

Geleidebrief informatief

Naam voorstel 16002028	Brief GS van 4 februari 2016 over Jaarprogramma Mobiliteit Zeeland 2016 en werkplan ROVZ 2016		
Betreft vergadering	Commissie Economie	12 februari 2016	
Te verzenden aan	Commissie Economie via iBabs		
Verzenddatum	5 februari 2016		
Commissiegriffier	Annemieke Lobik	0118 - 631888	am.lobik@zeeland.nl
Statenadviseur	Simon de Visser	0118 - 631594	s.de.visser@zeeland.nl
Inhoudelijk ambtenaar	Ferry Chervet	0118 - 631644	f.chervet@zeeland.nl
Verantwoordelijk bestuurder	AJ. Van der Maas		

Inhoudelijk	
Aanleiding	Jaarprogramma Mobiliteit Zeeland 2016 en werkplan ROVZ
Bevoegdheid	GS
Wat is het voorstel?	Kennis te nemen van de informatie.
Toelichting	Medio 2016 wordt het Mobiliteitsplan Zeeland naar verwachting bestuurlijk vastgesteld. 2016 is een overgangsjaar tussen het vigerende Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP), dat eind 2015 afliep en het nieuwe Mobiliteitsplan. In het jaarprogramma Mobiliteit Zeeland 2016 zijn de bestaande en nieuwe beleidsambities samengebracht en is er een uitwerking gemaakt in een activiteitenprogramma passend bij de beschikbare middelen en de beschikbare capaciteit. Tevens is het werkplan ROVZ vastgesteld.
Kosten en dekking	Totale lasten zijn opgenomen in de begroting 2016
Overige informatie	



16002028



Provincie Zeeland

bericht op brief van: -
uw kenmerk: -
ons kenmerk: 16002025
afdeling: Mobiliteit en Samenleving
bijlage(n): 2
behandeld door: F. Chervet
doorkiesnummer: 0118-631644
onderwerp: Jaarprogramma Mobiliteit Zeeland 2016 en werkplan ROVZ 2016

De voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland
p/a Statengriffie

PROVINCIE ZEELAND	
AFD. SG	AMBT.
AFD. TERMIJN	P. Joosse
DATUM	- 4 FEB. 2016
DOC. NR.	16002028
ZAAK NR.	
CLASS.	

verzonden:

04 FEB. 2016

Middelburg, 4 februari 2016

Geachte voorzitter,

Op 2 februari jl. hebben gedeputeerde staten het jaarprogramma Mobiliteit Zeeland 2016 en het werkplan 2016 van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) vastgesteld. In het jaarprogramma Mobiliteit staat aangegeven aan welke activiteiten in 2016 uitvoering wordt gegeven ter invulling van het provinciale mobiliteitsbeleid. De meer beheersmatige zaken die voortvloeien uit de provinciale taak als beheerder van wegen, kanalen en kunstwerken maken geen onderdeel uit van dit programma. Tegelijk met het jaarprogramma Mobiliteit hebben gedeputeerde staten het werkplan van het ROVZ vastgesteld. Dit werkplan bevat een overzicht van alle activiteiten rondom het thema verkeersveiligheid die in het jaarprogramma Mobiliteit over meerdere programmalijnen zijn verdeeld en geeft daar een nadere detaillering aan.

Wij stellen voor dat u beide stukken in het kader van de actieve informatieplicht agendeert in de commissie Economie.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,
namens dezen,mevr. drs. R. de Jong,
hoofd afdeling Mobiliteit en Samenleving.

JAARPROGRAMMA MOBILITEIT ZEELAND 2016

Datum: 27 januari 2016
Versienr.: Vastgesteld door GS (2 februari 2016)
Auteur: Werkgroep Jaarplan Mobiliteit
Afdeling: Mobiliteit en samenleving

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Leidende uitgangspunten	3
1.2. Inhoud	3
1.3. Samenwerking	4
1.4. Financiën	4
1.5. Monitoring en beleidsevaluatie	5
1.6. Werkplan Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ)	5
1.7. Leeswijzer	6
2. Terugblik 2015	7
2.1. We werkten aan een nieuw mobiliteitsbeleid	7
2.2. We werkten verder aan de voorbereiding van nieuwe infrastructuur	7
2.3. We werkten verder aan het openbaar vervoer	9
2.4. We dachten na over de toekomst van het fietsvoetveer Vlissingen-Breskens	9
2.5. We werkten verder aan vermindering van het aantal verkeersslachtoffers	9
2.6. We hebben op landelijk niveau inzet gepleegd om regionale ambities te verwezenlijken	10
3. Programma Sterke Netwerken	11
3.1. Omschrijving programma	11
3.2. Wat gaan we doen?	13
4. Programma Bedrijvigheid	18
4.1. Omschrijving programma	18
4.2. Wat gaan we doen?	19
5. Programma Beleven: recreatie en toerisme	26
5.1. Omschrijving programma	26
5.2. Wat gaan we doen?	27
6. Programma Wonen en Leven	36
6.1. Omschrijving programma	36
6.2. Wat gaan we doen?	37
7. Vaste werkstroom	44
7.1. Inleiding	44
7.2. Beschrijving activiteiten	44
7.2.1. Verkeersveiligheid	44
7.2.2. Openbaar vervoer	48
8. Bestedingsplan 2016	53
Bijlage 1: werkplan ROVZ (apart bijgevoegd)	54
Bijlage 2: bestedingsoverzicht exploitatie openbaar vervoer	55
Bijlage 3: investeringen infrastructuur	56

1. Inleiding

Het afgelopen jaar is een nieuw Mobiliteitsplan Zeeland voorbereid, bestaande uit een mobiliteitsvisie (horizon 2028) en een mobiliteitsprogramma (horizon 2019, huidige collegeperiode). Medio 2016 wordt het Mobiliteitsplan Zeeland naar verwachting bestuurlijk vastgesteld. 2016 is een overgangsjaar tussen het vigerende Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP), dat eind 2015 afliep en het nieuwe Mobiliteitsplan. In dit jaarprogramma 2016 zijn de bestaande en nieuwe beleidsambities samengebracht en is er een uitwerking gemaakt in een activiteitenprogramma passend bij de beschikbare middelen en de beschikbare capaciteit.

1.1. Leidende uitgangspunten

Het Coalitieakkoord 'Krachten Bundelen', de opgaven uit het Mobiliteitsplan en de resultaten van bijeenkomsten met stakeholders zijn leidend geweest bij het samenstellen van het Jaarprogramma. Daarbij is rekening gehouden met de organisatie-brede interne verandersporen. Zo worden via een nog te ontwikkelen investeringsstrategie de uitkomsten van het veranderspoor *zero based budgeting* verwerkt in ons bestedingsplan. Door in het Jaarprogramma te kiezen voor opgaven sluiten we aan op het Coalitieakkoord. Alle opgaven uit het Coalitieakkoord, die direct of indirect betrekking hebben op mobiliteit, staan vermeld in het Mobiliteitsplan en het Jaarprogramma.

1.2. Inhoud

Een verandering is dat we in 2016 de overstap maken van sectoraal- naar opgavegericht, programmatisch en integraal beleid. In de afgelopen jaren werkte de afdeling binnen de sectoren openbaar vervoer, verkeersveiligheid, infrastructuur en mobiliteit. Nu kiezen we voor een mobiliteitsbeleid waarbij de gebruiker en de belangrijkste opgaven voor Zeeland centraal staan. Daarbij focussen we op de programma's 'Sterke Netwerken', 'Bedrijvigheid', 'Wonen en Leven' en 'Beleven'. Sterke Netwerken is gericht op een snel, betrouwbaar en veilig hoofdnetwerk over de weg en per openbaar vervoer voor alle gebruikers. Daarmee legt het een goede basis voor de overige programma's. Bedrijvigheid draait om de verbetering van de verbindingen binnen Zeeland en met de omgeving als belangrijke voorwaarde voor economische ontwikkeling in Zeeland. Belangrijke opgave in dit programma is het faciliteren van multimodaal goederenvervoer, zakelijk verkeer en woon-werkverkeer. Het programma Beleven focust zich op de relatie tussen mobiliteit en recreatie en toerisme. De opgave is dat enerzijds recreanten en toeristen zo gemakkelijk mogelijk de plaats van bestemming kunnen bereiken. Anderzijds, moeten zij, eenmaal aangekomen, de omgeving zo optimaal mogelijk kunnen beleven. Wonen en leven tenslotte kent een bredere scope. Dit programma gaat alle Zeeuwen aan. Optimale bereikbaarheid van voorzieningen als zorg, scholen en winkels en de aanpak van verkeersonveilig gedrag is de centrale opgave.



1.3. Samenwerking

Krachten bundelen is het motto van het coalitieakkoord. Samen met verschillende partners werken aan de kwaliteiten van Zeeland op basis van eigen rollen en verantwoordelijkheden staat centraal. We staan in Zeeland ook op het terrein van mobiliteit en verkeersveiligheid voor forse opgaven die de Provincie niet alleen kan oplossen. Dit betekent dat we voor de uitvoering van de programma's samen gaan optrekken met de belanghebbende externe partijen, bijvoorbeeld op het gebied van toeristische mobiliteit waar grote kansen liggen en de rol die mobiliteit speelt voor leefbaarheid. Daarnaast bestendigen wij de samenwerking met de wegbeheerders alsmede het gezamenlijk platform van het ROVZ voor een sterk gezamenlijk netwerk van wegen voor alle vervoersmodaliteiten, de aanpak van dat netwerk via (zo mogelijk per regio) infrastructuurverbeteringen en de beïnvloeding van onveilig gedrag van de weggebruiker. Ten aanzien van het ROVZ geldt dat van de partners in 2016 meer wordt verwacht om de collectief afgesproken doelen te realiseren. Dit vraagt om nieuwe samenwerkingsafspraken: wie pakt welke projecten op en welke succesvolle projecten kunnen we intensiveren.

Voor een gezamenlijke afstemming van beleidsontwikkeling en –uitvoering is het Provinciaal Overleg Verkeer en Vervoer een belangrijk overlegplatform. De effectiviteit van dit bestuurlijk platform willen wij in 2016 versterken, onder andere door het invoeren van een ambtelijk vooroverleg.

Ook binnen de provinciale organisatie is sprake van een krachtenbundeling door het integraal ontwikkelen en uitvoeren van het mobiliteitsbeleid, met de voor Zeeland relevante opgaven als gemeenschappelijke noemer. Vooral de programma's 'Beleven' en 'Wonen en Leven' vragen om deze breedte.

1.4. Financiën

Met ingang van 2016 is er geen geormerkt verkeer- en vervoerbudget meer vanuit de landelijke Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer. Deze middelen worden dan onderdeel van het Provinciefonds. Daarnaast wordt met ingang van 2017 de provinciale begroting vanuit het *zero based* principe opgebouwd. Naast de uitgaven die vanuit wettelijke, contractuele of bestuurlijke verplichtingen vastliggen (zoals de

concessie busvervoer en enkele infrastructurele projecten), worden uitgaven voor beleidsambities op het gebied van mobiliteit afgewogen tegenover ambities op andere beleidsterreinen. Daardoor is het niet mogelijk een financieel meerjarenperspectief in dit Jaarprogramma op te nemen, zoals tot nu toe gebruikelijk was. In hoofdstuk 8 is het bestedingsplan voor 2016 opgenomen.

1.5. Monitoring en beleidsevaluatie

Een belangrijk aandachtsgebied binnen het werkveld Mobiliteit is de monitoring van diverse soorten mobiliteitsgegevens. Belangrijkste aandachtsgebieden zijn:

- openbaar vervoer (onder andere bezettingsgraad, stiptheid, rituitval)
- verkeersveiligheid (onder andere verkeersslachtoffers, alcoholgebruik)
- motorvoertuigen/fietsen (onder andere intensiteiten, snelheden)

We verzamelen zélf gegevens, maar ook andere partijen doen dit, zoals Connexxion, Rijkswaterstaat, CBS en politie/verzekeraars.

