

Veilig Verkeer Nederland

Jaarverslag 2021



Meedoen
is makkelijk



Iedereen veilig over straat

VEILIGVERKEER

Voorwoord

Samen naar meer verkeersveiligheid

Terugkijkend op het jaar 2021 mogen we stellen dat het, zoals dat heet, een roerig jaar was.

Door de greep die de coronacrisis ook dit jaar op de samenleving had, werd van onze vrijwilligers en medewerkers wederom veel veerkracht gevraagd. Ondanks lockdowns, scholen die moesten sluiten, toegangsbewijzen en meer van dat soort maatregelen, wisten zij toch weer vele activiteiten op touw te zetten voor de verkeersveiligheid. Een groot compliment waard!

Hoewel 2021 ups en downs kende, is het toch ook een jaar waarin we veel voor elkaar hebben gekregen. Laten we daarom niet te bescheiden zijn en positief en trots terugkijken op dit jaar.

Digitalisering is in ons aanbod niet meer weg te denken. Basisscholen kiezen steeds vaker voor digitale leermiddelen. En ook de oudere weggebruikers onder ons weten de digitale weg te vinden: dit jaar lanceerden we binnen het programma senioren een e-learning voor scootmobielgebruikers en fietsers.

De campagne 'Onze scholen zijn weer begonnen' kreeg in 2021 een geheel nieuwe uitstraling. En met onze andere grote campagne, 'Meedoen is makkelijk', gericht op snelheid in de woonwijk en veilige schoolomgevingen, wisten wij een miljoenenpubliek te bereiken.

Ruim 5.000 mensen hebben een van onze verkeersacties opgestart om hun eigen leefomgeving, en die van hun dierbaren, verkeersveiliger te maken. We hebben op basis van lokale hulpvragen het 'Help je een handje'-concept ontwikkeld. Deze succesvolle pilot om in verschillende delen van het land mensen te vinden die zich vrijwillig willen inzetten voor onze activiteiten, krijgt in 2022 een vervolg.

Blik vooruit

Daarnaast hebben we als vereniging ons Meerjarenbeleidsplan gepresenteerd. We hebben onze blik vooruit gericht en met elkaar gesproken over wat de essentie is van ons werk. Wat blijkt: de urgentie en noodzaak om de verkeersveiligheid in ons land te verbeteren, staan absoluut niet ter discussie. We doen goed en belangrijk werk voor alle weggebruikers in ons land. En dat doen wij niet alleen: wij benutten de kracht van samenwerking met onze partners en alle mensen die zich willen inzetten voor verkeersveiligheid. Voor de komende jaren streven wij ernaar om met elkaar nog veel meer impact te maken en aandacht te krijgen voor verkeersveiligheid.



Martijn Dadema
Voorzitter Veilig Verkeer Nederland

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Inhoudsopgave	3
1. Bestuursverslag 2021	4
2. Financiële informatie	16
3. Begroting 2022	22
4. Jaarrekening 2021	23
5. Overige gegevens	43
Bijlage	44

1. Bestuursverslag 2021

Veilig Verkeer Nederland is een vereniging die in heel Nederland actief is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zij bestaat geografisch uit afdelingen (veelal op gemeentelijk niveau) en districten (de twaalf provincies) en kent een landelijk bestuur. De Verenigingsraad is het hoogste orgaan van de vereniging en bestaat uit een afgevaardigde uit elk van de twaalf districten, aangevuld met zes expertleden. De Verenigingsraad benoemt en ontslaat de zeven leden van het (landelijk) bestuur. De vereniging kent een auditcommissie die de Verenigingsraad adviseert over financiële zaken. De vereniging bestaat uit vrijwilligers en beroepskrachten. Zij is gevestigd in Amersfoort en heeft nevenvestigingen in Weert, Drachten en Middelburg.

1.1 Doelstelling van de Vereniging Veilig Verkeer Nederland

Missie

De verkeersveiligheid in Nederland op een zo hoog mogelijk niveau brengen. Samengevat: iedereen veilig over straat.

Visie

In het verkeer zijn we verantwoordelijk voor ons eigen handelen. Dit betekent voor Veilig Verkeer Nederland dat wij het voor mensen zo makkelijk en leuk mogelijk maken om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van henzelf en van anderen. Wij hebben daarbij extra oog voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Ons gezamenlijk meest dierbare belang daarbij is dat iedereen weer veilig thuis komt.

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 (onderwijs, opvoeding, vorming en voorlichting) – centraal. We kiezen er nadrukkelijk voor om hier twee E's aan toe te voegen: Empowerment (toerusten) en Encouragement (aanmoedigen). Wij willen mensen aanmoedigen en toerusten 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 verkeersonveilige 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!

1.2 Samenstelling van bestuur en directie

Het bestuur bestond in 2021 uit de volgende personen:

	Benoemd in	Functie	Bestuursperiode
De heer M. Dadema	2020	Voorzitter	Gehele jaar
De heer D. Boersma	2018	Vicevoorzitter en Secretaris	Tot 23 april 2021
De heer P. Verdugt	2016	Penningmeester	Gehele jaar
Mevrouw A. Petersen-van Viegen	2020	Bestuurslid Oost	Gehele jaar
De heer P.E.J.M. Gondrie	2017	Bestuurslid Zuid	Gehele jaar
De heer J. Kuin	2020	Bestuurslid Noord	Gehele jaar
Mevrouw C. van Rijn	2021	Vicevoorzitter en Secretaris	Vanaf 23 april 2021
De heer H. Sonneveld	2021	Bestuurslid West	Vanaf 23 april 2021

De directie bestond in 2021 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 voor tot benoeming tot lid van het bestuur 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 2021 acht keer bijeen geweest en in juni is een heisessie van een hele dag gehouden. De bestuursvergaderingen hebben afwisselend, al naar gelang de mogelijkheden op dat moment, digitaal dan wel fysiek plaatsgevonden.

Het Meerjarenbeleidsplan en de afstemming ervan in alle geledingen van de vereniging vormde een belangrijk onderdeel van de bestuursvergaderingen. Met name de Verenigingsraad en districten zijn in meerdere sessies betrokken bij de vorderingen van het plan. De definitieve versie van het Meerjarenbeleidsplan is goedgekeurd door de Verenigingsraad in de vergadering van 29 oktober.

Om uitvoering te geven aan het Meerjarenbeleidsplan is een extra financiële impuls nodig. Het bestuur heeft een werkgroep benoemd die de mogelijkheden hiertoe onderzoekt en een advies zal uitbrengen aan het bestuur.

In 2021 zijn twee nieuwe bestuurders aangetreden, Corina van Rijn als vicevoorzitter/secretaris en Bert Sonneveld als regiobestuurder West. Douwe Boersma heeft in het voorjaar afscheid genomen.

Het op sterkte brengen van de Verenigingsraad is een aandachtspunt geweest het afgelopen jaar. Door omstandigheden heeft een aantal leden zich terug moeten trekken waardoor er vacatures zijn ontstaan. Het bestuur heeft de invulling van de vacatures samen met de Verenigingsraad opgepakt.

Middels het Verkeersveiligheidsmanifest is een oproep gedaan aan het nieuw te vormen kabinet om verkeersveiligheid prioriteit te maken. Dit manifest is opgesteld door een veertigtal relevante partijen, waaronder de ANWB, SWOV, de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland.

Door de lockdowns heeft Veilig Verkeer Nederland ook dit jaar weer te maken gehad met de afgelasting van activiteiten. Het beleid was er op gericht om de verliezen in de hand te houden. De financiële gevolgen van de coronacrisis zijn derhalve beperkt gebleven.

Hoofd- en nevenfuncties bestuursleden en directie

	Hoofdfunctie	Nevenfuncties
De heer M. Dadema	Burgemeester gemeente Raalte	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzitter Referendumcommissie Zwolle • Voorzitter VNG Overijssel • Voorzitter Stichting Overijsselse Ombudsman • Lid Algemeen Bestuur Veiligheidsregio IJsselland • Lid Bestuurlijk Kernteam Regio Zwolle • Lid Bestuurscollege Oost-Nederland • Voorzitter Tafel Bereikbaarheid, Regio Zwolle • Lid Bestuurlijke Begeleidingsgroep Veiligheidsstrategie Eenheid Oost • Portefeuillehouder Ondernijning/OMGs (districts- en eenheidsniveau) en RCIV (district) • 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	
De heer P. Verdugt	Paul Verdugt Interim Management & Advies	
De heer P.E.J.M. Gondrie		<ul style="list-style-type: none"> • Voorzitter Raad van Toezicht Rinette Zorg • Voorzitter Raad van Commissarissen Zorg voor U • Voorzitter Raad van Toezicht 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 • Voorzitter schoolsport Olympiade Best
De heer J. Kuin	Burgemeester gemeente Pekela	<ul style="list-style-type: none"> • Lid algemeen bestuur Afeer • Lid dagelijks bestuur en algemeen bestuur Veiligheidsregio Groningen • Dagelijks bestuur en algemeen bestuur 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	<ul style="list-style-type: none"> • Coördinator KWF
Mevrouw C. van Rijn	Eigenaar Rijnstaete Management & Advies Partner bij Impact Matters	
De heer B. Sonneveld	Manager Marketing & Acceptatie bij de Vereende	<ul style="list-style-type: none"> • (Interim) voorzitter van het CDA Gooise Meren • Voorzitter van de Federatie van Assurantieclubs • Voorzitter van de buitenlandcommissie van het CDA Noord-Holland
De heer E.J. Hulshof	Directeur	<ul style="list-style-type: none"> • Bestuursvoorzitter Stichting Bedrijfsaikido Nederland • Lid opvolgingscommissie KNGU – NOC*NSF • Lid expertpanel Innovatiefonds van NOC*NSF
De heer A.H.Th.M. Knuppel	Adjunct-directeur	<ul style="list-style-type: none"> • Vicevoorzitter Raad van Toezicht Stichting Avonturijn Kinderopvang Achterhoek

1.3 Activiteitenverslag inclusief activiteiten afdelingen en districten

Maatschappelijke samenwerking

Ook in 2021 heeft Veilig Verkeer Nederland op landelijk, regionaal en lokaal niveau een bijdrage geleverd aan een betere verkeersveiligheid in ons land. Via educatie 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, de 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.

