijk leverancierskrediet worden als rentelast verantwoord. Indien het bedrag van de verwachte uiteindelijk te activeren kosten van het kwalificerende actief uitstijgt boven de realiseerbare waarde, wordt een bijzonder waardeverminderingverlies verwerkt.

Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben na balansdatum geen gebeurtenissen plaatsgevonden.

Onverdeeld resultaat

Bestemming van het resultaat over het boekjaar 2019

De jaarrekening 2019 is vastgesteld in de Verenigingsraad gehouden op 26 juni 2020. De Verenigingsraad heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld conform het voorstel van het bestuur.

Het resultaat na belastingen over 2020 is, na aftrek van de toevoeging aan de wettelijke reserve opgenomen in de post onverdeeld resultaat van het eigen vermogen.

Voorstel tot resultaatbestemming

Het boekjaar 2020 wordt afgesloten met een positief resultaat van € 483.732.

Het bestuur stelt aan de Verenigingsraad voor het resultaat na belastingen over 2020 als volgt te bestemmen:

Resultaat 2020	483.732
Ten laste van bestemmingsreserve Landelijk Bureau	50.000
	<hr/>
Nog te verdelen resultaat 2020	533.732
Ten gunste van algemene reserve	77.331
Ten gunste van bestemmingsreserve Landelijk Bureau	335.000
Ten gunste van bestemmingsreserve districten	2.932
Ten gunste van bestemmingsreserve afdelingen	118.469
	<hr/>
Nog te verdelen resultaat 2020	0
	<hr/> <hr/>

Dit voorstel is reeds verwerkt in de balans. Na goedkeuring van dit jaarverslag door de Verenigingsraad is de definitieve bestemming van het resultaat terug te vinden op onze website www.veiligverkeernederland.nl.

Vergoeding bestuurders en directie

Bestuur

De Wet Normering bezoldiging Topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) is van toepassing op bestuursleden van de vereniging. In 2019 is aan de leden van het bestuur een vrijwilligersvergoeding betaald. De vergoeding van het bestuur blijft onder de WNT-norm. De hoogte van deze vergoeding is opgenomen in de tabel aan het einde van deze paragraaf.

Directie

Het bestuur heeft het beloningsbeleid, de hoogte van de directiebeloning en de hoogte van andere beloningscomponenten vastgesteld. Het beleid wordt periodiek geactualiseerd. Bij de bepaling van het beloningsbeleid en de vaststelling van de beloning volgt Veilig Verkeer Nederland de Code Wijffels. De WNT-norm van € 201.000 is van toepassing op de directie. In de onderstaande tabellen wordt een specificatie van het inkomen gegeven van de leden van de directie. Bedragen zijn in gehele euro's.

Gegevens 2020		
Bedragen x € 1		
	A.H.T.M Knuppel	E.J. Hulshof
Functiegegevens	Adjunct-directeur	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	1/1 - 31/12	1/1 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0	1,0
Dienstbetrekking	ja	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoeding	98.991	112.253
Beloning betaalbaar op termijn	23.732	16.543
<i>Subtotaal</i>	<i>122.723</i>	<i>128.796</i>
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	201.000	201.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t	n.v.t
Bezoldiging	122.723	128.796
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t	n.v.t
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t	n.v.t
Gegevens 2019		
Bedragen x € 1		
	A.H.T.M Knuppel	E.J. Hulshof
Functiegegevens	Adjunct-directeur	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	1/1 - 31/12	1/6 - 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in FTE)	1,0	1,0
Dienstbetrekking	ja	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoeding	105.948	60.752
Beloning betaalbaar op termijn	18.730	9.399
<i>Subtotaal</i>	<i>124.678</i>	<i>70.151</i>
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	194.000	113.742
Bezoldiging	124.678	70.151

De beloning in 2020 van de algemeen directeur en de adjunct-directeur blijven binnen de normen van de WNT.

De vrijwilligersvergoeding van het landelijk bestuur in 2020 blijft binnen de normen van de WNT en is in gehele euro's als volgt:

Gegevens 2020										
<i>Bedragen x € 1</i>										
	J.W.E. Spies	M.P. Dadema	D. Boersma	P. Verdugt	J. Legters	J. Kuin	A. Petersen	P.E.J.M. Gondrie	W.J. Makkinga	M.A.J. van der Tas
Functiegegevens	Voorzitter	Voorzitter	Secretaris	Penningmeester	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid
Aanvang en einde functievulling in 2020	1/1-30/6	1/7-31/12	1/1-31/12	1/1-31/12	n.v.t.	1/7-31/12	1/7-31/12	1/1-31/12	1/1-31/10	1/1-30/6
Omvang dienstverband (in fte)	0,1	0,1	0,2	0,2		0,05	0,05	0,1	0,1	0,05
Gewezen topfunctionaris?	nee	nee	nee	nee		nee	nee	nee	nee	nee
(Fictieve) dienstbetrekking?	nee	nee	nee	nee		nee	nee	nee	nee	nee
Bezoldiging	840	941	1.747	1.680		973	840	1.980	1.417	840
Individueel WNT-maximum	20.100	20.100	40.200	40.200		10.050	10.050	20.100	16.750	10.050
-/- Onverschuldigd betaald bedrag										
Totaal bezoldiging 2020	840	941	1.747	1.680	0	973	840	1.980	1.417	840
Verplichte motivering indien overschrijding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Gegevens 2019										
Functiegegevens	Voorzitter		Secretaris	Penningmeester	Bestuurslid		Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid
Aanvang en einde functievulling in 2019	1/1-31/12		1/1-31/12	1/1-31/12	1/1-30/11		1/1-31/12	1/1-31/12	1/1-31/12	1/1-31/12
Bezoldiging	1.516		1.470	1.470	1.348		2.188	1.529	1.470	1.470
Individueel WNT maximum	38.800		38.800	38.800	19.400		19.400	19.400	19.400	19.400

Amersfoort, 23 april 2021

Directie:

E.J. Hulshof

A.H.T.M. Knuppel

Bestuur:

M.P. Dadema

D. Boersma

P. Verdugt

J. Kuin

A. Petersen

P.E.J.M. Gondrie

3 Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: het Bestuur van Veilig Verkeer Nederland

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening

Deze wordt afgegeven na de vergadering van de Verenigingsraad op 23 april 2021

Bijlage

Financieel overzicht districten en afdelingen

Uit de administraties van de districten en daarbij behorende afdelingen is het volgende financiële overzicht te maken. De inkomsten betreffen het boekjaar 2019. De liquide middelen en het vermogen is de stand per 31 december 2019. De bedragen zijn naar beneden afgerond en in gehele euro's.

	2020		2019	
	Inkomsten	Vermogen	Inkomsten	Vermogen
District Friesland	447.928	121.878	466.973	107.336
Afd. district Friesland	12.589	77.574	25.782	80.526
District Groningen	75.491	165.967	139.997	181.430
Afd. district Groningen	17.771	75.441	7.870	64.954
District Drenthe	78.783	147.943	84.755	158.442
Afd. district Drenthe	22.269	52.786	101.826	66.139
District Overijssel	234.884	202.364	171.695	173.442
Afd. district Overijssel	24.910	195.808	250.146	170.073
District Gelderland	229.572	217.497	322.186	224.420
Afd. district Gelderland	56.094	167.886	82.694	163.334
District Flevoland	27.220	207.375	32.166	206.311
Afd. district Flevoland	17.702	61.358	65.284	66.981
District Noord-Holland	623.668	221.294	848.674	213.615
Afd. district Noord-Holland	104.249	59.343	15.145	55.617
District Zuid-Holland	61.095	282.109	190.914	280.563
Afd. district Zuid-Holland	24.535	79.011	20.547	94.802
District Utrecht	159.497	188.762	279.963	198.095
Afd. district Utrecht	13.779	75.855	23.657	69.575
District Zeeland	43.488	92.555	63.045	95.157
Afd. district Zeeland	29.729	24.752	11.349	17.764
District Noord-Brabant	156.166	287.944	279.122	263.317
Afd. district Noord-Brabant	321.611	379.730	300.913	348.607
District Limburg	198.645	219.372	269.719	197.542
Afd. district Limburg	67.568	125.862	59.869	111.023
Totaal districten en afdelingen	3.049.243	3.730.467	4.114.290	3.609.065

Adressen regiokantoren en steunpunten

Regiokantoor Noord

Friesland, Groningen en Drenthe
De Knobben 100
9292 XJ Drachten
steunpuntnoord@vvn.nl

Regiokantoor Oost

Gelderland, Overijssel, Flevoland
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort
steunpuntoost@vvn.nl

Regiokantoor West

Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland
Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort
steunpuntwest@vvn.nl

Regiokantoor Zuid

Noord-Brabant en Limburg
Beekstraat 54
6001 GJ Weert
steunpuntbrabant@vvn.nl
steunpuntlimburg@vvn.nl

Steunpunt Zeeland

Lange Noordstraat 48
4331 CE Middelburg
steunpuntzeeland@vvn.nl

Colofon

De vereniging met volledige rechtsbevoegdheid Veilig Verkeer Nederland is statutair gevestigd aan de Stationsstraat 79a, 3811 MH Amersfoort en ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder dossiernummer 24303976.

Postadres
Postbus 66
3800 AB Amersfoort

Algemeen telefoon: 088 524 88 00
Algemeen emailadres: info@vvn.nl
Website: www.veiligverkeernederland.nl