Bij elkaar zorgen deze gegevens om de vinger aan de pols te houden en om te zien of de juiste koers nog wordt gevaren. Naast het bijhouden van welke acties en maatregelen zijn uitgevoerd ('output'), staat daarbij vooral het bereiken van de gestelde doelen ('outcome') centraal. Deze informatie is dan vervolgens weer input voor (verdere) ontwikkeling van het beleid en de beleidsprogrammering via het jaarprogramma. De doelen en bijbehorende indicatoren zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan Zeeland.

De ambitie voor 2016 is om de monitoring van diverse soorten gegevens nog nadrukkelijker te koppelen aan de beleidscyclus. Dit gebeurt onder andere door het instellen van een periodiek monitoringsoverleg tussen de programmatrekkers en de monitoringsmedewerkers. Daarnaast gaat voor het openbaar vervoer het concessie management conform het eind 2015 opgestelde concessie management plan van start.

Naast het structureel meten van diverse soorten mobiliteitsgegevens om te bezien of doelen behaald worden, vindt ook ad hoc-onderzoek plaats naar de effectiviteit van beleid, beleidsevaluatie.

Daarbij staat de vraag centraal of de beleidsmaatregelen ook daadwerkelijk het gewenste effect hebben gehad. Voor 2016 staat onder andere een evaluatie van de in 2015 nieuw ingevoerde haltetaxi gepland. Daarnaast wordt ook de effectiviteit van de bus-concessie tegen het licht gehouden.

1.6. Werkplan Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ)

Het ROVZ is een samenwerkingsverband met vijftien partners op het gebied van het stimuleren van de verkeersveiligheid in Zeeland. Het gezamenlijke beleid van de partners krijgt vorm in de zogeheten speerpunten. Dat zijn 'fiets', 'snelheid' en het nieuwe speerpunt 'aandacht'. Deze speerpunten zijn onderdeel van de programmalijn 'Wonen en Leven' (hoofdstuk 6). Daarnaast blijft het ROVZ invulling geven aan de al langer bestaande basisprogramma's 'educatie en voorlichting', 'sensibilisering' en 'verkeershandhaving'. Om verwarring te voorkomen met de programma's uit het Mobiliteitsplan noemen we deze basisprogramma's nu 'werklijnen'. De werklijnen zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van dit Jaarprogramma, waar de basisactiviteiten van het werkveld Mobiliteit worden beschreven. Daarmee is de werkagenda van het ROVZ voor 2016 integraal onderdeel van dit Jaarprogramma.

Vanwege de bijzondere status van het ROVZ als samenwerkingsverband zijn de activiteiten van het ROVZ voor 2016 uitgebreider beschreven in een apart werkplan dat als bijlage bij dit Jaarprogramma is opgenomen. Daarin is ook aandacht voor de voorgenomen verandering in de samenwerking.

1.7. Leeswijzer

Voordat wordt ingegaan op de activiteiten voor 2016 kijken we in hoofdstuk 2 terug op wat in 2015 is bereikt. In hoofdstuk 3 t/m 6 worden de vier programmalijnen uitgewerkt en benoemen we na een algemene beschrijving van het programma concreet wat we in 2016 gaan doen en wat we daarmee willen bereiken. In hoofdstuk 7 beschrijven we enkele basisactiviteiten die belangrijk zijn voor de ontwikkeling en evaluatie van beleid en voor ons opdrachtgeverschap voor regionaal openbaar vervoer. Hoofdstuk 8 bevat het bestedingsplan van de in het Jaarprogramma genoemde activiteiten en projecten. In hoofdstuk 9 tenslotte is het werkplan ROVZ 2016 als bijlage opgenomen.



2. Terugblik 2015

Dit hoofdstuk bevat een bloemlezing van de in 2015 bereikte resultaten.

2.1. We werkten aan een nieuw mobiliteitsbeleid

In 2015 is verder gewerkt aan het ontwikkelen van nieuw mobiliteitsbeleid, waarbij de insteek is gekozen van maatschappelijke opgaven in relatie tot mobiliteit. Centraal staan de vier programmalijnen: 'Sterke Netwerken', 'Bedrijvigheid', 'Beleven' en 'Wonen en Leven'. Inmiddels ligt er een Ontwerp Mobiliteitsplan, bestaande uit een mobiliteitsvisie (horizon 2028) en een programma-uitwerking (2017-2019), dat na de inspraakfase naar verwachting begin juni definitief wordt vastgesteld.

2.2. We werkten verder aan de voorbereiding van nieuwe infrastructuur

Op basis van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Zeeland 2015-2019 hebben we in 2015 voorbereidingen getroffen voor diverse infrastructuurprojecten. Het betreft zowel projecten in de initiatief-fase als projecten waarover al zekerheid bestaat over uitvoering. In 2015 is het volgende bereikt:

Initiatief-fase

N290 Terneuzen-Terhole: het voorlopige ontwerp voor de twee deeltracés (Terneuzen-Zaamslag en Rapenburg Tol-Terhole) is conform planning opgesteld. Er liggen voorstellen voor versobering en fasering. Daarbij is een koppeling gelegd met een duurzame inrichting door middel van een kansendossier voor implementatie van duurzame maatregelen. Hiermee is de basis gelegd om te komen tot een definitief ontwerp. In de uitgewerkte variant is een aansluiting (rotonde) voorzien met de door de gemeente Terneuzen nieuw aan te leggen Laan van Othene, die de wijk Othene verbindt met de N290. Het voorstel is om het traject Terneuzen-Zaamslag als eerste aan te pakken. Het doel is om de verkeersveiligheid en doorstroming op de N290 te verbeteren door het landbouwverkeer niet meer op de hoofdrijbaan toe te staan, maar af te wikkelen via parallelwegen. Daarnaast krijgen fietsers een vrijliggend fietspad.

N673 Zanddijk Kruiningen-Yerseke: in 2015 is de vergelijkingsstudie afgerond. Daarbij is gekeken naar een aantal tracés tussen Yerseke en de A58 en de reconstructie van de N673. Daaruit bleek de financiële omvang van het project. De Provincie en de gemeente Reimerswaal besloten gezamenlijk om het project te faseren. De gemeente Reimerswaal nam aansluitend het initiatief voor het uitvoeren van een studie naar de ontsluitingsstructuur van Yerseke en de bedrijventerreinen, in het bijzonder het bedrijventerrein Olzendepolder, aan de zuidzijde. Het is een integrale studie waarbij een ontwerp is gemaakt voor de inrichting van het nieuwe bedrijventerrein Olzendepolder en de zuidelijke ontsluiting van Yerseke. In februari 2016 komt er een bestuurlijk overleg tussen Provincie en gemeente om de vervolgstappen te bepalen.

N256 Goes-Zierikzee: in 2015 is aan de hand van het rapport van RoyalHaskoningDHV gekeken naar *quick wins* om de aansluitingen bij Goes (Tindenplein), Wilhelminadorp en de Zandkreek te verbeteren.

Voor de aansluiting Goes resulteerde dit in de verbetering van de afstelling van de verkeersregelininstallatie. Afgesproken is om verdere aanpassingen aan het kruispunt te bekijken in relatie tot andere plannen (aanpassing Tiendenplein tot turborotonde en de aanpak van de situatie bij 's Heer Hendrikskinderen). Bij de Zandkreeksluis heeft een verkeerspsycholoog aanvullend onderzoek gedaan. Dat resulteerde in aanvullende bebording en het verlengen van de vangrail.

Voor de kruising bij Wilhelminadorp (Langeweg) is afgesproken om de situatie te monitoren. Verwacht wordt dat als de situatie bij de Zandkreeksluis verbetert, dit tot minder knelpunten bij deze kruising leidt.

Landbouwroute Poortvliet: voor het gedeelte tussen Poortvliet en de verkeersregelininstallatie bij de Oesterdam, is een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een inrichting conform de eisen voor een gebiedsontsluitingsweg, daarbij rekening houdend met landbouwverkeer, fietsverkeer enzovoort. Als de voorkeursvariant bekend is, wordt bekeken of deze, vooruitlopend op beschikbaar budget, al meegenomen kan worden in de besprekingen met grondeigenaren.

Uitvoering

Recreatie-verdeelweg 3^e fase (RVW): op 18 december 2015 is de samenwerkingsovereenkomst voor de RVW 3^e fase ondertekend met onder andere afspraken over rollen, taken, verantwoordelijkheden, financiën voor de verdere voorbereiding en aanleg van de weg.

A58 Zuidelijke Aansluiting Goes: in 2015 zijn de bestemmingsplannen voor de aansluiting door de gemeenteraden van Goes en Borsele vastgesteld. Daarnaast is het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt. De Provincie heeft daarbij met name een toetsende en meedenkende rol gehad. Daarnaast is met diverse partijen overleg gevoerd over de op te stellen samenwerkingsovereenkomsten. Met name die met RWS is daarbij van groot belang.

N258 Absdale-Hulst: na een bewonersbijeenkomst is het ontwerp van de reconstructie aangepast aan de wensen van de omgeving. Het ontwerp is tot stand gekomen in samenwerking met de Dorpsraad Absdale, de gemeente Hulst en het Waterschap Scheldestromen. Voor realisatie van het project is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. De inspraakprocedure daarvoor is medio oktober gestart en loopt door tot in 2016.

Landbouwroute Hulst: deze route is voor de zomer van 2015 gerealiseerd. Voor het landbouwverkeer is langs de N290 ten zuiden van Hulst een aparte, snellere route gerealiseerd.



Hierdoor hebben de kern Sint Jansteen en het zuidelijk deel van de bebouwde kom van Hulst geen doorgaand landbouwverkeer meer. Binnen de bebouwde kom is het een stuk veiliger geworden voor met name fietsers en voetgangers. Ook geluidsoverlast en trillingen zijn afgenomen. De route is aangelegd met POP2-gelden.

2.3. We werkten verder aan het openbaar vervoer

In 2014 is het busvervoer voor heel Zeeland aanbesteed en gegund aan Connexion. De nieuwe dienstregeling startte op 1 maart 2015. Al snel moesten enkele knelpunten worden opgelost. Tegelijkertijd met de nieuwe dienstregeling is de haltetaxi gestart. Het is een nieuw concept van vraagafhankelijk vervoer op trajecten waar de bus niet meer rijdt. De Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland verzorgt de ritplanning voor de haltetaxi.

Ook zijn er enkele nieuwe buurtbusprojecten opgestart, waardoor het totaal buurtbuslijnen voor heel Zeeland nu op 18 komt.

Verder is invulling gegeven aan het concessie management door de Provincie van de aan Connexion verleende bus-concessie.

2.4. We dachten na over de toekomst van het fietsvoetveer Vlissingen-Breskens

Omdat in 2014 de Europese aanbesteding van het fietsvoetveer niet was gelukt, is de exploitatie van de veerdienst per 1 januari 2015 ondergebracht bij een provinciale BV (looptijd maximaal 4 jaar). In 2015 is gewerkt aan een visie op de toekomst van het fietsvoetveer, waarin diverse scenario's zijn uitgewerkt en doorgerekend. Provinciale Staten zullen de toekomstvisie in het voorjaar van 2016 vaststellen.

2.5. We werkten verder aan vermindering van het aantal verkeersslachtoffers

Samen met de regionale partners heeft de Provincie onder de vlag van het ROVZ in 2015 verder gewerkt aan het bereiken van de doelstelling 'Op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers'. Daarbij is ingezet op zowel gedragsbeïnvloeding als infrastructuur met als specifieke speerpunten 'fiets' en 'snelheid'. Concrete acties op het gebied van gedragsbeïnvloeding in 2015 zijn geweest:

Speerpunt Fiets

In 2015 is de fietshelmen campagne afgerond. De SWOV en VeiligheidNL zijn gestart met het evalueren en analyseren van 5 jaar campagnevoeren.

Om de fietsveiligheid van oudere fietsers te verbeteren zijn in samenwerking met VVN en enkele fietswinkels vijf e-bikedagen georganiseerd. Ook is gestart met een onderzoek naar het stimuleren van het gebruik van beschermingsmiddelen door oudere fietsers en hoe zij meer bewust kunnen worden van hun mogelijkheden en beperkingen.