1.3.1 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. Wij bieden ouders informatie en materialen om hen 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

In 2021 zijn we de marktleider gebleven als aanbieder van verkeerseducatie; 70% van de basisscholen gebruikt de VVN verkeersmethode. Wij meten elk jaar via een onafhankelijk onderzoek (diverse bureaus als Motivaction of Duo Onderzoek) al onze bestaande scholen, dan weten we elk jaar waar de behoeften en wensen zitten en het schooljaar erop hebben we deze aangepast in onze verkeersmethode. Via de business Intelligence Tool weten we welke scholen de VVN verkeersmethode hebben en we weten ook hoeveel scholen het kunnen afnemen en welke potentie we nog hebben. Daar zetten we ook onze school account managers voor in.

De digitalisering van onze verkeerseducatie is verder doorontwikkeld. De VVN Leerlingsoftware is verbonden aan het dashboardportal Momento waar veel basisscholen gebruik van maken. Tevens zijn de online quizmastertool en de situatiemaker doorontwikkeld.

Er is kwalitatief onderzoek uitgevoerd naar de VVN Leerlingsoftware. Op basis van de uitkomsten hiervan gaan wij in 2022 een aantal kwaliteitsverbeteringen doorvoeren en webinars organiseren.

We hebben onderzoek uitgevoerd naar verkeerseducatie gericht op speciaal basisonderwijs en op de doelgroep nieuwe Nederlanders. Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek zijn we een opzet aan het maken voor een pilot voor het speciaal basisonderwijs. Zij willen graag verkeerslessen op het niveau speciaal basisonderwijs.

Naar aanleiding van het onderzoek doelgroep nieuwe Nederlanders hebben we kunnen constateren dat deze doelgroep graag actiever wil zijn binnen school en we gaan verder kijken wat ze nodig hebben om dit actief te gaan doen. Ook hebben we ons beeldmateriaal aangepast in onze communicatie en public relations en het communicatie materiaal (Campagne 'Onze Scholen Zijn Weer Begonnen').

We hebben daarnaast meer filmpjes gemaakt met Bi culturele Nederlanders (van jong tot oud).

Gastdocenten die educatieve specials geven op basisscholen, hebben een e-learning gevolgd om de kwaliteit en didactische vaardigheden te waarborgen.

VVN Verkeersexamen

93% van de basisscholen nam in 2021 deel aan het VVN theoretisch Verkeersexamen. Deelname aan het VVN praktisch Verkeersexamen lag op 73%, wat fors lager is dan gebruikelijk (87%). Scholen die niet meededen met het praktisch Verkeersexamen gaven hiervoor de coronamaatregelen op school als reden.

44% van de scholen koos voor het digitaal examen. Dit is iets lager dan beoogd (45%), hoewel de absolute aantallen laten zien dat de doelstelling van 72.000 leerlingen voor het digitaal examen wel is behaald: er zijn in 2021 83.000 licenties voor het digitaal verkeersexamen besteld.

Er werd meer dan in 2020 geoefend voor het VVN Verkeersexamen met de materialen van Veilig Verkeer Nederland. De 3 oefenexamens zijn in totaal 332.000 keer gemaakt. De webpagina 'Test je Verkeerskennis' is 279.000 keer bezocht en de Verkeersquiz is 135.000 keer gemaakt. Als nieuwe oefentool is in 2021 de examen-app uitgebracht. De examen-app is 38.000 keer gestart.

Er is een rapportage gemaakt (oplevering januari 2022) met de uitkomsten van het theoretisch en praktisch Verkeersexamen. Deze rapportage gebruiken wij onder andere om betrokken partijen, zoals uitgevers, te informeren.

Met de communicatiecampagne hebben wij alle basisscholen in Nederland bereikt. Van alle scholen gaf 83% de flyer over het Verkeersexamen aan de kinderen mee naar huis.

Er is kwalitatief onderzoek gedaan naar de materialen en handleiding van het Verkeersexamen. De aanbevelingen uit dit onderzoek worden meegenomen in de voorbereidingen op het examen van 2022. Er is geïnventariseerd op welke locaties nog geen praktisch Verkeersexamen georganiseerd wordt. Voor deze locaties wordt in 2022 in overleg met gemeenten gekeken waar we het examen kunnen gaan opzetten.

Dodehoekles

Vanwege de coronamaatregelen konden gastdocenten minder schoolbezoeken afleggen dan beoogd. Er zijn afgelopen jaar 548 dodehoeklessen gegeven in groep 7/8, dat is minder dan de beoogde 750 lessen. We zien wel dat er belangstelling is om deze les digitaal te geven: er zijn 93 digitale licenties afgegeven voor deze les. In totaal zijn er 18.110 leerlingen bereikt, wat lager is dan de beoogde 20.000 leerlingen.

Veilige schoolomgeving

Meer dan 100 scholen zijn gestimuleerd om deel te nemen aan het traject 'Veilige Schoolomgeving'. 48 Keer is het uitgebreide traject uitgezet om te werken aan een veilige schoolomgeving. Met de bijbehorende enquête zijn 2.900 ouders bereikt.

Er is een nieuw interventiepakket ontwikkeld om lopen en fietsen te stimuleren. Deze is als pilot uitgevoerd op één school en is als zeer positief ervaren. De effectmeting hiervan vindt plaats in 2022.

Ouderparticipatie

In 2021 hebben we 92.936 ouders bereikt met onze materialen en informatie via onze website. Daarnaast hadden onze campagnes, rondom thema's zoals 'goed voorbereid naar de brugklas' en 'oversteken', een bereik van 280.799 ouders.

Het aantal abonnees op de nieuwsbrief is gegroeid naar 1.686 en daarnaast hebben 203 ouders een eenmalige nieuwsbrief 'veilig oversteken' ontvangen. De doelstelling om te groeien naar een bestand van 2.000 ouders is hiermee net niet behaald.

Voor het boek 'Sproet en de Straathaaien' is een gedragsscan uitgevoerd en voor de app 'Uit de hoek' is een effectmeting opgezet. De brochure 'Goed voorbereid naar de brugklas' is geactualiseerd.

Wij werken samen met drie partners ten behoeve van ouderparticipatie. Zo verzorgt Athlon gastlessen, met Green Dino is een nieuwe app 'Oversteekspel' ontwikkeld en met Total is de app 'Uit de hoek' geüpdatet.

Er is onderzoek gedaan naar helmgebruik bij kinderen en naar het bereiken en activeren van nieuwe Nederlanders.

Verkeersouders

Eind 2021 waren er 3.210 VVN Verkeersouders, hiermee is het aantal Verkeersouders het hele jaar nagenoeg gelijk gebleven. 118 Verkeersouders volgden de online introductie, 114 Verkeersouders volgden het webinar. Verkeersouders voeren gemiddeld 3 tot 4 activiteiten per jaar uit. Projecten waar Verkeersouders het vaakst aandacht aan besteden zijn fietsverlichting (71%), VVN theoretisch Verkeersexamen (63%), VVN praktisch Verkeersexamen (59%) en het stimuleren van lopen en fietsen naar school (47%).

Er is een behoefteonderzoek gedaan onder Verkeersouders. Op basis van de resultaten kunnen we de doelgroep Verkeersouders segmenteren en gericht ondersteunen.

Praktische Verkeersprojecten

Van alle scholen die deelnemen aan de praktische verkeersprojecten, heeft 40% twee projecten besteld. De pakketten 'Veilig op de fiets' en 'Op voeten en fietsen' zijn het meest besteld.

We hebben onderzoek gedaan onder scholen naar hun motivatie en intentie om gebruik te maken van de praktische verkeersprojecten. De resultaten nemen we in 2022 mee in het benaderen van scholen voor dit project.

De doorontwikkeling van materialen op gedragscomponent hebben we niet kunnen uitvoeren. Vanwege de coronamaatregelen is er te weinig gebruik gemaakt van de materialen om dit te kunnen beoordelen.

1.3.2 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 2021 ontvingen wij 8.384 meldingen van verkeersonveilige situaties (2020: 4.873). Gedurende het jaar loopt er een tevredenheidsonderzoek onder melders. 81% Van de melders geeft aan tevreden te zijn met de hulp van het VVN Participatiepunt in de vorm van adviezen en buurtacties waarmee ze zelf aan de slag kunnen.

Er zijn 1.240 buurtacties uitgevoerd (2020: 1.102), waarbij 2.520 vrijwilligers betrokken waren. Dit is hoger dan wat we hadden beoogd (900 buurtacties met 1.800 vrijwilligers). De buurtacties hadden een bereik van 70.000 burgers.

In plaats van drie effectmetingen op buurtacties, is er één uitgebreide effectmeting gedaan op de werking van het VVN Participatiepunt in totaliteit. Hiervoor is gekozen omdat we met een uitgebreidere effectmeting de totale dienstverlening mee konden nemen. Ook kregen we een beter beeld of de buurtacties aanslaan en toereikend zijn. In het onderzoek is tevens meegenomen hoe mensen bij Veilig Verkeer Nederland zijn gekomen en wat er aan vooraf is gegaan, en of zij tevreden zijn met de manier waarop Veilig Verkeer Nederland vanaf dat punt de melding heeft opgepakt. Ook is onderzocht waar mensen verder behoefte aan hebben, waar Veilig Verkeer Nederland nu nog in kan voorzien en waar deze geconcretiseerd kunnen worden in nieuwe nog te ontwikkelen buurtacties.

90% van de gemeenten wordt door ons geïnformeerd over meldingen en buurtacties in hun werkgebied.

Daarnaast is er onderzoek gedaan door onderzoeksbureau Motivaction naar de doelgroep nieuwe Nederlanders. We hebben goede verbetervoorstellen gekregen om nieuwe Nederlanders inclusiviteit te bieden.

Burgeractivatie

Via het VVN Actieplein bieden wij burgers gratis toolkits om zelf een verkeersactie te organiseren. In 2021 zijn er zes nieuwe acties ontwikkeld. Dit heeft geleid tot 1.213 gedownloade toolkits en 651 fysieke toolkits (in 2020: 585 toolkits). Hiermee zijn 5.482 mensen in beweging gekomen tot acties met een beoogd bereik van 95.065 mensen.

Wij hebben vier communicatiecampagnes gevoerd, te weten een campagne gericht op de toolkit speurtochten, de toolkit Onze scholen zijn weer begonnen, en twee campagnes gericht op de doelgroep senioren. Hiermee genereerden wij een totaal bereik van 1.128.090 unieke personen.

Daarnaast hebben wij een intern onderzoek uitgevoerd in samenwerking met projectleiders naar nieuwe actiecontent.

1.3.3 Senioren

Veilig Verkeer Nederland zorgt ervoor 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.

Senioren

De online VVN Opfriscursus is 337.868 keer gedaan (2020: 334.077) door 128.821 unieke bezoekers (2020: 134.736). 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.

Ter voorbereiding en aanvulling van de VVN Opfriscursus Fiets en Scootmobiel hebben wij video's met nadere uitleg ontwikkeld en op onze website geplaatst. De doorontwikkeling met verkeertheorie vindt plaats in 2022.

De VVN Opfriscursus Auto is vernieuwd. Voor de nieuwe cursus is gekozen voor een gebalanceerde afwisseling van didactische werkvormen; individueel, in groepjes en klassikaal. De VVN Opfriscursus Auto is aangeboden ter validatie bij het CROW.

De instructeurs die de VVN Opfriscursussen Auto, Fiets en Scootmobiel geven, hebben een didactiektraining gevolgd en hebben een training gehad vanuit de verkeerskunde. De training voor scootmobiel instructeurs is voor wat betreft de praktijk verzorgd door Ergotherapie Nederland.

Op de website verkeersregels.nl kunnen wij goed monitoren naar welke informatie het publiek zoekt. Wij hebben deze informatie verwerkt in de website om te zorgen dat de websitebezoeker de informatie sneller vindt. De website is 380.379 keer bezocht (2020: 234.933) door 315.968 unieke bezoekers (2020: 195.056). De website is uitgebreid met uitleg over 80 verkeerssituaties.

De website rijbewusttest.nl, die wij hebben opgericht in samenwerking met het CBR, is door 74.316 mensen bezocht.

Via on- en offline media hebben wij het publiek geïnformeerd over verkeersveiligheid en het publiek gewezen op de informatie die wij daarover geven. In het bijzonder hebben wij campagne gevoerd over de veiligheid die een helm biedt bij een ongeval. Deze 'ervaren rijder'-campagne zetten wij voort in 2022.

Uit onderzoek blijkt dat het subjectieve bereik van VVN onder 50-plussers, 3,8 miljoen is. Uitgaande van de CBS Leeftijdsopbouw Nederland 2021, zijn dit 3.857.220 50-plussers.

Door onderzoeksbureau Motivaction hebben wij onderzoek laten uitvoeren naar de afnemende mobiliteit onder senioren en de moeite die zij ervaren om hulp (van familie) te vragen. Tevens hebben zij onderzocht in hoeverre senioren behoefte hebben aan ondersteuning en zo ja, welke interventies dan het meest passend zijn.

In samenwerking met de Hogeschool Stenden hebben wij onderzoek gedaan naar technologie en verkeersgedrag en de rol die Veilig Verkeer Nederland hierin kan nemen.

Gazelle en Veilig Verkeer Nederland hebben gezamenlijk een onderzoek uitgevoerd naar middelen om fietsongevallen bij senioren te voorkomen en de bereidheid tot het gebruik van deze beveiligingsmiddelen.

1.3.4 Werkgevers

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.

Veilig Verkeer Nederland werkt als actief lid van de kerngroep MONO van het ministerie van I&W mee aan de activiteiten die hiervan uit worden ondernomen.

Partnerships

In 2021 werd de succesvolle samenwerking met de drankenbranche - die in 2001 het licht zag - verlengd met vier jaar. Vanwege de coronapandemie werd de jaarbijdrage met 50% verlaagd met de optie om post-corona de jaarbijdrage weer terug te brengen naar het oude niveau.

De samenwerking met Athlon op de campagne 'Onze scholen zijn weer begonnen' werd verlengd met drie jaar.

VOLVO Car BV stelde aan Veilig Verkeer Nederland een VOLVO C90 ter beschikking voor de uitvoering van de VVN-Remwegdemo's. Michelin gaf aan de VVN-Remwegdemo's te blijven ondersteunen in de komende jaren.

TotalEnergies droeg bij aan de dodehoekapp om kinderen in staat te stellen met hun ouders te oefenen hoe ze veilig omgaan met dodehoeksituaties in het verkeer.

Koepelorganisatie NLVVM (Nederlandse Vereniging van Maaltijdbezoekers) kwam de, in de gezamenlijke verklaring met Veilig Verkeer Nederland en partner De Vereende, overeengekomen afspraak na over het ontwikkelen van een training voor maaltijdbezoekers in de vorm van een trainingssgame.

1.3.5 Communicatie

Via onze communicatie-uitingen hebben wij gedurende het jaar meerdere contactmomenten met het publiek gehad. 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 met betrekking tot de huisstijl zijn beschikbaar gesteld aan beroepskrachten en vrijwilligers: de huisstijl-toolkit is uitgebreid met persberichten en een schrijfwijzer, de huisstijlgids is geactualiseerd en er zijn e-learnings ontwikkeld voor het werken met websites en social media.

De verenigingsnieuwsbrief is maandelijks verzonden aan vrijwilligers en bestuursleden van VVN afdelingen, werkgroepen en districten. Dit waren gemiddeld 1.176 ontvangers.

Publiekscommunicatie

Wij hebben PR onderzoek gedaan naar twee thema's, te weten politiek en verkeersveiligheid en de bereidheid van burgers om zelf iets te doen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met de resultaten uit het onderzoek is een onderzoeksbericht opgesteld en zijn infographics ontwikkeld. Hiermee is een bereik gegenereerd van ruim 14 miljoen (cumulatief).

Het VVN Magazine had een lagere oplage dan beoogd, namelijk 25.500 (beoogd: 30.000). Dit heeft te maken met het teruglopend aantal leden en donateurs. Veilig Verkeer Nederland heeft momenteel een low profile beleid met betrekking tot de werving van nieuwe leden en donateurs. Hiertegenover staat dat het online doorplaatsen van artikelen voor extra bereik en traffic naar onze website zorgt.

Het gemiddeld aantal websitebezoekers per maand is in zijn totaliteit echter iets lager dan beoogd, namelijk 39.775 (beoogd: 40.000). Dit heeft te maken met een dip in de bezoekersaantallen in de zomermaanden en in december.

Voor onze kanalen hebben we maandelijks een contentkalender opgesteld. Daarbij hebben we een aantal nieuwe mediavormen verkend en ingezet, waaronder spoken word en Instagram Reels. Het engagement-percentage op onze social media kanalen is met 4,6% gemiddeld per kanaal iets gedaald (ten opzichte van 4,7% in 2020)

De e-learning voor het ondersteunen van vrijwillige webredacteuren is gereed en in gebruik genomen. In 2021 hebben 17 nieuwe webredacteuren de e-learning gedaan.

De nieuwsbrief is elk kwartaal verzonden. Per 31 december hadden we op de nieuwsbrief 14.232 abonnees.

Pers en media

In 2021 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.

21 keer hebben wij landelijk een persbericht verzonden over activiteiten en/of onderzoek vanuit Veilig Verkeer Nederland en 39 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. Hiermee bereikten wij een mediawaarde van €24 miljoen.

1.3.6 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. Deze crossmediacampagne met als motto 'Meedoen is makkelijk' voeren wij uit in twee flights.

Flight 1, met het thema 'veilige schoolomgeving', is uitgevoerd in april. Deze campagne had een bereik van 4,38 miljoen onder gezinnen / ouders en 4,99 miljoen onder senioren / 65-plussers, die de boodschap minimaal één keer hebben gezien of gehoord.

Flight 2, met het thema 'snelheid in de woonwijk' is uitgevoerd in september. Deze campagne had een bereik van 5,13 miljoen onder gezinnen / ouders en 4,86 miljoen onder senioren / 65-plussers, die de boodschap minimaal één keer hebben gezien of gehoord. Aanvullend is op dit thema in december een social mediacampagne uitgevoerd met een bereik van ruim 850.000 gezinnen/ouders en 278.988 senioren / 65-plussers.

Er is een imago-onderzoek uitgevoerd en gepresenteerd in juni 2021.

1.3.7 Campagnes

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

De scholen zijn weer begonnen

91% Van de gemeenten besteedden aandacht aan de campagne 'De scholen zijn weer begonnen'. 73% daarvan deed dat met de campagnematerialen van Veilig Verkeer Nederland, wat lager is dan de beoogde 85%. We hebben hiervoor een andere evaluatiemethode gehanteerd dan voorheen, waarmee we een hogere respons hebben verkregen. Met deze hogere respons is een betrouwbaarder beeld ontstaan en is gebleken dat het marktaandeel van onze materialen lager is.

De campagne is in 2021 volledig vernieuwd en daarbij zijn nieuwe campagnematerialen geïntroduceerd, die heel goed zijn ontvangen. De reacties uit de markt waren zeer positief en de omzet uit verkoop van deze campagnematerialen was fors hoger dan begroot (86% hoger dan begroot). Er is twee keer extra materiaal bijbesteld om aan de vraag te kunnen voldoen.

Als resultaat van onze media-aanpak zijn er 488 berichten geplaatst over de campagne met een mediawaarde van €380.000,- en een bereik van 14 miljoen mensen (cumulatief). Verder is op basis van een pilot in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en navigatieproviders de campagne-uiting via drie navigatiesystemen (Tom Tom, Waze, Flitsmeister) bij maar liefst 1.300.000 unieke personen onder de aandacht gebracht.