Speerpunt Snelheid

Samen met de gemeenten Borsele en Terneuzen, waterschap Scheldestromen, VVN en politie zoekt het ROVZ naar een effectieve aanpak voor hoge rijsnelheden op 30 km- en 60 km-wegen. Essentieel in de aanpak is de combinatie van buurtparticipatie, gedragsbeïnvloeding, mogelijke infrastructurele ingrepen en

handhaving. De aanpak testen we in totaal op vijf locaties. Afgelopen jaar zijn we gestart op drie locaties: de Margarethaweg en Oude Vaart in Terneuzen en de Molendijk in 's Heerenhoek .

Aandacht op de weg

De politie controleerde in de eerste twee maanden van 2015 intensief op het gebruik van smartphones achter het stuur. Het ROVZ ondersteunde de actie met voorlichtingsmateriaal. In het najaar is deze actie aangevuld met voorlichtingsacties voor jonge automobilisten (@thewheel, waarbij voorlichters van TeamAlert jongeren vragen om een week lang geen mobiel te gebruiken achter het stuur) en fietsers ('Licht aan, apps uit').

Educatie en voorlichting

In 2015 groeide het aantal basisscholen met het Zeeuws Verkeersveiligheidslabel (ZVL). Dit ondanks het sluiten en fuseren van basisscholen. De groei is gerealiseerd door een maatwerkaanpak per gemeente. Het aantal voortgezet onderwijscholen dat meedoet aan VEVO is nog steeds bijna 100%. Het bereik van het aantal leerlingen groeit licht. In 2015 hebben weer 500 jonge automobilisten (18-28 jaar) meegedaan aan de training van Trials.

Infrastructuur

Binnen het aandachtsgebied infrastructuur stond in 2015 het opstellen van het categoriseringsplan op basis van de eerdere uitgevoerde kwaliteitstoetsen wegencategorisering centraal. Het categoriseringsplan gaat onderdeel uitmaken van het nieuwe Mobiliteitsplan. Bijzondere aandacht vraagt de regio Walcheren waar verkeerskundig drie netwerkvarianten mogelijk zijn.

Monitoring

Tenslotte is gewerkt aan het verbeteren van de monitoring van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers in Zeeland. Nauwkeurige informatie over aantallen slachtoffers is belangrijk om een beeld te krijgen van het effect van de genomen maatregelen.

2.6. We hebben op landelijk niveau inzet gepleegd om regionale ambities te verwezenlijken

Met voorwerk in de OV- en spoortafel is in het bestuurlijk overleg (BO) MIRT afgesproken dat het Rijk samen met ons optrekt richting Vlaanderen voor de verdere afstemming over de spoorverbinding Vlissingen-Antwerpen (VEZA). Ook de afdekking van de meerkosten voor het project Sloeweg is in het BO MIRT besproken. Afgesproken is om met elkaar in gesprek blijven en een koppeling te leggen met het financieel overschot van het project Sluiskiltunnel.

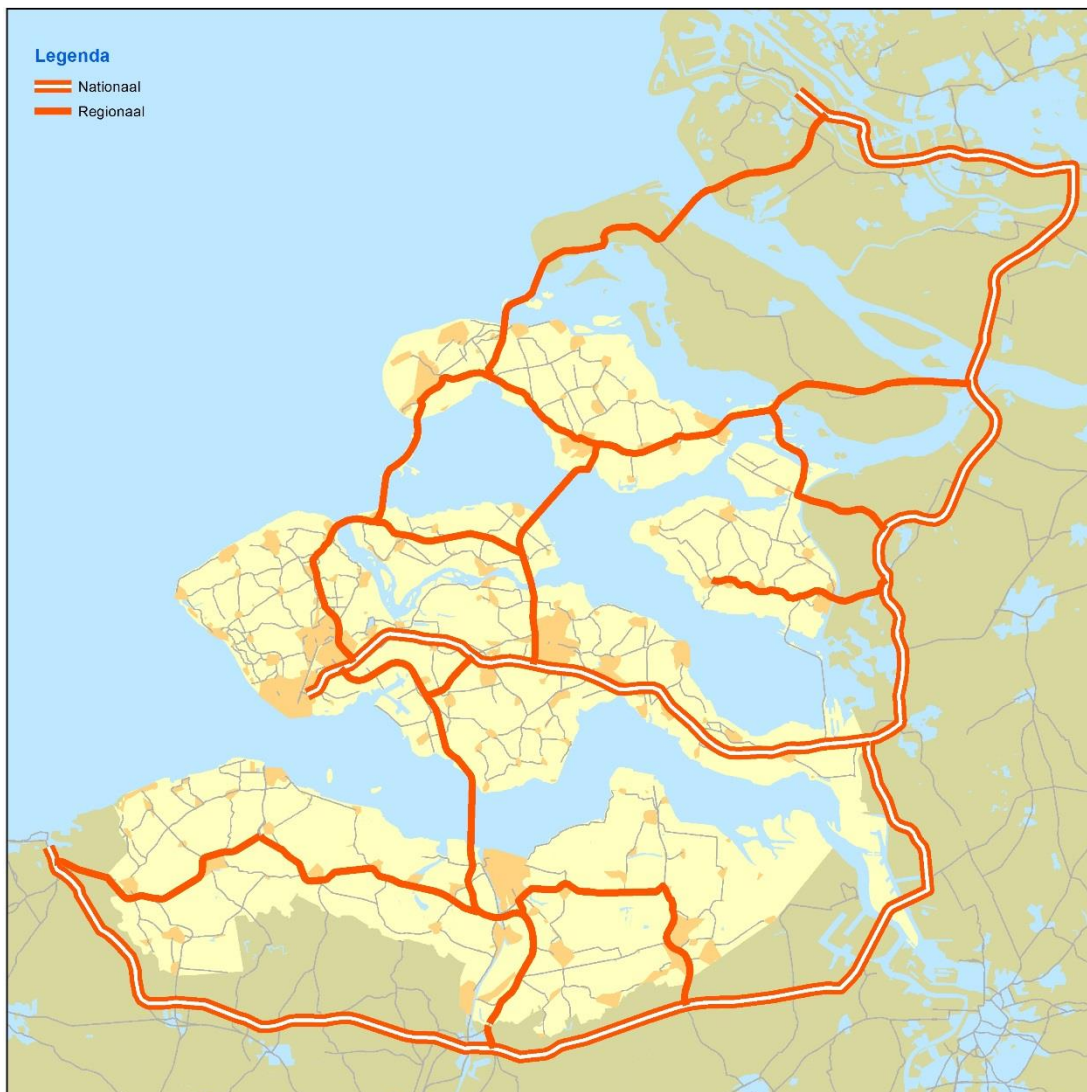
Ook over de nautische toegang van de zeehavens ('De Wielingen') is aan de orde geweest. Rijk en regio hebben nu overeenstemming over een smallere, maar diepere Sloegeul ('maatwerkgeul') als oplossingsrichting en trekken op basis hiervan verder gezamenlijk op in de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie (VNSC).

3. Programma Sterke Netwerken

De hoofdstukken 3 t/m 6 beschrijven de activiteiten die in 2016 worden uitgevoerd binnen de vier programmaliijnen van het Mobiliteitsplan. Elk hoofdstuk begint met een algemene beschrijving van het programma, waarna de afzonderlijke activiteiten uitgebreid worden beschreven.

3.1. Omschrijving programma

Een belangrijke ambitie voor Zeeland is het garanderen van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk over de weg én per openbaar vervoer. Geografisch kent de provincie grote afstanden en voorzieningen zoals ziekenhuizen, scholen en winkels schalen steeds meer op. Daarnaast moeten steeds meer inwoners in Zeeland verder reizen voor hun werk. Om ervoor te zorgen dat deze locaties binnen acceptabele reistijden kunnen worden bereikt, is het nodig te investeren in sterke netwerken.



Hoofdwegennet in en rond Zeeland

Het hoofdnetwerk verbindt de onderlinge delen van Zeeland met elkaar en met omliggende meer stedelijke gebieden. Naast snelheid en betrouwbaarheid is verkeersveiligheid een eerste vereiste. Voor de overige wegen in Zeeland ligt het accent minder op snelheid en betrouwbaarheid maar evenzeer op veiligheid met vooral aandacht voor de meer kwetsbare deelnemers zoals fietsers. Met name in die laatste categorie vallen nog te veel verkeersslachtoffers. Daarnaast is sprake van veel eenzijdige ongevallen, door afleiding en/of een te hoge snelheid.

Om de veiligheid en de doorstroming te bevorderen is er een drietal instrumenten namelijk de wegcategorisering, de toepassing van de Basiskenmerken Wegontwerp (BKWO) en de kwaliteitsnetwerken.

Een goede wegcategorisering is een basisvoorwaarde om in samenhang naar bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te streven. Hiermee richten we de weginfrastructuur zo veilig mogelijk in en bundelen we het verkeer op de belangrijkste wegen. Het verkeer over langere afstanden verplaatst zich over stroomwegen. Gebieden worden ontsloten via gebiedsontsluitingswegen. En bestemmingsverkeer bereikt de eindbestemming via erftoegangswegen.

Elk van deze wegsoorten heeft specifieke wegkenmerken en inrichtingseisen: de BKWO, vastgesteld door kenniscentrum CROW. Die kenmerken en eisen zijn ons uitgangspunt.

Daarnaast zijn er kwaliteitseisen voor belangrijke routes (kwaliteitsnetwerken) voor goederenvervoer, landbouw- en fietsverkeer en het kernnet openbaar vervoer.

Om genoemde doelen te bereiken zijn maatregelen nodig zoals investeringen in nieuwe wegen maar vooral herinrichting van bestaande wegen. Waar mogelijk wordt ingezet op gedragsverandering bij de reiziger, zodat deze een ander vervoermiddel, tijdstip of route kiest.

Voor het openbaar vervoer streven we naar versnelling van de treinverbinding Vlissingen-Amsterdam en van een aantal directe buslijnen tussen de verschillende gebiedsdelen.

3.2. Wat gaan we doen?

Naam activiteit		Ontwikkelen investeringsstrategie infrastructuur	
<p>Om infrastructurele projecten efficiënt en doelmatig te realiseren, zet de Provincie in op de ontwikkeling van een gezamenlijke investeringsstrategie met alle Zeeuwse wegbeheerders. Daarbij investeren we eerst in de kwaliteit van wegen met de grootste prioriteit: doorgaande wegen (stroomwegen) en gebiedsontsluitingswegen. Daarna ligt de focus op het autoluw maken van specifieke gebieden en op de 'afwaardering' van erftoegangswegen die nu een verbindend karakter hebben.</p> <p>Samen met andere wegbeheerders wordt een prioriteitenlijst opgesteld, waarbij iedere wegbeheerder een eigen financiële of politieke afweging maakt welk probleem als eerste wordt opgepakt.</p> <p>De wijze waarop de knelpunten of prioriteiten worden aangepakt, kan verschillen van de traditionele wijze van werken. Bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij het oppakken van een knelpunt zal het omliggende gebied in samenhang worden gezien. Tegelijkertijd worden in het gebied flankerende maatregelen genomen en eventuele knelpunten opgelost. • De veiligheid op het Zeeuwse wegennet kan in veel gevallen verbeterd worden door te richten op specifieke wegkenmerken. Bijvoorbeeld perceelaansluitingen of zachte berm. Vaak zijn het quick wins die gecombineerd kunnen worden met groot onderhoud. Een programmatische aanpak waarbij een bepaald aspect Zeelandbreed wordt gezien is dan mogelijk. 			
Eindresultaat 2016	Prioriteitenlijst infrastructuurprojecten 2017 – 2027		
Tussenresultaten 2016	afwegingskader plus knelpuntenlijst wegen	januari 2016	
Benodigd budget	Provincie extern	- -	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	- afdeling Planvorming en Realisatie - afdeling Beheer en Onderhoud		
Externe partners	- wegbeheerders in Zeeland		