Het partnership met Athlon voor deze campagne is in 2021 verlengd voor een periode van drie jaar. Bij andere partners ligt nog een partnershipvoorstel.

Bob

In 2021 konden wederom veel (binnen)evenementen niet doorgaan vanwege de coronamaatregelen. Toch hebben we een zomer- en wintertour kunnen doen en regionale events kunnen bezoeken. Tevens hebben we drie socialmediacampagnes gerealiseerd, rondom het thema 'Bob bedankt'.

We hebben AB Inbev, een grote internationale brouwer, binnengehaald als partner van de Bob-campagne.

Fietsverlichting

Op 11 oktober zijn alle fietsverlichting-actiepakketten verstuurd, met in totaal voor ruim 50.000 fietsers aan materiaal. Het directe bereik van het Actiepakket lag, zoals beoogd, rond de 50.000 fietsers.

Via social media had onze content over fietsverlichting 1.282.464 weergaven. 20.000 mensen bezochten op de website de pagina's over fietsverlichting.

Er is desk research gedaan naar ontwikkeling van fietsverlichting, dit wordt in januari 2022 afgerond. Er is tevens onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een fietsverlichtingstelling gekoppeld aan het actiepakket. Hiervoor is een prototype opgesteld en getest. Dit wordt in 2022 verder ontwikkeld.

In samenwerking met het VVN Lab is een interne brainstorm gehouden met het oog op doelgroepdifferentiatie voor het actiepakket. Tevens zijn er gesprekken gevoerd met actiegroepen die het pakket gebruiken. De uitkomsten hiervan nemen wij mee bij het ontwikkelen van het actiepakket in 2022.

Mono

Op 26 locaties hebben we bij bedrijven het thema MONO onder de aandacht gebracht. Hiermee is de doelstelling van 30 bedrijven niet gehaald.

Via onze social mediakanalen is maandelijks aandacht gegeven aan het thema MONO. Dit heeft een bereik van 57.784 personen opgeleverd. Tevens is MONO meegenomen in het persbericht over de campagne 'Onze scholen zijn weer begonnen', waarmee we een bereik van 14 miljoen hadden.

Er is een onderzoek uitgevoerd naar ouders en hun rol richting hun kinderen in relatie tot telefoongebruik in het verkeer. De uitkomsten worden gebruikt in onze aanpak voor de doelgroep kinderen en ouders.

1.3.8 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.

Lokale en regionale overheden

Met bijna 300 contacten met respectievelijk provincies, gemeentelijke samenwerkingsgebieden en gemeenten zijn we in 2021 goed zichtbaar geweest. We hebben een aantal belangrijke aanbestedingen gegund gekregen, met name daar waar ook de gemeentelijke- en provinciale overheid actief is op het gebied van educatie voor het primair onderwijs, en dit actief wil stimuleren. Verder zijn we in gesprek over kennisdeling en de bijdrage die we kunnen leveren aan het risicogestuurd werken in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Contacten werkgroepen, afdelingen en districtsbesturen

Met 200 contacten met districtsbesturen, afdelingen en werkgroepen hebben we een goede bijdrage kunnen leveren aan de verbinding binnen de vereniging. Contacten vonden veelal via Teams plaats en op de momenten dat het kon ook in fysieke bijeenkomsten. Aandachtspunt blijft de uitvoering van activiteiten rekening houdend met coronamaatregelen van de overheid. Er is een forse inhaalslag gemaakt door onze vrijwilligers, bijvoorbeeld met het VVN praktisch Verkeersexamen. Dit zal ook in 2022 nog aandacht vragen.

Er is een behoefteonderzoek gedaan onder vrijwilligers. Dit onderzoek is afgerond in maart 2021 en is meegenomen in het opstellen van het VVN Meerjarenbeleidsplan 2022-2025.

Er is een introductieprogramma voor nieuwe vrijwilligers ontwikkeld. Dit wordt vanaf januari 2022 in gebruik genomen.

Verkeerskunde

In maart zijn 7 gemeenten en 1 regio onder leiding van het kennisnetwerk SPV en Veilig Verkeer Nederland bij elkaar geweest om te bespreken hoe gemeenten het Strategisch Plan Verkeersveiligheid aanpakken. Daarnaast is er nog een aantal overleggen geweest tussen Veilig Verkeer Nederland en het Kennisnetwerk SPV om de voortgang van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid te bespreken.

VVN Beleidsadviesconsulenten (BAC's) hebben in 2021 in meer of mindere mate een bijdrage geleverd aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid in de volgende gemeenten: Borne, Epe, Wijdmeren, Zeewolde, Schagen, Schiedam, Woerden, Bodegraven Reeuwijk, Zuidplas en Regio Midden Holland. Daarnaast zijn we betrokken geweest bij de ideeënprijsvraag 'Verkeersveiligheid Zeeweg naar Zandvoort' waar het om een analyse ging voor wat betreft de risicovolle delen van deze toegangsweg door de duinen.

Er is in 2021 een aantal studiedagen georganiseerd, voor met name de collega's die inhoudelijk bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheidstraject betrokken zijn.

Voor wat de 9 beleidsthema's uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid betreft, heeft Veilig Verkeer Nederland ook in 2021 een belangrijke bijdrage geleverd aan het bestrijden van de risico's vanuit deze beleidsthema's te weten:

1. Veilige infrastructuur: adviezen consulenten.
2. Heterogeniteit: deelname landelijk overleg hoe om te gaan met allerlei nieuwe voertuigen.
3. Technologische ontwikkelingen: deelname aan overleg onder andere invoeren ISA.
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers: deelname landelijk overleg voetgangers en fietsers VSO, senioren.
5. Onervaren verkeersdeelnemers: educatie en senioren.
6. Rijden onder invloed: campagnes alcohol en drugs.

7. Snelheid: deelname landelijk overleg 30km binnen de bebouwde kom, snelheidsmetingen bij buurtacties.
8. Afleiding: MONO campagne.
9. Overtreders: infrastructurele adviezen voor veiliger inrichting, campagnes gedrag en landelijk overleg wetgeving, gedrag en straffen.
10. Direct overleg met Provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland over voortgang risicoanalyses als onderdeel van het SPV bij gemeenten.

VVN Academy

De VVN Academy heeft, mede vanwege de coronapandemie, een beperkter aantal trainingen kunnen organiseren. Gerealiseerd zijn onder andere didaktiektrainingen voor de Dode Hoeklessen en e-learning voor webredacteuren.

1.3.9 Afdelingen en districten

In 2021 waren 145 VVN afdelingen (2020: 150) en 30 werkgroepen (2020: 29) 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(n) en de scholen onderhoudt. Het afdelingsbestuur organiseert verkeerveiligheidsactiviteiten binnen het eigen werkgebied.

1.3.10 Leden en donateurs

We hebben in 2021 geen activiteiten ondernomen voor de werving van leden en donateurs. Per december 2021 hebben we een totaal van 7.241 donateurs (2020: 7.711) en 6.008 leden (2020: 6.322).

Vrijwilligers Veerle Veerbeek en Vincent Vonhoff hebben in het kader van 'Een harde klap' een bedrag van ruim € 16.000,- ingezameld ten behoeve van het laden en verspreiden van ons motto 'Meedoen is makkelijk'. In 2021 is daarvan een Bob-video gemaakt ten behoeve van onze website en sociale media. Daarnaast is er een online campagne uitgevoerd, ingestoken op goede voornemens rond de thema's MONO, Bob, burgeractivatie en een Veilige Buurt/Schoolomgeving. Daarvoor is € 5000,- inclusief BTW ingezet. De campagne had een bereik van 785.806 unieke personen op social media en 139.415 videoweergaven op YouTube.

1.3.11 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

In 2021 zijn drie 'bubbelsessies' georganiseerd waarin we uit onze eigen 'bubbel' gaan en nieuwe doelgroepen nader bekijken. Dit jaar hebben we deze sessies gedaan met een groep rij-instructeurs, wielrenners en pakketbezorgers.

Daarnaast is er onderzoek gedaan onder verkeersdeelnemers van 50 jaar en ouder naar fietshulpmiddelen.

De Flitspeiling is een jaarlijks terugkerende online enquête, waarbij we een representatieve steekproef nemen uit de (volwassen) Nederlandse bevolking. In 2021 is er drie keer een Flitspeiling uitgevoerd. Hiervan is in december een rapportage opgeleverd, die intern en met provincies en gemeenten is gedeeld en is gepubliceerd op vvn.nl/flitspeiling. Daarnaast zijn de resultaten gedeeld in een persbericht en in het VVN Magazine.

Ontwikkeling

Er zijn drie nieuwe pilots ontwikkeld: Fietsen met Zizo (kinderen stimuleren om te fietsen), VVN Minecraft Verkeerseducatie (game als aanvulling op de VVN Verkeersmethode) en een verjaardagsbox voor kinderen die 4 jaar oud worden.

Effectmeting

Er is een gedragsscan ontwikkeld. Deze is twee keer uitgevoerd in het project VVN Ouderparticipatie en drie keer in het project VVN Participatiepunt.

2. Financiële informatie

Ontwikkelingen gedurende het boekjaar

Het financieel beleid van Veilig Verkeer Nederland werd in 2021 gekenmerkt door het sturen op de kosten en te proberen om daar waar mogelijk projecten uit te voeren. Door de verbetering van de coronasituatie zijn de inkomsten gestegen. Daarentegen 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 2021 zijn de inkomsten gestegen (11%) in vergelijking met voorgaand jaar. Uitschieter hierin zijn de subsidiebatens. De subsidies van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de districten zijn gestegen door het herstel van de coronacrisis. In 2020 betroffen de subsidiebatens nog circa € 6.741.000,- en in 2021 was dit circa € 7.810.000,-. Dit betekent een stijging van 15,8%.