Naam activiteit		Realisatie geplande projecten	
<p>Vooruitlopend op de dit jaar te ontwikkelen investeringsstrategie worden eerder geprioriteerde en uitgewerkte projecten de komende jaren wel uitgevoerd. Voor een deel vindt mogelijk herprioritering plaats afhankelijk van de financiële omstandigheden.</p> <p>Een aantal projecten is dusdanig vergevorderd in voorbereiding en soms uitvoering dat ze zeker in 2016 en 2017 worden uitgevoerd. Te noemen zijn:</p>			

- N62 bestaande uit Sloeweg (2016) en Tractaatweg (2018). Wat betreft de Sloeweg zal in 2016 nadere studie, afweging en besluitvorming plaats vinden over de te kiezen variant voor het knooppunt Bernhardweg – Sloeweg. De toekomstig benodigde capaciteit, ruimtelijke aspecten maar vooral de beschikbare financiën zijn bepalend voor de keuze. Uitvoering van de Tractaatweg start in 2017
- N656, fietspad Oud Vossemeer – Broeksedijk wordt in 2016 aangelegd
- N665, fietspad Lewedorp – Arnemuiden; projectplan met eventueel nog varianten wordt in 2016 aan GS voorgelegd
- N258, rotonde, vrij liggend fietspad en parallelweg Absdale – Hulst; projectplan is medio 2015 door GS vastgesteld en het project zal medio 2016 worden aanbesteed
- 3^e fase Recreatie-verdeelweg (Schouwen-Duiveland)

Definitieve besluitvorming over een tweetal in 2017 geprogrammeerde projecten moet nog plaatsvinden namelijk:

- N665 – N666, T-aansluiting Drieweg
- N662, Ovonde op kruising met Marie Curieweg (Ritthem; ontsluiting Marinierskazerne)

Het eerste project kan afhankelijk van de beschikbaar gestelde middelen in het kader van de zero based begroting nog in heroverweging genomen worden. Bij de andere twee projecten heeft de Provincie zich onder voorwaarden verplicht deze uit te voeren.

Naast bovenstaande 'zekere' projecten zal in 2016 de voorbereiding van een aantal projecten verder ter hand worden genomen. Voor een deel betreft dit de prioritaire projecten genoemd in het collegeprogramma en voor een deel projecten die in het MIZ zijn geprogrammeerd en die al langer in voorbereiding zijn, te weten:

- reconstructie N290 Terneuzen – Zaamslag inclusief aanleg rotonde ter ontsluiting van de woonwijk Othene in Terneuzen; in 2016 zal het ontwerp worden opgesteld
- N673, 1^e fase Zanddijk naar Yerseke
- N286, aanleg landbouwrouten in de vorm van een parallelweg langs de rondweg Poortvliet

Tijdstip van aanleg en scope van deze projecten wordt nader afgewogen op basis van het beschikbare budget en de keuzes die in de investeringsstrategie worden gemaakt. De aanleg van een landbouwrouten bij Poortvliet kan in 2017 plaatsvinden en in 2016 verder worden voorbereid. Voor welke projecten nog meer gestart wordt met de planvoorbereiding is afhankelijk van de op te stellen investeringsstrategie. Momenteel vindt studie plaats naar de landbouwrouten Tholen – Poortvliet, rondweg Oud Vossemeer en de kruisingen N289 en de Stationsweg bij Kruiningen.

Eindresultaat 2016	Uitvoering/definitieve besluitvorming infraprojecten (zie hierboven)	
Benodigd budget	Provincie	€ 7.570.000 (exclusief N62)

	extern	-
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Planvorming en Realisatie - afdeling Beheer en Onderhoud	
Externe partners	- gemeenten	

Naam activiteit		Optimaliseren kernnet openbaar vervoer	
<p>In maart 2015 is de nieuwe dienstregeling van de nieuwe busconcessie van start gegaan. Uitgangspunten daarvoor zijn dat de vraag de basis is voor het aanbod en er snelle, directe en relevante verbindingen worden geboden.</p> <p>Met de nieuwe concessie zijn – mede als gevolg van een doorgevoerde bezuiniging – belangrijke veranderingen doorgevoerd. Diverse lijnen zijn geschrapt en in ruil daarvoor is de haltetaxi ingevoerd. Het nieuwe systeem wordt geëvalueerd, waarbij onder andere wordt gekeken naar nog bestaande knelpunten. In afstemming met de partners wordt gezocht naar (slimme) oplossingen. De evaluatie wordt afgestemd op de evaluatie van de haltetaxi.</p>			
Eindresultaat 2016	Evaluatie nieuwe concessie openbaar busvervoer		
Tussenresultaten 2016	- opdrachtverlening - uitvoering evaluatie - eindrapportage	- 1 ^e kwartaal - 2 ^e /3 ^e kwartaal - 4 ^e kwartaal	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 40.000 -	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	-		
Externe partners	- Stichting Scholierenvervoer Zeeland - Gemeenten - Connexxion - OPOV		

Naam activiteit		Implementatie toekomstvisie fietsvoetveer	
<p>Met de opening van de Westerscheldetunnel in 2003 en het gelijktijdig vervallen van de autoveerdiensten, is de Provincie Zeeland verplicht om een fietsvoetveer tussen Vlissingen en Breskens aan te bieden. Doordat de meest recente aanbesteding geen inschrijvingen opleverde, gebeurt dit sinds 1 januari 2015 (t/m 2018) via de Westerschelde Ferry BV waarvan de Provincie 100% aandeelhouder is. Het aantal passagiers blijft achter bij de verwachtingen. Tegelijkertijd zijn de vaste kosten hoog en variabel. Dit maakt dat de dienst moeilijk aan te besteden is.</p> <p>Om de dienst meer toekomstbestendig te maken, is in 2015 begonnen met een toekomstvisie die in 2016 door PS zal worden vastgesteld. Deze toekomstvisie, waarin de reizigersprofielen leidend zijn, gaat uit van scenario's die variëren in de wijze waarop wordt omgegaan met dienstregeling, materieel en personeel.</p> <p>Na vaststelling van de toekomstvisie kan gestart worden met het doorvoeren van wijzigingen waarvoor niet gewacht hoeft te worden tot het aflopen van de huidige concessie, bijvoorbeeld quick wins in de dienstregeling en voorbereiden van aanpassingen in de bedrijfsvoering.</p>			
Eindresultaat 2016	Vaststelling toekomstvisie en starten met uitvoering van 'no regret'-aanpassingen passend in het voorkeursscenario.		
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - vaststelling van de toekomstvisie - quick wins dienstregeling doorvoeren - voorbereiden van aanpassingen in bedrijfsvoering 	<ul style="list-style-type: none"> - 2^e kwartaal - 3^e kwartaal - 4^e kwartaal 	
Benodigd budget	Provincie extern	- -	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	- afdeling Beheer en Onderhoud		
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Westerschelde Ferry BV - Gemeenten Vlissingen en Sluis - OPOV - Connexxion 		

Naam activiteit		Overige activiteiten Sterke Netwerken	
<p>Duurzame grond- weg- en waterbouw (Duurzaam GWW)</p> <p>Het college van GS heeft de ambitie de aanleg, reconstructie en beheer en onderhoud van onze (water)wegen duurzaam in te richten. Na vastgelegde positieve intenties in de door GS ondertekende Green Deal Duurzaam GWW is het tijd de methodiek van duurzaam GWW te integreren in onze plannen en werkwijzen. Gewerkt wordt aan een concreet plan van aanpak. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met assetmanagement en met de mogelijkheden die de toepassing van biobased en circulaire economie bieden.</p>			

Als eerste stap is van belang de door GS gewenste duurzaamheidskaders (ambities en doelen) voor infrastructurele projecten in kaart te brengen. Vervolgens is het zaak in de initiatieffase de uitgangspunten van duurzaam GWW te borgen en het plan van aanpak af te stemmen op het Provinciale beleid op het terrein van biobased en circulaire economie.

Versnellen treinverbinding Vlissingen-Amsterdam

Gelet op het grote belang van een goede bereikbaarheid van de provincie met de trein, met name in relatie tot de omliggende stedelijke gebieden, streeft de Provincie Zeeland naar een versnelling van de treinverbinding Vlissingen-Amsterdam. De spoorlijn Vlissingen-Amsterdam heeft twee belangrijke functies: een verbinding met de Randstad en de Brabantse steden en een verbinding voor verplaatsingen binnen de provincie zelf. Daarom zoeken we met het ministerie van IenM, ProRail en NS naar mogelijkheden om de verbinding te versnellen. Daarbij worden op voorhand geen opties, zoals het terugbrengen van de Intercity, uitgesloten. Dit mag echter niet ten koste gaan van de functie als verbinding binnen Zeeland. Versnellen kan bijvoorbeeld door de inzet van extra treinen of door treinen sneller te laten rijden (hogere netspanning en het nieuwe veiligheidssysteem ERTMS). Daarbij bekijken we de mogelijkheden van een interlokale trein. Versnellen kan uiteraard door niet alle stations in Zeeland meer aan te doen of deze permanent te sluiten. Vooralsnog gaat de Provincie Zeeland ervan uit dat het beoogde doel kan worden bereikt met het open houden van alle stations in Zeeland.

Groot onderhoud en assetmanagement

Voor sterke netwerken is het cruciaal dat die goed worden beheerd en onderhouden. Daarbij is de functie van belang en kan gedifferentieerd worden in onderhoud. Aan het hoofdnetwerk met hoge intensiteiten zullen hogere eisen gesteld worden. Daarnaast wordt er via de levensduurbenadering een relatie gelegd tussen nieuwbouw/renovatie enerzijds en beheer en onderhoud anderzijds. In 2016 worden de relaties tussen deze opgaven verder uitgewerkt en nieuwbouw c.q. renovatie zo veel mogelijk worden afgestemd op de beheersopgave.

4. Programma Bedrijvigheid

4.1. Omschrijving programma

Hoe kunnen we het Zeeuwse vestigingsklimaat voor bedrijven verbeteren? Dat is de centrale vraag achter de tweede programmalijn tot 2028: Bedrijvigheid. Om het Zeeuwse vestigingsklimaat te verbeteren en de provincie aantrekkelijk te maken voor bedrijven, zetten we in op de bereikbaarheid van zeehavens, grootschalige bedrijventerreinen en goede verbindingen over weg, water, spoor en door buisleidingen.

Ondanks een beperkt budget werkt de Provincie Zeeland in 2016 (mee) aan een aantal grote investeringsprojecten. Zo is het project Sloeweg in uitvoering, de Tractaatweg in voorbereiding en worden de investeringen in de Nieuwe Sluis Terneuzen voorbereid. In 2016 lobbyen en studeren we op verdere verbeteringen van (water)wegen en spoorverbindingen. Prioriteiten daarbij zijn de Midden-Zeeland route en de spoorverbindingen voor de zeehavens met België.

In de uitvoering willen we quick wins uitvoeren op de N256 (Goes-Zierikzee) om zodoende de doorstroming op de Midden-Zeeland route al een klein beetje te verbeteren. In 2016 wordt daarnaast gewerkt aan het realiseren van een vrachtwagenparkeerplaats en afspraken over handhaving op vrachtwagenparkeren in Zeeland. Verder wordt door extra inzet op verkeersmanagement de overlast als gevolg van calamiteiten en extra drukte op de Zeeuwse wegen verminderd.