Evenals in voorgaande jaren blijft Veilig Verkeer Nederland streven naar het vergroten van de 'eigen inkomsten'. Er blijft een terugloop in leden- en donateursinkomsten (2021: € 452.000 en 2020: € 512.000) te zien. Daarnaast laat de post 'geleverde producten en diensten' een stijging zien ten opzichte van 2020 (+ circa € 206.000,-). Dit betreft voornamelijk de projecten VVN Verkeersmethode en VVN Verkeersexamen.

De personele kosten zijn gestegen, maar de overige kosten zijn juist gedaald mede door het effect van de coronacrisis, waarbij personeel thuis blijft werken en bepaalde kosten niet gemaakt zijn. De overige overhead is ten opzichte van de begroting circa € 120.000,- lager en ten opzichte van het boekjaar 2020 ca. € 24.000,- 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	-399
Hogere opbrengst dan begroot	645
Hogere kosten besteed aan inkoopwaarde	-2
Hogere kosten personeel dan begroot	-203
Lagere kosten huisvesting dan begroot	43
Lagere algemene kosten dan begroot	80
Hogere overige kosten dan begroot	-3
Totaal resultaat 2021	161

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	263
Districten	-97
Afdelingen	-5
Totaal resultaat 2021	161

Vermogen

Het vermogen stijgt met circa € 161.000,-. 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 4.4 onderdeel Reserves. Het resultaat komt 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 2021 0,67 (2020: 0,67).

Het vermogen is volledig liquide. De liquiditeitsratio is per 31 december 2021 3,0 (2020: 3,0). Hiermee is de vereniging goed in staat om aan alle lopende betalingsverplichtingen te voldoen. Er is geen sprake van externe (langlopende) financiering.

2.1. Overige prestatie-indicatoren

Urenbesteding aan doelstelling

Het afgelopen jaar heeft de beroepsorganisatie circa 75.700 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 1.3 van het Activiteitenverslag. Daarnaast worden er vrijwilligersuren besteed, maar deze worden niet systematisch vastgelegd.

Ziekteverzuim

2021 is weer een bijzonder jaar geweest met helaas ook weer nieuwe lockdowns. Veilig Verkeer Nederland heeft zich deze hele periode gehouden aan de adviezen van de overheid. Onze beroepskrachten hebben in 2021 veelal vanuit huis gewerkt daar waar het kon. Die medewerkers voor wie thuiswerken te veel impact had op de persoonlijke sfeer, hebben de mogelijkheid gekregen om gereguleerd naar kantoor te komen. Het thuiswerken is door veel van onze medewerkers positief ervaren, daarom heeft Veilig Verkeer Nederland besloten over te gaan tot de implementatie van een thuiswerkbeleid. Het thuiswerkbeleid gaat in per 1 januari 2022.

Wat betreft het ziekteverzuim zit Veilig Verkeer Nederland rond het landelijk gemiddelde. (Het landelijke ziekteverzuim van werknemers was in het vierde kwartaal van 2021 5,4 procent, bron CBS). Het aantal langdurig zieken blijft stabiel, echter met de omikronvariant merken we wel dat het aantal meldingen en daarmee het kort verzuim iets toeneemt. Managers hebben regelmatig contact met de medewerkers en de teams. Daarnaast wordt er preventieve en individuele begeleiding ingezet en worden medewerkers actief geïnformeerd over gezond en vitaal werken.

In 2022 worden nieuwe Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) onderzoeken voor al onze locaties georganiseerd. Ook zal er in 2022 een nieuw Psychosociaal arbeidsbelasting onderzoek worden georganiseerd. Aan de hand van de resultaten van beide onderzoeken wordt een actieplan opgesteld.

ICT

Voor de ICT afdeling was 2021 een intensief jaar waarin veel verbeteringen uit het ICT implementatieplan werden doorgevoerd. Voorbeeld hiervan is de implementatie van het nieuwe change proces waarbij prioritering van nieuwe projecten plaatsvindt door een Change Advisory Board (CAB). Een ander voorbeeld is dat er voor de toekomstige inrichting van de ICT een Referentie Architectuur Model is gemaakt en vastgesteld. Ook is er kwaliteitsverbetering van ontwerpen, offertes, testen en processen gerealiseerd.

Daarnaast is er veel aandacht geweest voor beveiliging. Er zijn technische aanpassingen doorgevoerd zoals netwerkcompartimentering en een nieuwe firewall in Azure. Er heeft een onderzoek plaatsgevonden ten aanzien van securitymaatregelen. De aanbevelingen uit dit onderzoek hebben wij opgenomen in onze Security Baseline, deze worden geprioriteerd en in de aankomende jaren opgepakt. Leveranciers maken nu gebruik van onze Key Vault, hierin worden de systeemwachtwoorden van Veilig Verkeer Nederland opgeslagen. Er is een IAM (Identity Access Management) proces en matrix opgesteld. Medewerkers krijgen nu op basis van hun functie autorisaties toegewezen. Multifactor authenticatie is in gebruik genomen. Bovendien zijn er diverse acties geweest richting de medewerkers om meer bewustzijn te creëren met betrekking tot digitale veiligheid bijvoorbeeld door het opstellen en bespreken van een flyer met tips en aandachtspunten digitale veiligheid.

2021 was ook het jaar waarin wij afscheid hebben genomen van Skype for Business (telefonie). Veilig Verkeer Nederland is gemigreerd naar Microsoft Teams. Medewerkers bellen nu via deze tool. Voor het Servicecentrum is een extra tool ingezet (Anywhere365) om het telefoonverkeer goed te kunnen routeren en te monitoren.

De hosting van de diverse websites werd door externe leveranciers gedaan. In 2021 hebben wij onze eigen Microsoft Azure omgeving ingericht en 90% van onze websites zijn inmiddels verhuisd naar deze omgeving. Hierbij zijn nieuwe passende afspraken gemaakt met de website leveranciers over het beheer en onderhoud.

Anticiperend en aansluitend op het meerjarenbeleid heeft de ICT afdeling ondersteuning verleend bij het opstellen van een digitaliseringsagenda. Er zijn meerdere sessies georganiseerd met 'de business' om een duidelijk beeld te krijgen waar de wensen op de korte en lange termijn liggen. Dit is door ICT vertaald tot een concept digitaliseringsagenda welke begin 2022 werd opgeleverd aan het management team. Dit gezamenlijke document zal richting gaan geven aan de realisaties die nodig zijn om in de toekomst het meerjarenbeleid te kunnen faciliteren.

De afdeling ICT bestaat uit een klein team dat de noodzakelijke kernkwaliteiten bezit om proactief in te spelen op de snelle ICT ontwikkelingen en dat in staat is om externe leveranciers adequaat aan te sturen. Om bovenstaande voortgang te kunnen realiseren is het ICT team versterkt met de functies Business Analist en Project IT Manager. Mede daardoor ontzorgt de afdeling ICT de projectleiders ('business') meer dan voorheen en kunnen noodzakelijke kwaliteitsslagen worden gerealiseerd.

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 openbaar vervoer. 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 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.

	2021	2020
Aantal afgehandelde telefoongesprekken	18.356	17.072
Aantal behandelde e-mails	24.309	21.498
Aantal ontvangen klachten	76	61

2.2. 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 gering 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 op mutatieniveau inzage in deze bankrekeningen. In voorkomende gevallen kan het landelijk bureau tijdelijk 'bijspringen' als een afdeling of district een liquiditeitsprobleem heeft.

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

2.3. Voornaamste risico's en onzekerheden

Conform artikel 2:391 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek geeft Veilig Verkeer Nederland in het bestuursverslag 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.

Risicomanagement staat nu een aantal jaar op de VVN-agenda. Er is een inventarisatie gemaakt, maar ook blijkt dat er enerzijds onzekerheden en risico's bijkomen en dat anderzijds de kans en de impact van risico's 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 risicomanagement en het stellen van prioriteiten bij het inventariseren en managen van de risico's.

Kans score			Impact score		
Score	Kans in %	Toelichting	Score	Financiële impact in K€	Toelichting
1	1% - 10%	Niet te voorzien	1	Schade tussen 0 - 50	Laag
2	11% - 30%	Zeër onwaarschijnlijk	2	Schade tussen 50 - 100	Beperkt
3	31% - 50%	Onwaarschijnlijk	3	Schade tussen 100 - 250	Gemiddeld
4	51% - 70%	Waarschijnlijk	4	Schade tussen 250 - 750	Hoog
5	71% - 90%	Goed mogelijk	5	Schade tussen 750 - 1.500	Zeër hoog
6	91% - 100%	Vrijwel zeker	6	Schade hoger dan 1.500	Extreem hoog

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

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

Hieronder worden de vier voornaamste onzekerheden en risico's over 2022 beschreven. Alvorens dat te doen gaan we kort in op de huidige stand van zaken van de in het jaarverslag 2020 geïdentificeerde onzekerheden en risico's over 2021.

Sinds twee jaar wordt de wereld geconfronteerd met de Covid-19 pandemie. Deze pandemie heeft grote gevolgen voor de vereniging Veilig Verkeer Nederland en de activiteiten van Veilig Verkeer Nederland. Tot nu toe is Veilig Verkeer Nederland in staat gebleken om adequaat in te spelen op de wisselende beperkingen die Covid-19 met zich meebrengt. Mede door in rap tempo verder te digitaliseren en steeds slagvaardig in te spelen op de momenten dat er wel weer activiteiten uitgevoerd konden worden. De steeds weer wisselende omstandigheden/beperkingen en bijbehorende (her)planningen trekken echter wel een zware wissel op de organisatie, betrokken vrijwilligers en beroepskrachten. De onzekerheid en consequenties van de pandemie zijn goed onderkend en grotendeels opgevangen en vormen op dit moment dan ook nauwelijks nog een risico voor Veilig Verkeer Nederland.