4.2. Wat gaan we doen?

Naam activiteit	Verbeteren doorstroming Midden-Zeelandroute (Goes-Hellegatsplein)	
<p>Het grootste capaciteitsknelpunt van de Midden-Zeeland route vormt het Zuid-Hollandse deel van de N59 en met name het deel tot Hellegatsplein. De Provincie Zuid-Holland heeft voor aanpassingen ter verbetering van het Zuid-Hollandse deel van de N59 middelen gereserveerd, onder voorwaarde dat Rijkswaterstaat mee-investeert. Momenteel krijgt dit vanuit Rijkswaterstaat geen prioriteit. We onderhouden in 2016 nauw contact met de Provincie Zuid-Holland om waar mogelijk bij te dragen aan lobby en onderzoek. Cofinanciering vanuit de Provincie Zeeland wordt niet voorzien.</p> <p>De N256 tussen Goes en Zierikzee heeft ook te maken met verkeersknelpunten. Dit speelt vooral in de zomer met meer verkeer op de weg in combinatie met meer en langere brugopeningen. Deze knelpunten zijn vooral terug te voeren tot doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast zijn er aanvullende problemen en wensen vanuit het kwaliteitsnet goederenvervoer, logistiek landbouwroutenetwerk en de wegencategorisering. Diverse quick wins om de situatie te verbeteren zijn opgepakt en kleinere infrastructurele maatregelen zijn verkend. In 2016 willen we een start maken met de uitvoering daarvan.</p> <p>Bovenstaande maatregelen leiden op lange termijn (2028) niet tot een voldoende doorstroming op de Midden-Zeelandroute. Uit onderzoeken naar de N59 en de N256 blijkt dat op de middellange termijn grote(re) investeringen nodig zijn in verschillende knooppunten en om verschillende verkeersstromen goed samen te laten gaan. Maar deze investeringen zijn dermate hoog dat ze wat betreft nut en noodzaak niet maatschappelijk te onderbouwen zijn. Daarom worden in overleg met Rijkswaterstaat eerst prioritaire knelpunten voor de periode 2016-2019 benoemd. Daarbij wordt bekeken welke investeringen noodzakelijk zijn.</p> <p>In 2016 wordt hiervoor de aanpak uitgewerkt en een onderzoeksteam samengesteld van betrokken partijen. Betrokkenheid van Rijkswaterstaat (ambtelijk en bestuurlijk) is van groot belang.</p> <p>In de tweede helft van 2016 start het onderzoekstraject. Provinciale Staten worden betrokken vanuit hun kaderstellende rol.</p>		
Eindresultaat 2016	<ul style="list-style-type: none"> - investeren in kleine maatregelen voor verbetering doorstroming N256 - reserveren rijksmiddelen voor doorstroming Zuid-Hollands deel N59 - start onderzoekstraject grote infrastructurele maatregelen Midden-Zeeland route 	
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - selectie maatregelen N256 - Startnotitie totaal - Plan van Aanpak totaal - instellen onderzoeksteam - start onderzoek grootschalige maatregelen 	<ul style="list-style-type: none"> - januari 2016 - februari 2016 - september 2016 - september 2016 - december 2016

Benodigd budget	Provincie extern	€ 150.000,- € 50.000,-
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	<ul style="list-style-type: none"> - afdeling Planvorming en Realisatie - afdeling Beheer en Onderhoud - Provinciale Staten 	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeente Goes - Rijkswaterstaat - Ministerie I&M - Gemeente Noord-Beveland - Gemeente Schouwen-Duiveland - BZW - TLN/ EVO 	

Naam activiteit	Parkeerplaatsen en voorzieningen voor vrachtwagens
<p>Het internationale vrachtverkeer van en naar de havens wordt meer en meer uitgevoerd door internationale bedrijven. Als gevolg van het rijtijdenbesluit dienen deze chauffeurs mogelijkheden te hebben om aan hun rustperiodes invulling te geven. In toenemende mate zijn op deze momenten vrachtwagens doelwit van criminaliteit.</p> <p>Hierdoor is er een toenemende behoefte aan beveiligde verzorgingsplaatsen met een serviceniveau. De opwaardering van de N62 in combinatie met het ontbreken van voorzieningen aldaar maakt deze behoefte nog pregnanter. Daarnaast is het parkeren op of langs de openbare weg door (veelal buitenlandse) chauffeurs een toenemend probleem. De afgelopen jaren is gebleken dat enkel door het bieden van een financiële stimulans deze parkeervoorzieningen niet tot stand komen. Het ontbreken van deze voorzieningen zorgt dat buitenlandse vrachtwagenchauffeurs ongewenste locaties kiezen in de weekenden.</p> <p>Ten aanzien van de overlast geldt dat bij handhaving van het parkeerbeleid in de regio, het probleem optreedt dat boetes aan buitenlandse chauffeurs niet betaald worden. Door de beperkte handhaving blijft dit probleem bestaan. Bij een opvoering van de handhaving en uitdelen van hogere boetes kan een waterbedeffect optreden, waarbij maatregelen leiden tot verplaatsing van het probleem naar andere locaties in de regio, ook grensoverschrijdend. Daarbij geldt dat met name in Zeeuws-Vlaanderen er geen reële alternatieven worden geboden, waardoor handhaving neerkomt op het verjagen van buitenlandse chauffeurs, die later vervoer van en naar de Zeeuwse havens moeten verzorgen.</p> <p>Om meer succesvol te werken aan parkeervoorzieningen voor vrachtwagens is een sterkere coördinatie noodzakelijk. Coördinatie is noodzakelijk om belanghebbende partijen (havenbedrijf, bedrijven,</p>	

gemeenten, provincie) gezamenlijk te laten investeren in aanleg van één of twee parkeerplaatsen voor vrachtwagens, zodat een gezonde exploitatie op basis van het aanbieden van voorzieningen mogelijk is. In de tweede plaats om de handhaving binnen Zeeland en de afstemming met omliggende regio's te coördineren. Bestuurlijk overleg over de aanpak en coördinatie wordt in februari of maart gehouden.		
Eindresultaat 2016	Gezamenlijke aanpak Keuze locatie parkeerplaats	
Tussenresultaten 2016	- bestuurlijke bijeenkomst - convenant handhaving vrachtwagenparkeren - start aanbesteding vrachtwagenparkeerplaats	- februari 2016 - december 2016 - oktober 2016
Benodigd budget	Provincie extern	€ 150.000,- € 100.000,-
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Planvorming en Realisatie - afdeling Beheer en Onderhoud - afdeling JIS - RUD	
Externe partners	- Zeeland Seaports - Rijkswaterstaat - Gemeente Terneuzen - Overige Zeeuwse gemeenten - BZW/ Portiz - TLN/ EVO	

Naam activiteit	Incidentmanagement en verkeersmanagement
<p>Op het vlak van incidentmanagement zijn er voor rijkswegen en de Westerscheldetunnel goede afspraken gemaakt over het zo snel als mogelijk vrij maken van wegen na ongelukken. Na langere stremming van wegen wordt de inzet van incidentmanagement tussen betrokken partijen geëvalueerd, waarbij regelmatig leerpunten naar boven komen. De provincie werkt in 2016 aan een hoger niveau van incidentmanagement en brengt met verschillende wegbeheerders in beeld waar bestaande afspraken kunnen worden verbeterd. Daarbij zet de provincie ook in op verbetering van de eigen toepassing van incidentmanagement, door opleiding en training van onze kantonniers.</p> <p>Via de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) wordt door overheden informatie beschikbaar gesteld over wegafsluitingen. Commerciële partijen kunnen hier gebruik van maken voor hun informatiesystemen om weggebruikers zo snel mogelijk alternatieve routes te adviseren. Momenteel worden vanuit Zeeland met name geplande werkzaamheden op de hoofdwegen aan het NDW aangeleverd. Daar bovenop zijn in Zeeland verschillende apps ontwikkeld om reizigers te informeren over stremmingen. Gezien eerder beschreven ontwikkelingen wordt voorzien om ons te</p>	

<p>concentreren om up to date informatie aan te leveren, waar commerciële partijen gebruik van kunnen maken, en geen eigen apps te ontwikkelen. In 2016 wordt een voorstel aan GS voorgelegd met afwegingen betreffende nut en noodzaak van het aanleveren van meer informatie aan NDW en/of verkeerscentrale en bijbehorende kosten.</p> <p>Via een motie is opgedragen te kijken naar de verkeersafwikkeling rond de Sluiskiltunnel en Sluiskilbrug en de inzet van informatiepanelen en/of digitale informatievoorziening daarbij. In de eerste helft van 2016 wordt dit tussen de wegbeheerders besproken.</p>		
Eindresultaat 2016	<ul style="list-style-type: none"> - Aanbevelingen verbetering/ verbreding incidentmanagement - Voorstel versterking verkeersmanagement - Uitvoering motie 	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 30.000,- -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Beheer en Onderhoud	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Rijkswaterstaat - NV Westerscheldetunnel - NDW - Gemeente Terneuzen 	

Naam activiteit	Lobby spoorverbindingen
<p>Deze lobby betreft in de eerste plaats de spoorverbinding vanuit het Sloegebied naar Antwerpen. De afgelopen 15 jaar hebben Provincie Zeeland en Zeeland Seaports geprobeerd de spoorboog naar Antwerpen op de Rijksagenda te krijgen. Deze Verbinding Zeeland Antwerpen (VEZA) heeft voor de haven van Vlissingen het belangrijke voordeel dat de spoorverbinding met Antwerpen wordt verbeterd evenals het vervoer van en naar zuidelijkere bestemmingen (vermindering omwegfactor). In 2015 heeft Zeeland Seaports onderzoek laten uitvoeren ter onderbouwing van de VEZA-verbinding. Gezien de geleverde onderbouwing is een sterke lobby richting Rijk nodig om samen met België stappen te zetten voor de aanleg van deze verbinding. In 2015 is met het ministerie van I&M afgesproken gezamenlijke gesprekken te voeren over de kansen voor deze verbinding.</p> <p>Tegelijkertijd is de ontwikkeling van havengerelateerde bedrijvigheid in de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone versneld. Daardoor neemt de roep toe om een betere spoorontsluiting aan de oostkant van het Kanaal Gent-Terneuzen. Deze spoorverbinding KGT is in het afgelopen decennium minder in detail uitgewerkt dan de VEZA-verbinding. Daarom is het van belang om samen met betrokken partijen, waaronder het Rijk en verantwoordelijke Belgische partijen, in te zetten op de verdere uitwerking. In 2015 is aangekondigd deze verbinding te willen agenderen voor het BO MIRT van 2016.</p>	

Eindresultaat 2016	Stappen verder in lobby VEZA en KGT	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 20.000,- -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- Werkgroep Zeeland Seaports/ Financiën (aandeelhouder ZSP)	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - ProRail - Ministerie I&M - Zeeland Seaports - Provincie Noord-Brabant - Regio-West-Brabant - Drechtsteden - Stad Gent, gemeente Zelzate - Havenbedrijf Gent 	

Naam activiteit	Nautische toegankelijkheid Zeeuwse havens
<p>Voor zowel de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone als Vlissingen-Oost lopen trajecten om de nautische toegankelijkheid te verbeteren. De nautische toegankelijkheid in de zin van zowel capaciteit als maatvoering (maximale lengte, breedte en diepgang van schepen).</p> <p>Voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone worden voor de Nieuwe Sluis Terneuzen in 2016 grote stappen gezet. De minister zal het Tracébesluit vaststellen en het uitvoeringsbesluit nemen, waarna de aanbesteding kan starten. De provincie is betrokken via de gezamenlijke vertegenwoordiger van de regio in de stuurgroep, met gezamenlijke standpuntbepaling via het regio-overleg. Waar nodig wordt de provincie ambtelijk direct betrokken via werkgroepen.</p> <p>Zeeland Seaports trekt het proces om te komen tot een betere nautische toegankelijkheid voor Vlissingen-Oost. In overleg met de VNSC wordt de mogelijkheid van een smallere 'maatwerk' vaargeul (Sloegeul) ter hoogte van de Wielingen verkend en wordt financiering voor deze aanpassing gezocht. De provincie is daarin ondersteunend richting het overleg in VNSC-verband, met Vlaamse partijen en in lobby en overleg richting en met het Rijk.</p>	
Eindresultaat 2016	Vastgesteld Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen en start aanbesteding

Tussenresultaten 2016	- ondertekening Tracébesluit door minister - start aanbesteding Nieuwe Sluis Terneuzen	- februari 2016 - medio 2016
Benodigd budget (Nieuwe Sluis Terneuzen)	Provincie extern	€ 2.500.000 (in meerjarenbegroting opgenomen) € 917.500.000
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Water, Bodem, Natuur - afdeling Ruimte - afdeling Economie en duurzaamheid - Kabinet	
Externe partners	- VNSC - Zeeland Seaports - Ministerie I&M - Gemeente Terneuzen - Rijkswaterstaat Zee en Delta - Bedrijfsleven en vertegenwoordigende organisaties	