Als grote risico's in 2021 werden verder benoemd het niet krijgen van draagvlak voor het Meerjarenbeleidsplan en (daarmee deels samenhangend) het uitstellen van strategische keuzes. Het uitstel heeft wel plaatsgevonden, maar mede daardoor is de inhoudelijke kwaliteit verbeterd en het draagvlak vergroot. In de vergadering van de Verenigingsraad van oktober 2021 is het Meerjarenbeleidsplan 2025 'Samen naar meer verkeersveiligheid', na een totstandkomingsproces van bijna 2 jaar, unaniem en met enthousiasme door de Verenigingsraad omarmd. Hiermee zijn uiteindelijk de strategische keuzes gemaakt met draagvlak.

Een teruglopend aantal vrijwilligers is waar de meeste vrijwilligersorganisaties mee kampen. Dit is ook voor Veilig Verkeer Nederland een risico. Vrijwillige inzet is voor Veilig Verkeer Nederland van wezenlijk belang en vormt dan ook een essentieel onderdeel in het Meerjarenbeleidsplan om de verkeersveiligheid in ons land te verbeteren. Het is belangrijk dat er in elke gemeente verkeersveiligheidsactiviteiten plaatsvinden. De lokale verankering vindt waar mogelijk plaats via afdelingen of werkgroepen en op districtsniveau via districtsbesturen of coördinatoren. In 2021 zijn daarnaast goede ervaringen opgedaan met het op een alternatieve manier werven en binden van lokale vrijwilligers als 'meedoeners'. Bijvoorbeeld de pilot resultaten van de zogeheten 'handjes acties' (wervingsacties via sociale media bijvoorbeeld als 'meehelper' voor de verkeersexamens) zijn veelbelovend. Het vinden (en behouden) van 'passende' vrijwilligers blijft, ondanks de veelbelovende pilot resultaten, naar verwachting ook de komende jaren een uitdaging.

De kosten- en financieringsstructuur werd in 2021 beschreven als een risico: de afhankelijkheid van landelijke, regionale en gemeentelijke subsidies is gebleven. De gevraagde prestaties uit de landelijke subsidie zijn bijna geheel gerealiseerd en op gemeentelijk en provinciaal niveau is Veilig Verkeer Nederland wel in staat gebleken om op een professionele manier mee te doen met aanbestedingen. De goede financiële resultaten van 2019 tot en met 2021 zorgen er voor, dat er op korte termijn minder financiële risico's zijn en dat Veilig Verkeer Nederland een noodzakelijke impuls kan geven aan de verkeersveiligheid door middel van het investeren in de tenuitvoerlegging van het Meerjarenbeleidsplan 2025.

Vrijwel alle risico's in 2022 vallen binnen de categorieën 'Operationele activiteiten' en 'Financiële positie'. Veilig Verkeer Nederland heeft een vastgesteld en gedragen Meerjarenbeleidsplan 2022-2025, 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. Het jaar 2022 is het eerste jaar van implementatie. Om de ambitieuze doelstellingen te realiseren is het noodzakelijk om te investeren in mensen (vrijwilligers en beroepskrachten), middelen (ICT/innovatie) en te denken en handelen in termen van samenwerking en verbinding.

Impact van de oorlog in Oekraïne (categorie Strategie & Financiële positie)

De verwachting is dat de oorlog in Oekraïne het leven van de mensen in Nederland in 2022 sterk zal beïnvloeden. Het basis gevoel van onveiligheid neemt toe. Er komen veel oorlogsvluchtelingen naar Nederland. De aandacht voor verkeersveiligheid krijgt minder prioriteit bij burgers en overheid. Ook op economisch gebied neemt de onzekerheid toe (kans op recessie; daling koopkracht) waardoor er minder geld beschikbaar kan komen voor het verbeteren van verkeersveiligheid. Bovendien stijgen de kosten van de organisatie onder meer door sterke stijging van loonkosten door inflatie (cpi indexering) en stijging van inkoopkosten (die niet of slechts gedeeltelijk doorberekend kunnen worden).

De kans op dit risico is waarschijnlijk (51%-70%) en de impact hoog.

Implementatie Meerjarenbeleidsplan (categorie Operationele activiteiten)

Er is een ambitieus inhoudelijk richtinggevend plan voor meerdere jaren (tot en met 2025) vastgesteld: 'Samen naar meer verkeersveiligheid' met bijbehorende meerjarenramingen. In dit Meerjarenbeleidsplan staan samenwerking, verbinding en focus centraal. Veilig Verkeer Nederland wil meer impact realiseren op het verbeteren van de verkeersveiligheid en meer aandacht vragen voor de gedragsverandering, die daartoe nodig is. Op die manier draagt Veilig Verkeer Nederland bij aan het realiseren van een trendbreuk in het aantal slachtoffers en ernstig gewonden in het verkeer. Daarnaast wil Veilig Verkeer Nederland bereiken dat mensen zich veilig voelen in het verkeer. Om de ambitieuze doelstellingen uit het Meerjarenbeleidsplan te kunnen realiseren is het invullen van de kwantitatieve en kwalitatieve personeelsbehoefte een uitdaging. Er is krapte op de arbeidsmarkt en ook de werving en het behoud van vrijwilligers is een uitdaging. Daar komt bij dat Covid-19 tot een hoog ziekteverzuim leidt en ook het doorgaan van activiteiten onzekerder maakt.

De kans op dit risico is waarschijnlijk (51%-70%) en de impact hoog.

Financiering Impuls Meerjarenbeleidsplan (categorie Financiële positie)

Veilig Verkeer Nederland wil een trendbreuk realiseren in het aantal slachtoffers en ernstig gewonden in het verkeer en een bijdrage leveren aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Daarom is het ambitieuze Meerjarenbeleidsplan opgesteld. Een investering (impuls) in mensen (extra capaciteit/capabiliteit) en middelen (extra ICT) is daarbij essentieel. Deze investering wordt geraamd op totaal circa 2.1M euro voor de periode 2022-2025. Binnen de vereniging wordt momenteel door een werkgroep een voorstel voorbereid op welke wijze deze impuls intern 'verdeeld' dient te worden tussen de verschillende organisatielagen van de vereniging Veilig Verkeer Nederland. De Verenigingsraad besluit daarover in 2022.

De kans op dit risico (geen overeenstemming binnen de vereniging over de financiering van het Meerjarenbeleidsplan is onwaarschijnlijk (31%-50%) en de impact hoog.

Kostenstructuur & financieringsstructuur (categorie Strategie & Financiële positie)

Veilig Verkeer Nederland is voor ca. 63% van haar inkomsten afhankelijk van subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van provinciale en gemeentelijke subsidies. De eigen inkomsten van onder andere de verkeerseducatie op de scholen voor primair onderwijs bedraagt 28% van de totale inkomsten. Contributies, donaties en giften zijn goed voor 8% van de inkomsten. Tenslotte zorgen sponsorbijdragen voor de laatste 2% van de inkomsten.

Het feit dat Veilig Verkeer Nederland voor ca. 63% 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 Veilig Verkeer Nederland en de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersslachtoffers is ondanks de inspanningen van Veilig Verkeer Nederland toegenomen. Als onderdeel van het Meerjarenbeleidsplan zijn KPI's (graadmeters) opgenomen om de gestelde doelstellingen te monitoren en bij te sturen.

Naast het feit dat de inkomsten van Veilig Verkeer Nederland in hoge mate afhankelijk zijn van subsidie inkomsten, zijn de kosten van de operationele activiteiten 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. 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 het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden uitgevoerd en bij de activiteiten op het gebied van Educatie ten behoeve van scholen voor het primair onderwijs.

De huidige financieringsstructuur vormt voor Veilig Verkeer Nederland een waarschijnlijk risico (51%-70%) en de impact is zeer hoog.

3. Begroting 2022

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 2020 waarbij we eventuele trends verwerken in de begroting.

De begroting sluit op een resultaat van ca. € -722.000.

De dekking hiervan in 2022 komt uit de algemene reserve en bedraagt € 672.000 (eerste jaar extra impuls meerjarenbeleidsplan). Het totale bedrag van de extra impuls meerjarenbeleidsplan 2022-2025 is € 2.095.000.

Begroting 2022 (in duizenden euro's)

Baten		
Subsidies	8.485	
Lidmaatschappen	470	
Geleverde producten en diensten	3.260	
Sponsorbijdragen	411	
Donaties en giften	270	
Financiële baten	-	
Overige baten	<u>117</u>	
Totale baten		13.013
Lasten		
Inkoopwaarde van de geleverde diensten	5.177	
Personeelskosten	6.375	
Huisvestingskosten	392	
Algemene kosten	1.029	
Afschrijvingskosten	83	
Overige lasten	<u>7</u>	
Totale lasten		13.063
Extra impuls meerjarenbeleidsplan		-672
Resultaat		<u><u>-722</u></u>
Dekking uit:		
Vrijval algemene reserve Landelijk Bureau	672	
Vrijval bestemmingsreserve Districten	<u>50</u>	
		0

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.

4. Jaarrekening 2021

4.1. Balans per 31 december 2021

Na voorstel resultaatbestemming (in duizenden euro's)

Activa	2021	2020	Passiva	2021	2020
Vaste activa			Eigen vermogen (e)	6.438	6.276
Materiële vaste activa (a)	188	98			
Vlottende activa			Kortlopende schulden (f)	3.186	3.031
Vorraden (b)	298	371			
Vorderingen en overlopende activa (c)	2.019	1.105			
Liquide middelen (d)	7.119	7.733			
	<hr/>	<hr/>			
Totaal vlottende activa	9.436	9.209			
	<hr/>	<hr/>			
Totaal activa	9.624	9.307	Totaal passiva	9.624	9.307
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>		<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

4.2. Staat van baten en lasten

(in duizenden euro's)

	Begroting 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Baten			
Subsidiebaten (g)	7.490	7.810	6.741
Lidmaatschappen (h)	554	499	492
Geleverde producten en diensten (i)	2.971	2.909	2.703
Sponsorbijdragen (j)	199	218	260
Donaties en giften (k)	294	452	512
Overige baten (l)	222	487	446
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totaal baten	11.730	12.375	11.154
Lasten			
Inkoopwaarde van geleverde producten en diensten (m)	5.206	5.208	3.932
Personeelskosten (n)	5.474	5.677	5.385
Huisvestingskosten	399	356	371
Algemene kosten (o)	982	902	940
Afschrijvingskosten op activa	65	47	31
Financiële baten en lasten (p)	3	24	11
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Totaal lasten	12.129	12.214	10.670
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Resultaat	-399	161	484
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

(in duizenden euro's)

	Begroting 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Resultaatbestemming:			
<i>Toevoegingen aan:</i>			
Algemene reserve Landelijk Bureau	-310	340	77
Bestemmingsreserve Landelijk Bureau	-	-	335
Bestemmingsreserve Districten	-	-	3
Bestemmingsreserve Afdelingen	-	-	119
Bestemmingsreserve meerjarenbeleidsplan	-	2.095	-
<i>Onttrekkingen van:</i>			
Algemene reserve Landelijk Bureau	-	-1.530	-
Bestemmingsreserve Landelijk Bureau	-	-77	-50
Bestemmingsreserve Districten	-89	-521	-
Bestemmingsreserve Afdelingen	-	-146	-
Resultaat	-399	161	484

4.3 Kasstroomoverzicht

(in duizenden euro's)

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode

	2021	2020
Saldo staat van baten en lasten	161	484
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen	51	35
Mutaties voorzieningen	-	-
Veranderingen in het werkkapitaal:		
Mutaties voorraden	73	-56
Mutaties vorderingen	-914	232
Mutaties kortlopende schulden	175	54
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	-454	749
Ontvangen interest	-	-
Betaalde interest	-19	-9
Kasstroom uit operationele activiteiten	-473	740
Investeringsactiviteiten:		
Materiële vaste activa	-141	-46
Desinvesteringsactiviteiten:		
Materiële vaste activa	-	-
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-141	-46
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-
Netto-kasstroom	-	-
Mutatie in de liquide middelen	-614	694
Ter vergelijking: stand liquide middelen per		
1 januari	7.733	7.039
31 december	7.119	7.733
Mutatie in de liquide middelen	-614	694

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 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 2021 zijn alle afdelingen in de jaarrekening verwerkt.

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2021 dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2021.

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.

Vlottende activa

Vlottende 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.

Investeringssubsidies 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.

Vorraden

Vorraden 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 staat van baten en lasten 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.

Pensioenen:

De pensioentoezeggingen zijn ondergebracht bij een verzekeraar.

De aan de pensioenuitvoerder te betalen premie wordt als last in de staat van baten en lasten verantwoord.

Te betalen premie dan wel de vooruitbetaalde premie per jaareinde wordt als overlopend passief respectievelijk overlopend actief verantwoord. De inhoud van deze pensioenregeling en de gevolgen hiervan zijn in algemene zin:

- Er is sprake van een ouderdom- en nabestaandenpensioen;
- Ten aanzien van de pensioenleeftijd wordt de wet- en regelgeving gevolgd;
- De regeling kent zowel een levenslang als een tijdelijk partner- en wezenpensioen;
- De vereniging is uitsluitend verplicht tot betaling van de jaarlijks vastgestelde premies.

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 staat van baten en lasten 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 staat van baten en lasten 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 staat van baten en lasten 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 ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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 staat van baten en lasten van het jaar gebracht ten laste waarvan de gesubsidieerde bestedingen komen of waarin de opbrengsten zijn gedeerd of het exploitatietekort zich heeft voorgedaan. Met betrekking tot de districten worden de vooruitontvangen bedragen (zowel kort- als langlopend) 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 waardebare 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 Veilig Verkeer Nederland, 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	92	126	620
-/-Cum afschr	392	34	96	522
Boekwaarde	10	58	30	98
Investering	0	141	0	141
-/-Afschrijving	4	36	11	51
Saldo	6	163	19	188
Saldo 31-12				
Aanschaf	402	233	126	761
-/-Cum afschr	396	70	107	573
Boekwaarde	6	163	19	188

Vorraden (b)

De waarde van de voorraden is met ca. € 73.000 gedaald ten opzichte van 2020. De voorraden zijn bestemd voor de realisatie van de doelstellingen van de vereniging.

Vorderingen en overlopende activa (c)

	31 december 2021	31 december 2020
Debiteuren	1.490	439
Nog te ontvangen bedragen	173	340
Subsidies	196	87
Vooruitbetaalde kosten	140	125
Royalty's en afdrachten	9	13
Waarborgsommen	11	11
Loonheffing en omzetbelasting	0	90
Totaal vorderingen en overlopende activa	2.019	1.105

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 rechten en verplichtingen. Overtollige kasgelden worden geparkeerd op Nederlandse spaarrekeningen. De post liquide middelen is als volgt opgebouwd:

	31 december 2021	31 december 2020
Kas	0	1
Banken, rekening courant	4.211	4.351
Banken, deposito	2.908	3.381
Totaal liquide middelen	7.119	7.733

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 2021	31 december 2020
Saldo per 1 januari	2.211	2.134
Resultaatbestemming boekjaar	340	77
Onttrekking	-1.530	0
Saldo per 31 december	1.021	2.211

In 2021 wordt er een onttrekking gedaan voor de uitvoering van het meerjarenbeleidsplan 2022-2025.

Bestemmingsreserve Landelijk Bureau

Het verloop van de bestemmingsreserve landelijk bureau is als volgt:

	31 december 2021	31 december 2020
Saldo per 1 januari	335	50
Onttrekking	-77	-50
Dotatie	0	335
Saldo per 31 december	258	335

In 2020 is een dotatie gedaan, namelijk voor de herinrichting van de huisvesting in Amersfoort (€ 200.000), het vervolg van de totstandkoming van het meerjarenbeleidsplan (€ 100.000) en de uitvoering van het voorgenomen ICT plan (€ 35.000). In 2021 is een groot gedeelte (€ 77.000) van het vervolg van de totstandkoming van het meerjarenbeleidsplan onttrokken de bestemmingsreserve.

Bestemmingsreserve meerjarenbeleidsplan

Het verloop van de bestemmingsreserve meerjarenbeleidsplan is als volgt:

	31 december 2021	31 december 2020
Saldo per 1 januari	0	0
Onttrekking	0	0
Dotatie	2.095	0
Saldo per 31 december	2.095	0

In 2021 wordt er een dotatie gedaan voor de uitvoering van het meerjarenbeleidsplan 2022-2025.

Bestemmingsreserve afdelingen

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

	31 december 2021	31 december 2020
Saldo per 1 januari	1.376	1.309
Mutaties populatie afdeling	-25	-52
Resultaatbestemming boekjaar	-5	119
Onttrekking	-141	0
Saldo per 31 december	1.205	1.376

Zie de bijlage voor details van de afdelingsreserves per district.
In 2021 wordt er een onttrekking gedaan voor de uitvoering van het meerjarenbeleidsplan 2022-2025.

Bestemmingsreserve districten

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

	31 december 2021	31 december 2020
Saldo per 1 januari	2.354	2.299
Rechtstreekse mutatie in verband met opheffing afdelingen	25	52
Resultaatbestemming boekjaar	-97	3
Onttrekking	-424	0
Saldo per 31 december	1.858	2.354

Zie de bijlage voor details van de districtsreserves
In 2021 wordt er een onttrekking gedaan voor de uitvoering van het meerjarenbeleidsplan 2022-2025.

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 2021	31 december 2020
Crediteuren	398	300
Loonheffing en belastingen	38	-
Premies sociale verzekeringen	90	85
Vakantiegeld en -dagen	452	424
Accountantskosten en admin.kosten	27	112
Overlopende passiva	2.181	2.110
Totaal kortlopende schulden	3.186	3.031

De overlopende passiva bestaan uit vooruit gefactureerde contributies en abonnementen van ca. € 1.622.000 (2020: ca. € 1.492.000), vooruit ontvangen subsidies ca. € 971.000 (2020: ca. € 435.000), overige vooruit ontvangen bedragen ca. € 11.000 (2020: ca. € 83.000) en nog te betalen kosten ca. € 146.000 (2020: ca. € 85.000) . De schulden hebben een looptijd korter dan één jaar.

Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

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

Huurovereenkomsten kantoorpanden

De vereniging heeft diverse huurovereenkomsten afgesloten. De totale jaarlijkse huurverplichting bedraagt ca. € 325.000. De resterende looptijd van de huurovereenkomsten varieert van 1 tot 6 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 resterende looptijd kan als volgt worden gespecificeerd:

	< 1 jaar	1 > 5 jaar	> 5 jaar
Kantoorpanden	325	1.320	160
Kantoorinventarissen	108	32	-
Stand per 31-12	433	1.352	160

Subsidiebatens (g)

De subsidies zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Subsidie ministerie Infrastructuur en Waterstaat	3.926	3.892	3.789
Bijdrage Compensatie Arbeidskostenontwikkeling	-	-	-
Projectsubsidies landelijk bureau	15	-	-
Projectsubsidies districten	2.390	3.201	2.233
Projectsubsidies afdelingen	1.159	717	719
Totaal subsidiebatens	7.490	7.810	6.741

De stijging van de subsidiebatens betreffen de regionale subsidies als ook de ministeriële subsidie.

Subsidie ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Veilig Verkeer Nederland heeft een meerjarige afspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De huidige termijn is van 2020-2024. De exploitatiesubsidie van ca. € 3.926.000 wordt toegekend naar aanleiding van het ingediende activiteitenplan 2021. De realisatie 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 stijging van de projectsubsidies. De stijging in 2021 komt mede door het binnenhalen van de aanbesteding Vervoerregio Amsterdam.

Lidmaatschappen (h)

Deze post bestaat uit contributies van de leden, de opbrengsten van de VVN Verkeersouder lidmaatschappen alsmede de lidmaatschappen van het project VeiligRijden.nu (VR.nu). Er is sprake van een licht stijgende inkomstenstroom ten opzichte van 2020. De stijging is te verklaren door het stijgende herstel van de coronacrisis. De inkomsten van het lidmaatschap van leden loopt terug, omdat Veilig Verkeer Nederland sinds 2018 een low-profile insteek heeft gekozen voor de werving van nieuwe leden.