Naam activiteit	Overige activiteiten Bedrijvigheid
<p>Sturen Doorgaand Verkeer</p> <p>Iedere vier jaar worden metingen uitgevoerd naar het doorgaand vrachtverkeer door Zeeland. Dit om te bepalen of er sprake is van een toename door aanpassingen van wegen. De vorige metingen zijn in 2012 gedaan en in 2013 uitgewerkt. Eind 2016 worden nieuwe metingen uitgevoerd. Uitwerking en rapportage volgen begin 2017. Kosten voor deze metingen worden gedeeld tussen Rijkswaterstaat en Provincie. Verwacht aandeel provincie hierin is 25.000 euro.</p> <p>Binnenhavens</p> <p>De afgelopen vier jaar is vanuit de Provincie extra aandacht besteed aan behoud en ontwikkeling van de Zeeuwse binnenhavens en loswallen. Via het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 is invulling gegeven aan de beleidsmatige bescherming. Met het Beleidsplan Goederenvervoer zijn partijen samengebracht om kennis en informatie over beheer en onderhoud te versterken en is gekeken naar verdere ontwikkelingsmogelijkheden. Daarvoor organiseren we twee keer per jaar het binnenhavenoverleg. Om te voorkomen dat in de toekomst het netwerk van binnenhavens verdwijnt is het noodzakelijk de ontwikkelingskansen voor de binnenhavens en loswallen te stimuleren.</p> <p>Concrete punten die in relatie tot de binnenhavens en binnenvaart op de lobbyagenda staan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • We hebben aandacht voor voldoende toekomstige capaciteit van de Krammer-, Volkerak en Kreekraksluizen; • We hebben aandacht voor de uitwerking van de versoberde bediening van de Zandkreek-, Roompot-, Grevelingen- en Bergse Diepsluis ten gevolge van de Landelijke versobering bediening; 	

-
- We hebben aandacht voor voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart in Zeeland.

5. Programma Beleven: recreatie en toerisme

5.1. Omschrijving programma

In het programma Beleven staat centraal het belang van mobiliteit voor toerisme en recreatie in Zeeland. Mobiliteit moet bijdragen aan het gemak en de beleving van Zeeland door de toerist, waardoor deze optimaal geniet van wat onze provincie zo speciaal maakt. Vanaf 2016 wordt daarom ingezet op een programma gericht op het laten beleven van Zeeland. Dit uit zich allereerst in het vergaren en samenbrengen van (nog) meer kennis over het gedrag en de wensen van de toeristen en recreanten in Zeeland. In samenhang daarmee worden concrete ontwikkelprojecten gestart, die met name bedoeld zijn om meer kennis op te doen over de kansen en mogelijkheden van mobiliteitsmaatregelen voor toerisme en recreatie. Op deze manier leveren de ontwikkelprojecten input op voor de kennisagenda en levert de kennisagenda bouwstenen voor de ontwikkelprojecten.

Concreet zetten we de komende periode (startend in 2016) in op:

- ontwikkelen van de kennisagenda Beleven
- de koppeling van duurzaam vervoer-openbaar vervoer als keten
- de ontwikkeling van digitale systemen ter bevordering van de keuze voor duurzame vervoersmodaliteiten
- het opzetten van innovatieve fietsconcepten
- het stimuleren van de verkeersveiligheid bij het medegebruik op fietspaden
- het versterken van de groene ruimte voor Beleven



5.2. Wat gaan we doen?

Naam activiteit	Kennisagenda Beleven; analyse beschikbare informatie	
<p>Informatie over toeristische mobiliteit is gefragmenteerd en op allerlei plaatsen opgeslagen. Daardoor ontbreekt een synergetisch beeld. Dit is wel noodzakelijk om gericht beleid te kunnen ontwikkelen en uitvoeren. Onderdeel van de kennisagenda is dan ook een gedegen analyse van bestaande informatie. Door informatie geografisch te ordenen en "over elkaar heen te leggen" kan worden geanalyseerd waar zich ontwikkelingsmogelijkheden, knelpunten, kansen of bedreigingen voordoen.</p> <p>Voor het analyseren van beschikbare informatie worden de volgende stappen gezet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. concretiseren van de vraagstelling (waar gaat het nu precies over) 2. ontwikkelen van een werkwijze op basis waarvan informatie verzameld en gebundeld kan worden 3. overleg over voorgaande stappen met stakeholders en 4. ontwikkelingsmogelijkheden bepalen op basis van de beschikbare informatie <p>In 2016 start de Provincie een project, waarvoor de beschikbare informatie wordt geanalyseerd op basis van de genoemde stappen.</p>		
Eindresultaat 2016	Een gedegen analyse van beschikbare informatie op basis waarvan gerichte onderzoeken en/of gerichte projecten kunnen worden uitgevoerd.	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 40.000,- nader te bepalen
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	<ul style="list-style-type: none"> - afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie - afdeling Ruimte - afdeling Water, bodem, natuur 	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - NV Economische Impuls Zeeland - VVV Zeeland - Kenniscentrum Kusttoerisme - Toeristische sector / ondernemers - Toeristische gemeenten - Waterschap Scheldestromen 	

Naam activiteit		Kennisagenda Beleven; ontwikkeling kennisplatform	
<p>Naast het analyseren en kunnen bundelen van beschikbare informatie is het ontsluiten van deze informatie van groot belang. Wat is informatie als deze niet kan worden gedeeld?</p> <p>Tweede activiteit in het kader van de kennisagenda is daarom het ontwikkelen van een kennisplatform. Dit kennisplatform, met bij voorkeur een wiki-achtige uitstraling, kan worden opgebouwd uit verschillende kennis-ontsluitingslagen. De eerste laag is voor de "inner circle": informatie die beschikbaar is voor overheden, kennisinstellingen, VVV Zeeland en NV Economische Impuls Zeeland. De beschikbare data biedt deze partijen informatie over de bredere scope van toeristisch vervoer en concrete informatie over projecten en de werking daarvan. De tweede laag betreft de toeristische ondernemers. Deze kunnen informatie ophalen (én brengen) over concrete projecten en de werking daarvan. Op basis daarvan kunnen ze zelf projecten starten en/of direct of indirect aansluiten op bestaande projecten. De derde laag betreft de individuele toerist/bewoner. Die kan informatie halen over de mogelijkheden van toeristisch vervoer (met links naar websites), bestaande en toekomstige ontwikkelingen, verkeersstromen, etc.</p> <p>In 2016 wordt gestart met de opbouw van het kennisplatform. Daarvoor wordt een programma van eisen opgesteld. Vervolgens wordt een geschikte partij gezocht die het kennisplatform kan ontwikkelen. Doelstelling is ook om in 2016 de informatie-laag voor de "inner circle" voor een deel te hebben gevuld.</p>			
Eindresultaat 2016	Een ontwikkeld kennisplatform met gedeeltelijk gevulde informatie-laag "inner circle"		
Tussenresultaten 2016	- opgesteld programma van eisen	- 3 ^e kwartaal 2016	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 50.000,- nader te bepalen	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	- afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie		
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - NV Economische Impuls Zeeland - VVV Zeeland - Kenniscentrum Kusttoerisme 		

Naam activiteit		Kennisagenda Beleven; onderzoek vraagbehoefte	
<p>Voor 2016 voor de kennisagenda wordt onderzoek uitgevoerd naar de wensen en eisen (<i>hidden needs</i>) van de toerist ten aanzien van toeristische mobiliteit. Dit onderzoek zit in de planning na de analyse van de beschikbare informatie. Het onderzoek wordt bij voorkeur uitgevoerd door het kenniscentrum kusttoerisme, dat daarvoor onderzoekservaring en expertise in huis heeft. De Provincie draagt bij aan het onderzoek.</p> <p>Belangrijk is dat de uitkomsten worden geborgd in de kennisagenda, zodat deze kennis en informatie voor de ontwikkelprojecten (vanaf 2017) kunnen worden gebruikt om verder richting te bepalen.</p>			

Eindresultaat 2016	Uitgevoerd en geborgd onderzoek naar wensen en eisen van toeristen en recreanten met betrekking tot toeristische mobiliteit. Borging in de kennisagenda.	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 25.000,- nader te bepalen
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie	
Externe partners	- NV Economische Impuls Zeeland - VVV Zeeland - Kenniscentrum Kusttoerisme (trekker activiteit)	

Naam activiteit		Kennisagenda Beleven; ontwikkeling monitorings- en validatiesystematiek	
<p>Monitoring, van de kennisagenda en de ontwikkelprojecten, is van groot belang bij het borgen van informatie en bij het bepalen "wat wel en wat niet werkt". Het Kenniscentrum Kusttoerisme en de Hogeschool Zeeland hebben de afgelopen jaren diverse monitorings- en validatiesystematieken ontwikkeld. Ook voor toeristische mobiliteit kan een dergelijke systematiek worden ontwikkeld. Met name voor projecten die eenzelfde doelstelling hebben, kan eenvoudig een synergie in monitoring en validatie worden verkregen.</p> <p>In samenwerking met bovengenoemde partijen wordt gezocht naar de meest effectieve monitorings- en validatiesystematiek.</p>			
Eindresultaat 2016	Een ontwikkelde monitorings- en validatiesystematiek		
Benodigd budget	Provincie extern	€ 10.000,- nader te bepalen	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	- afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie		
Externe partners	- NV Economische Impuls Zeeland - VVV Zeeland - Kenniscentrum Kusttoerisme (trekker activiteit)		

Naam activiteit		Netwerk duurzaam vervoer; creëren gemeenschappelijke basis	
<p>Bij het opzetten van een netwerk van duurzaam vervoer voor de toerist, moet een koppeling gelegd worden tussen het reguliere openbaar vervoer en duurzame toeristische vervoersconcepten. Gedachte is om te werken met een hoofdnetwerk van het OV bedoeld voor het toeristisch vervoer. Voor het vervoer van en naar de specifieke bestemmingen kunnen toeristen gebruik maken van diverse</p>			

<p>duurzame (innovatieve) vervoersconcepten zoals tuk-tuks, golfkarren, elektrische fietsen, etc. Dit totale netwerk wordt vormgegeven met de openbaar vervoermaatschappij en de lokale ondernemers. Het jaar 2016 wordt gebruikt voor het uitwerken van een gemeenschappelijk toekomstperspectief en het opstellen van een uitvoeringsagenda en businessmodel. In 2015 zijn daarvoor al eerste stappen gezet. Omdat de tijd (en het geduld) bij verschillende partijen wel begint te dringen, moet in 2016 een gemeenschappelijk toekomstperspectief gedefinieerd worden. Een stappenplan om tot het bovenstaande te komen is inmiddels gereed. Ook het businessmodel staat inmiddels in de steigers. Het tweede deel van 2016 wordt gebruikt om zowel het toekomstperspectief, de uitvoeringsagenda als het businessmodel definitief te maken, zodat het vanaf 2017 operationeel is.</p>		
Eindresultaat 2016	Een door alle partijen gedeeld basisprincipe voor de toekomst, met uitvoeringsagenda en businessmodel.	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 50.000,- nader te bepalen
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - NV Economische Impuls Zeeland (trekker activiteit) - VVV Zeeland - Kenniscentrum Kusttoerisme - Toeristische sector (ondernemers) - Connexion - Westerschelde Ferry BV - Gemeenten 	