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Project Verkeersouders	265	284	246
Project VR.nu	94	56	73
Project Educatie	-	-	-
Lidmaatschappen leden	195	159	173
Totaal	554	499	492

Geleverde producten en diensten (i)

De geleverde producten en diensten betreffen abonnementen van de VVN Educatielijn, alsmede de verkopen van het landelijk VVN Verkeersexamen. Er is een stijging te zien ten opzichte van 2019.

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Project Educatie	2.196	2.127	2.014
Project Verkeersexamen	775	782	689
Totaal	2.971	2.909	2.703

Sponsorbijdragen (j)

De sponsorbijdragen laten een daling zien ten opzichte van 2020, maar laat wel een stijging zien ten opzichte van de begroting. De sponsorgelden die binnengehaald worden, zijn veelal gekoppeld aan een project. De projecten die mede door middel van sponsorgelden gerealiseerd zijn, zijn BOB (ca. € 60.000) en VVN Ouderpackage (ca. € 17.000).

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Project BOB	139	60	95
Overige projecten	60	158	165
Totaal	199	218	260

Donaties en giften (k)

De baten uit hoofde van donaties en giften laten een daling zien ten opzichte van 2020, 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 2021 ca. € 160.000 en in 2020 ca. € 205.000.

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Donaties	294	286	306
Giften	-	6	1
Giften in natura	-	160	205
Totaal	294	452	512

Overige baten (I)

De overige baten zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Projecten landelijk bureau	222	388	327
Projectinkomsten districten	-	93	92
Projectinkomsten afdelingen	-	6	27
Totaal overige baten	222	487	446

Dit betreft voor een groot deel de projecten VVN theoretisch en VVN praktisch Verkeersexamen en praktijk verkeersprojecten. Bij districten zijn de 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 2021	Realisatie 2020
Kind en Verkeer	Educatie	1.454	1.286
	Verkeersexamen	619	519
	Verkeersouders	308	286
	Brigadiers	0	16
	Afdelingen voor Programma Kind	220	152
Jongeren	Jongeren	28	25
Bewoners en Buurt	Meldpunt	401	198
Senioren	Senioren	337	237
Bedrijven	Bedrijven	226	306
Kennisdeling en beïnvloeding	Materiaal	16	36
	Kennisdeling	499	571
Communicatie	Communicatie	46	56
	Campagnes	324	169
	VVN LAB	35	38
	Donateurs	26	25
VRA	VRA	250	0
Bedrijfsvoering	Overig	419	12
TOTAAL		5.208	3.932

De realisatie van de inkoopwaarde van de geleverde diensten en producten ligt hoger dan in het jaar 2020. Dit is mede veroorzaakt door het stijgende herstel van de coronacrisis. In 2021 zijn er kosten gemaakt om ICT naar een hoger niveau te tillen, waardoor de bedrijfsvoeringskosten zijn gestegen naar ca. € 419.000.

Personeelskosten (n)

De personeelskosten zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Salarissen	3.678	3.764	3.599
Sociale lasten	662	616	616
Pensioenlasten	375	425	399
Overige personeelskosten	759	872	771
Totaal personeelskosten	5.474	5.677	5.385

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:

	2021	2020
Directie	2,0	2,0
Bedrijfsvoering	21,0	18,3
Marketing en Educatie, Vrijwilligers	14,2	13,8
Regio	32,1	33,1
Totaal	69,3	67,2

Algemene kosten (o)

De algemene kosten zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Dienstreizen openbaar vervoer	33	6	14
Advieskosten	13	16	7
Accountantskosten	112	134	160
Licenties kernsysteem	260	272	263
Overige kantoor- en algemene kosten	564	474	496
Totaal algemene kosten	982	902	940

Financiële baten en lasten (p)

De financiële baten en lasten zijn als volgt te specificeren:

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2020
Rentebaten	-	-	-
Rentelasten	3	19	9
Overige financiële lasten	-	5	2
Totaal financiële lasten	3	24	11

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 en de rentevergoeding over de lening is de effectieve rente die in de staat van baten en lasten wordt verwerkt. In de balans is (per saldo) de amortisatiewaarde van de schuld(en) verwerkt. De nog niet in de staat van baten en lasten verwerkte bedragen van het agio en de al in de staat van baten en lasten verwerkte aflossingspremies worden verwerkt als verhoging van de schuld(en) waarop ze betrekking hebben. De nog niet in de staat van baten en lasten 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 2021

De jaarrekening 2020 is vastgesteld in de Verenigingsraad gehouden op 23 april 2021. De Verenigingsraad heeft de bestemming van het resultaat vastgesteld conform het voorstel van het bestuur.

Het resultaat na belastingen over 2021 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 2021 wordt afgesloten met een positief resultaat van € 161.273.

Het bestuur stelt aan de Verenigingsraad voor het resultaat na belastingen over 2021 als volgt te bestemmen:

(in duizenden euro's)

Resultaat 2021	161
Ten laste van bestemmingsreserve Landelijk Bureau	77
Ten gunste van bestemmingsreserve meerjarenbeleidsplan	-2.095
Ten laste van algemene reserve Landelijk Bureau	1.190
Ten laste van bestemmingsreserve Districten	521
Ten laste van bestemmingsreserve Afdelingen	146
	<hr/>
Nog te verdelen resultaat 2021	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 2021 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 € 209.000 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 2021		
Bedragen x € 1		
	A.H.T.M Knuppel	E.J. Hulshof
Functiegegevens	Adjunct-directeur	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2021	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	101.671	115.586
Beloning betaalbaar op termijn	20.927	16.907
<i>Subtotaal</i>	<i>122.598</i>	<i>132.493</i>
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	209.000	209.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t	n.v.t
Bezoldiging	122.598	132.493
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 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
Bezoldiging	122.723	128.796

De beloning in 2021 van de algemeen directeur en de adjunct-directeur blijven binnen de normen van de WNT.

De vrijwilligersvergoeding van het landelijk bestuur in 2021 blijft binnen de normen van de WNT en is in gehele euro's als volgt:

Gegevens 2021											
<i>Bedragen x € 1</i>	J.W.E. Spies	M.P. Dadema	D. Boersma	C. van Rijn	P. Verdugt	H. Sonneveld	J. Kuin	A. Petersen	P.E.J.M. Gondrie	W.J. Makkinga	M.A.J. van der Tas
Functiegegevens	Voorzitter	Voorzitter	Secretaris	Secretaris	Penningmeester	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid
Aanvang en einde functievervulling in 2020	n.v.t.	1/1-31/12	1/1-23/4	23/4-31/12	1/1-31/12	23/4-31/12	1/1-31/12	1/1-31/12	1/1-31/12	n.v.t.	n.v.t.
Omvang dienstverband (in fte)		0,2	0,07	0,13	0,2	0,07	0,1	0,1	0,1		
Gewezen topfunctionaris? (Fictieve) dienstbetrekking?		nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee		
Bezoldiging		1.779	560	1.254	1.740	1.203	1.787	1.740	2.055		
Individueel WNT-maximum -/- Onverschuldigd betaald bedrag		41.800	13.933	27.867	41.800	13.933	20.900	20.900	20.900		
Totaal bezoldiging 2021	0	1.779	560	1.254	1.740	1.203	1.787	1.740	2.055	0	0
Verplichte motivering indien overschrijding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Gegevens 2020											
Functiegegevens	Voorzitter	Voorzitter	Secretaris		Penningmeester		Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid	Bestuurslid
Aanvang en einde functievervulling in 2020	1/1-30/6	1/7-31/12	1/1-31/12		1/1-31/12		1/7-31/12	1/7-31/12	1/1-31/12	1/1-31/10	1/1-30/6
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

Amersfoort, 13 mei 2022

Directie:

E.J. Hulshof

A.H.T.M. Knuppel

Bestuur:

M.P. Dadema

P. Verdugt

J. Kuin

A. Peters-van Viegen

P.E.J.M. Gondrie

C. van Rijn

H. Sonneveld

5. Overige gegevens

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Beschikbaar in mei 2022.

Bijlage

Financieel overzicht districten en afdelingen

Uit de administraties van de districten en daarbij behorende afdelingen volgt het volgende financiële overzicht. De inkomsten betreffen het boekjaar 2021. De liquide middelen en het vermogen is de stand per 31 december 2021. De bedragen zijn naar beneden afgerond en in gehele euro's.

	2021		2020	
	Inkomsten	Vermogen	Inkomsten	Vermogen
District Friesland	555.400	89.717	447.928	121.878
Afd. district Friesland	18.407	64.798	12.589	77.574
District Groningen	141.622	137.883	75.491	165.967
Afd. district Groningen	6.126	59.665	17.771	75.441
District Drenthe	113.554	129.481	78.783	147.943
Afd. district Drenthe	64.769	64.956	22.269	52.786
District Overijssel	273.537	186.781	234.884	202.364
Afd. district Overijssel	96.227	143.799	24.910	195.808
District Gelderland	279.792	170.644	229.572	217.497
Afd. district Gelderland	65.563	150.844	56.094	167.886
District Flevoland	33.309	159.283	27.220	207.375
Afd. district Flevoland	57.892	65.419	17.702	61.358
District Noord-Holland	2.269.271	147.712	623.668	221.294
Afd. district Noord-Holland	16.747	47.168	104.249	59.343
District Zuid-Holland	199.125	219.014	61.095	282.109
Afd. district Zuid-Holland	26.438	68.400	24.535	79.011
District Utrecht	242.962	144.747	159.497	188.762
Afd. district Utrecht	11.964	65.904	13.779	75.855
District Zeeland	95.334	59.854	43.488	92.555
Afd. district Zeeland	17.715	27.951	29.729	24.752
District Noord-Brabant	296.773	228.256	156.166	287.944
Afd. district Noord-Brabant	251.323	334.773	321.611	379.730
District Limburg	182.284	184.109	198.645	219.372
Afd. district Limburg	56.400	111.932	67.568	125.862
Totaal districten en afdelingen	5.372.534	3.063.080	3.049.243	3.730.467

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