Naam activiteit	Netwerk duurzaam vervoer; lokaal maatwerk
<p>Parallel aan het werken aan het duurzame toekomstperspectief voor toeristisch vervoer in Zeeland wordt in 2016 gestart met het creëren van "lokaal" maatwerk. Met name voor de gebieden West Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren en Schouwen-Duiveland (en in mindere mate Noord-Beveland) is het voor het behouden van draagvlak noodzakelijk om concrete projecten te gaan uitvoeren. Uiteraard dient dit te gebeuren met in het achterhoofd het toekomstperspectief zoals geschetst bij de vorige activiteit. Met de belanghebbende partijen in de betreffende gebieden wordt bekeken op welke wijze het maatwerk voor 2016 bereikt kan worden. Dat kan voor de verschillende gebieden een andere invulling krijgen. Te denken valt aan het verder uitrollen van bestaande alternatieven tot het optimaliseren van het (bestaande) OV-toeristennet. In gesprek met partijen in het betreffende gebied wordt bepaald welke werkwijze het meest kansrijk is.</p> <p>Deze activiteit kent een relatie met de uitvoering van de CDA-motie 'onderzoek kustverbinding Vlaanderen – Zeeuws-Vlaanderen', waarvoor in de eerste helft van 2016 een verkennend onderzoek wordt gedaan naar financieringsmogelijkheden vanuit Europese middelen.</p>	

Eindresultaat 2016	In minimaal twee toeristische gebieden in Zeeland wordt met projecten lokaal maatwerk geboden op het gebied van duurzaam toeristisch vervoer.	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 50.000,- nader te bepalen
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - NV Economische Impuls Zeeland (trekker activiteit) - VVV Zeeland - Kenniscentrum Kusttoerisme - Toeristische sector (ondernemers) - Connexion - Westerschelde Ferry BV - Gemeenten 	

Naam activiteit	Duurzaam vervoer toeristen; vervoerbewijzen
<p>Voor het bevorderen van de toeristische mobiliteit zetten we in op het vergroten van de beleving en het gemak bij verplaatsingen. Daarbij wordt gestimuleerd om gebruik te maken van duurzame vervoerswijzen, zoals het OV, de fiets, de Westerschelde Ferry, maar ook bijvoorbeeld tuk-tuks, elektrische golfkarretjes, etc. Ook een uitbreiding naar sociale vervoersvormen (WMO) ligt voor de hand, waardoor een koppeling met het programma Wonen en Leven gemaakt kan worden. Eén van de aspecten die hieraan bijdraagt, is het mogelijk maken dat toeristen eenvoudig digitale tickets voor verschillende vervoerswijzen kunnen boeken. Voor overheden en vervoerders is het daarbij van belangt dat het op te zetten systeem de geboekte tickets kan valideren en dat het gebruik van de tickets wordt geregistreerd.</p> <p>Samen met diverse externe partijen wordt in 2016 gestart met het opzetten van het systeem. Fase 1 is het (laten) opstellen van een programma van eisen waar een dergelijk systeem aan moet voldoen, bij wie het eigendom en het beheer komt te liggen, etc. Op basis van dit programma van eisen wordt vervolgens een zogenaamd "request for proposal" opgesteld, op basis waarvan verschillende partijen kunnen inschrijven voor het maken van het gevraagde systeem. In de tweede helft van 2016 zal het systeem worden aanbesteed en zal een keuze worden gemaakt voor een leverancier. Alles is gericht op het operationeel zijn van het systeem in de eerste helft van 2017.</p> <p>Op basis van de inschrijvingen van potentiële leveranciers van het systeem naar aanleiding van de request for proposal zal moeten blijken of een sluitende businesscase mogelijk is. Dit levert een nadrukkelijk 'go-no go' moment op. Dit kan betekenen bij een 'no go' dat de voorgestelde financiële middelen niet worden ingezet. In elk geval zal bij elke stap een nadrukkelijke afweging worden gemaakt over de haalbaarheid van het project. Is deze er niet of onvoldoende, dan zal het project niet verder worden voortgezet en zullen de financiële middelen niet helemaal worden benut.</p>	

Parallel aan dit (technische) traject wordt een marketing- en promotietraject in gang gezet om in het zomerseizoen van 2017 een vliegende start te kunnen maken.		
Eindresultaat 2016	Aanbesteding boekingsmogelijkheid.	
Tussenresultaten 2016	- programma van eisen - request for proposal	- 1 ^e kwartaal 2016 - medio 2016
Benodigd budget	Provincie extern	€ 100.000,- nader te bepalen, gedacht moet worden aan soortgelijke bedragen per partner (m.u.v. individuele ondernemers, daarbij gaat het om lagere bijdragen).
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie - eventueel afdeling Communicatie, marketing & promotie	
Externe partners	- NV Economische Impuls Zeeland - VVV Zeeland (trekker activiteit) - Kenniscentrum Kusttoerisme - Toeristische sector - Connexion - Westerschelde Ferry BV - Gemeenten	

Naam activiteit			Innovatieve fietsconcepten; pilot bike-sharing		
Bij het promoten van duurzame vervoermiddelen voor toeristen, forenzen en eigen inwoners neemt de (elektrische) fiets een prominente plek in. Op steeds meer plaatsen in Nederland en het buitenland wordt bike-sharing gehanteerd. Dit is een systeem waarbij fietsen kunnen worden gehuurd en achtergelaten op verschillende locaties, zonder dat de huurder van de fiets verplicht is deze op dezelfde plek weer te retourneren. In 2016 zal worden onderzocht of bike-sharing potentie heeft in Zeeland. Streven is om voor het zomerseizoen een pilot uit te voeren naar de werking ervan. Deze pilot wordt gemonitord, zodat op basis daarvan kan worden besloten om de pilot in 2017 uit te breiden.					
Eindresultaat 2016	Uitgevoerde pilot bike-sharing.				
Tussenresultaten 2016	- onderzoek naar potentieel kansrijke gebieden			- maart/april 2016	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 40.000,- nader te bepalen			
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X			
Interne partners	- afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie				

Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - VVV Zeeland - Kenniscentrum Kusttoerisme - Gemeente(n)
------------------	--

Naam activiteit		Innovatieve fietsconcepten; Rondje Pontje	
<p>Rondje Pontje is een begrip als het gaat om fietsen in Zeeland. Desondanks stagneert het aantal toeristen, dat daarvan gebruik maakt. Er is al diverse malen gesproken over een doorstart en welke verbetermaatregelen daarvoor nodig zijn. Dit heeft echter nog niet tot voldoende resultaat geleid. In 2016 vindt opnieuw overleg plaats met de betreffende belanghebbenden over de doelstellingen van 'Rondje Pontje' als concept. Daarna zal een verbetertraject moeten worden ingezet (inclusief de benodigde financiële middelen) om de doelen te realiseren.</p>			
Eindresultaat 2016	Een eenduidig beeld van de ambitie van het 'Rondje Pontje'-concept, inclusief uitvoeringsplan voor het verbetertraject.		
Benodigd budget	Provincie extern	€ 10.000,- nader te bepalen	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	- afdeling Economie en duurzaamheid, cluster vrijetijdseconomie		
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeenten - NV Economische Impuls (evt) 		

Naam activiteit		Verkeersveiligheid; medegebruik van fietsinfrastructuur	
<p>De Zeeuwse fietspaden worden steeds drukker. Niet alleen fietsers en bromfietsers, maar ook elektrische fietsers, skeelers, wandelaars, ruiters en groepen wielrenners maken veelvuldig gebruik van fietspaden en plattelandswegen. In de zomerperiode is het gebruik door verschillende groepen nog groter. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, mede vanwege de verschillende snelheden.</p> <p>In de eerste helft van 2016 wordt een onderzoek uitgevoerd naar de concrete knelpunten (analyse aantal en aard van de concrete ongevallen), de ervaringen van de verschillende gebruikers, de intensiteiten en soorten gebruikers op deze locaties en de kenmerken van deze fietsinfrastructuur. Daarnaast worden oplossingsrichtingen geformuleerd voor deze knelpunten (hetzij infrastructureel, hetzij in gedrag). Daarbij worden ook fietspaden en andere fietsinfrastructuur onderzocht die niet noodzakelijkerwijs de zomerperiode als maatgevende periode hebben (bijvoorbeeld drukke woon-werk of school-thuisroutes). Hiermee worden dwarsverbanden met de programma's sterke netwerken en wonen & leven gelegd.</p> <p>In de tweede helft van 2016 worden enkele quick wins uitgevoerd (wellicht doorlopend naar 2017). De grootschaligere infrastructurele oplossingen voor knelpunten worden opgenomen in de investeringslijst van infrastructuur, de oplossingen in gedrag zullen een plek krijgen in de jaarprogramma's 2017-2019.</p>			

Eindresultaat 2016	Afgerond onderzoek naar medegebruik fietspaden en realisatie enkele quick wins.	
Tussenresultaten 2016	- afgerond onderzoek	- medio 2016
Benodigd budget	Provincie extern	€ 50.000,- € -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- ROVZ	
Externe partners	- Gemeenten (bij uitvoering) - Waterschap Scheldestromen (bij uitvoering) - VVV Zeeland (Routebureau)	

Naam activiteit	Groene ruimte; Kloosterweg Nieuw Haamstede	
<p>De Kloosterweg tussen Burgh-Haamstede en Nieuw-Haamstede ligt in een gebied waar gedurende het gehele jaar veel toeristische bezoekers aanwezig zijn. De weg loopt door het duingebied van de kop van Schouwen. Het duingebied is een open gebied met mooie vergezichten. De huidige inrichting van de Kloosterweg is echter zodanig (begroeiing langs de weg) dat weggebruikers en fietsers die bijzondere gebiedskenmerken nu niet kunnen ervaren.</p> <p>Daarnaast komt in het duingebied veel grof wild voor (reeën en damherten) die hun leefgebied aan beide zijden van de Kloosterweg hebben. Bij het oversteken van de weg levert dit een risico voor zowel weggebruikers als het wild zelf op.</p> <p>Binnen dit project wordt een plan opgesteld, dat beschrijft waaraan de weg moet voldoen in relatie tot zijn omgeving en welk karakter de weg moet hebben. Dit plan wordt opgesteld in samenspraak met alle belanghebbenden (inwoners Nieuw-Haamstede, gemeente, waterschap, Staatsbosbeheer, enzovoort).</p> <p>Op basis van dit plan worden in 2016 ook reeds de eerste werkzaamheden uitgevoerd. In 2017 moet het project volledig zijn afgerond.</p>		
Eindresultaat 2016	Een opgesteld plan en een start met de werkzaamheden.	
Tussenresultaten 2016	- plan voor de nieuwe inrichting opgesteld	- half 2016
Benodigd budget	Provincie extern	€ 150.000,- € 200.000,- (in totaal, dus niet alleen voor 2016, afhankelijk van gedetailleerde planning nader onder te verdelen). Voor het maken van het plan is ca. € 25.000,- nodig. nader te bepalen (insteek is dat ook de overheidspartners en Staatsbosbeheer aan het plan meebetalen).
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X

Interne partners	- afdeling Water, bodem, natuur (trekker activiteit)
Externe partners	- Gemeente Schouwen-Duiveland - Waterschap Scheldestromen - Staatsbosbeheer - Bewoners Nieuw-Haamstede

Naam activiteit		Groene ruimte; Everseweg Yerseke Moer	
<p>De Everseweg is een waterschapsweg door het natuurgebied Yerseke Moer. Gelet op het karakter en de uitstraling van deze weg en dit gebied zou er geen doorgaand verkeer moeten worden toegestaan. Dit is er echter wel. Met name bewoners van een westelijke woonwijk van Yerseke gebruiken de weg als sluiproute van en naar de Postweg.</p> <p>Gewenste maatregel is het knippen van de Everseweg voor autoverkeer ("omrij"-afstand voor genoemde bewoners via de gewenste weg is zeer klein). Op die manier wordt de groene beleving van de Yerseke Moer vergroot, met name voor fietsers en wandelaars op de Everseweg.</p> <p>Een korte analyse van het gebruik door autoverkeer is noodzakelijk om te bezien of en waar de knip aangebracht moet worden en hoe deze er uit moet zien. Uiteraard dient dit te gebeuren in samenspraak met het waterschap Scheldestromen (wegbeheerder) en de gemeente Reimerswaal.</p>			
Eindresultaat 2016	Realisatie van een fysieke knip in de Eversweg waardoor deze niet meer beschikbaar is voor het doorgaande autoverkeer.		
Benodigd budget	Provincie extern	maximaal € 20.000,-, afhankelijk van partnerbijdrage. nader te bepalen	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	- afdeling Water, Bodem, Natuur (trekker activiteit)		
Externe partners	- Gemeente Reimerswaal - Waterschap Scheldestromen		

6. Programma Wonen en Leven

6.1. Omschrijving programma

Dit programma richt zich op het belang van bereikbaarheid: iedereen in de provincie moet zich veilig en zonder belemmeringen kunnen verplaatsen van en naar voorzieningen, werk en huis. Via drie onderdelen wordt een bijdrage geleverd om deze doelstelling te behalen.

De bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen

Onderwijsinstellingen, zorg- en cultuurcentra, supermarkten en andere voorzieningen verhuizen steeds vaker naar stedelijke locaties. Daarmee krijgen deze voorzieningen steeds meer een bovenlokale functie. Daarom wordt van voorzieningen gevraagd dat zij zich vestigen aan bestaande netwerken. Dat betekent dat ze bereikbaar moeten zijn voor mensen uit een steeds grotere omgeving – over de weg én digitaal.

Stimuleren van zelfredzaamheid

Niet iedereen rijdt auto en niet iedereen kan op de fiets of met het ov naar de winkel, werk of school. Deze mensen zijn op de een of andere manier afhankelijk van andere vormen van vervoer. Vaak is dat goed geregeld, bijvoorbeeld via de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Maar er zijn ook mensen die afhankelijk zijn van anderen. Ouderen zonder eigen vervoer bijvoorbeeld, of scholieren voor wie de reisafstand te groot is om te fietsen. De provincie is verantwoordelijk voor de organisatie van het regionaal openbaar vervoer. Daarnaast heeft de provincie een faciliterende rol ten aanzien van kleinschalige initiatieven uit de samenleving, waarin deze relatief kleine groep vervoersarmen een passende oplossing kunnen vinden. Dit biedt ook kansen voor onderlinge verbondenheid. De nadruk ligt daarbij niet op het gebruik van een specifieke vorm van vervoer, maar op de bereikbaarheid van voorzieningen.



Niet-infrastructurele aanpak verkeersveiligheid

Zeeland heeft relatief veel verkeersslachtoffers. Vaak ligt de oorzaak niet in de weginrichting of verkeersregels, maar aan het gedrag van weggebruikers. Daarom focust de provincie Zeeland op gedragsverandering door te investeren in verkeerseducatie, voorlichting, handhaving en vooral een combinatie daarvan. Het Zeeuwse verkeer wordt veiliger als de grootste oorzaken van verkeersonveiligheid structureel worden aangepakt. Vanaf 2015 ligt de focus op de speerpunten hoge rijnsnelheden en fietsveiligheid. Een andere speerpunt is 'aandacht en alertheid achter het stuur', waarvoor het ROVZ een nieuw programma zal ontwikkelen.

6.2. Wat gaan we doen?

Naam activiteit	Onderzoek reisprofielen	
<p>Het grootste deel van de Zeeuwen kan zich zelfstandig verplaatsen naar voorziening, werk of school. Dit gebeurt veelal per auto, openbaar vervoer of per fiets. Er is echter een groep die afhankelijk is van andere vormen van vervoer. Ouderen die niet over WMO vervoer beschikken en scholieren voor wie de reisafstand te groot is om te fietsen bijvoorbeeld. Het is een opgave om de bereikbaarheid van voorzieningen ook voor deze mensen te verbeteren, zodat alle Zeeuwen op een prettige manier kunnen wonen en leven.</p> <p>Een eerste stap om dit te realiseren is om in beeld te brengen waar deze groep van vervoersarmen en studenten zich bevindt en wat hun reisprofiel is. Pas als deze informatie beschikbaar is, kunnen concrete acties worden opgestart of gestimuleerd die een bijdrage geven aan de bereikbaarheid van voorzieningen voor deze doelgroepen.</p> <p>In dit project wordt ZB gevraagd om de locatie en reisprofielen van de Zeeuwse bevolking in beeld te brengen aan de hand van een bevolkingsonderzoek, vergelijkbaar met de exercitie die is uitgevoerd in de Staat van Zeeland (Scoop, 2013).</p>		
Eindresultaat 2016	Rapportage met reisprofielen vervoersarmen en studenten	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 30.000 -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- Cluster 'Samenleving' (Nieuwe wegen)	
Externe partners	- Scoop - Gemeenten	

Naam activiteit		Onderzoek haltetaxi	
<p>In maart 2015 is de nieuwe bus concessie van start gegaan. Ten opzichte van de vorige concessie zijn verschillende buslijnen verdwenen als gevolg van onvoldoende vraag. Om mobiliteitsgarantie te kunnen bieden is de haltetaxi geïntroduceerd. De haltetaxi biedt vraagafhankelijk halte – haltevervoer op trajecten waar of momenten waarop de vaste bus is verdwenen.</p> <p>Omdat het concept van de haltetaxi nieuw is, is een evaluatie van de voor de haltetaxi afgesproken spelregels wenselijk. Aan de hand van deze evaluatie wordt gezien of deze aanpassing behoeven.</p>			
Eindresultaat 2016	Evaluatie rapportage haltetaxi		
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - opdrachtverlening - uitvoering evaluatie - eindrapportage 		<ul style="list-style-type: none"> - 1^e kwartaal - 2^e/3^e kwartaal - 4^e kwartaal
Benodigd budget	Provincie extern	€ 30.000 -	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	-		
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeentelijke vervoercentrale - Gemeenten - Connexxion 		

Naam activiteit		Ondersteunen vrijwilligers	
<p>In de OV-concessie zijn verschillende buslijnen georganiseerd via de buurtbus. De buurtbussen worden gerund door verschillende buurtbusverenigingen. De vrijwilligers die hier uitvoering aan geven leveren een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van voorzieningen vanuit kleine kernen.</p> <p>Zonder de inzet van de vrijwilligers zouden de buurtbuslijnen immers komen te vervallen en is de haltetaxi het alternatief. In de beleving van veel reizigers biedt een buurtbus een betere oplossing voor de vervoersvraag dan de haltetaxi.</p> <p>De provincie wil haar bijdrage blijven leveren om de buurtbusverenigingen te ondersteunen via een vrijwilligersbijdrage en kennis. Ook levert de provincie inzet op de organisatie van een overkoepelende organisatie van buurtbusverenigingen, waar kennisdeling plaatsvindt.</p> <p>Ook nieuwe vervoersconcepten die ontstaan vanuit de samenleving, kunnen met kennis door de provincie worden ondersteund.</p>			
Eindresultaat 2016	Een goed functionerend vrijwilligersplatform buurtbusverenigingen		
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwilligersbijdrage buurtbusverenigingen is uitgekeerd en verrekend 		- 3e kwartaal 2016

Benodigd budget	Provincie extern	€ 90.000 -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X voor subsidieverlening X aan overkoepelend orgaan buurtbussen
Interne partners	-	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Buurtbusverenigingen - Gemeenten - Connexxion 	

Naam activiteit	Uitvoering halteplan	
<p>In samenwerking met alle wegbeheerders is een halteplan opgesteld waarin beschreven staat welke haltes reeds toegankelijk zijn gemaakt en waar er nog opgaven liggen. Tevens is, op basis van de oude concessie, in beeld gebracht hoeveel instappers er per halte zijn. Dit aantal instappers per halte is de basis om een prioritering aan te brengen in het toegankelijk maken van haltes en het uitbreiden van de faciliteiten per halte. Via drie stappen wordt gewerkt aan de uitvoering van het halteplan voor toegankelijke bushaltes met bijpassende voorzieningen.</p> <p>Stap één is om de inventarisatie van instappers per halte te actualiseren op basis van de huidige concessie.</p> <p>Stap twee is om deze aantallen te gebruiken om een prioritering aan te brengen in het halteplan, waarbij de haltes met de meeste instappers, in overleg met de wegbeheerders die eigenaar zijn van de betreffende haltes, met prioriteit worden opgepakt.</p> <p>Stap drie is om in overleg met alle wegbeheerders te komen tot overeenstemming over het gewenste voorzieningenniveau per halte om vervolgens bindende afspraken te maken over de realisatie hiervan.</p> <p>De provincie subsidieert wegebeheerders met een vast bedrag om de toegankelijkheid van haltes te kunnen verbeteren. Naast het maken van afspraken en de subsidiering zelf heeft de provincie een actieve rol om de gemeentes te stimuleren om de verbeteringen aan te brengen.</p>		
Eindresultaat 2016	Geactualiseerd halteplan met bindende afspraken	
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - actualisatie inventarisatie instappers per halte - updaten prioritering implementatieplan behorende bij het halteplan - afsprakendocument voorzieningenniveau haltes 	<ul style="list-style-type: none"> - medio 2016 - medio 2016 - 4e kwartaal 2016
Benodigd budget	Provincie extern	€ 4.500 per verhoogde halte + € ? voor de update inventarisatie opstappers per halte. nb

Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- Afdeling Beheer en onderhoud	
Externe partners	- Connexxion - Onderzoeksbureau - Gemeenten - Waterschap Scheldestromen	

Naam activiteit	Ketenmobiliteit OV	
<p>Het openbaar vervoer en de haltetaxi zorgen voor mobiliteitsgarantie. Deze vervoersystemen bieden echter niet voor iedereen de optimale oplossing. Wanneer er vanuit de maatschappij initiatieven komen om maatoplossingen te organiseren, kan dit een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van voorzieningen.</p> <p>In Nederland, maar ook daar buiten zijn verschillende vervoersinitiatieven opgestart. Deze activiteit beoogt de verzameling van kansrijke vervoersconcepten voor Zeeland in een databank. Deze gevulde databank wordt vervolgens actief gedeeld met gemeenten en dorpsraden die hier interesse voor hebben. Ook technische innovaties en informatiesystemen bieden kansen tot meer en/of efficiëntere mobiliteit. Ook deze ontwikkelingen worden gevolgd en opgenomen in de databank.</p> <p>Wanneer initiatieven vanuit de samenleving worden opgestart, zal de provincie hierin faciliteren door kennis in te brengen en voorwaarden te scheppen.</p>		
Eindresultaat 2016	Openbare databank met vervoersconcepten	
Tussenresultaten 2016	- Uitgewerkte databank	- medio 2016
Benodigd budget	Provincie extern	€ 75.000 -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	-	
Externe partners	- Gemeenten - Dorpsraden	

Naam activiteit	Vergroten fietsveiligheid	
<p>Het vergroten van de fietsveiligheid is één van de drie speerpunten van het ROVZ. Verschillende interventies zijn mogelijk om via andere dan infrastructurele maatregelen de fietsveiligheid te verbeteren.</p> <p>De afgelopen jaren zijn onder andere het fietshelmenproject, cursussen gebruik elektrische fiets en het SWOV onderzoek naar fietsongevallen van 50+ers uitgevoerd.</p> <p>Komend jaar wordt een vervolg gegeven aan het verminderen van fietsongevallen van 50+ers door te onderzoeken hoe het gebruik van beschermingsmiddelen onder oudere fietsers kan worden gestimuleerd en hoe ouderen meer bewust kunnen worden gemaakt van hun mogelijkheden en beperkingen. In het voorjaar van 2016 organiseert het ROVZ een dag om 65- tot 75-jarige fietsers actief te laten nadenken over hun capaciteiten en zich open te stellen voor een gedragsverandering. Dit door bijvoorbeeld een helm of andere beschermingsmiddelen te gebruiken.</p> <p>De uitkomsten van deze dag dragen bij aan de ontwikkeling van een campagne ten behoeve van het vergroten van fietsveiligheid.</p> <p>SWOV en Veiligheid.nl analyseren momenteel de gegevens van de afgeronde fietshelmen campagne en presenteren medio 2016 de resultaten. Vervolgens kan een keuze worden gemaakt in hoeverre deze campagne heeft bijgedragen aan een grotere fietsveiligheid en op welke wijze de campagne kan worden voortgezet.</p>		
Eindresultaat 2016	Inzicht in effectieve interventies ten aanzien van fietsveiligheid	
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - informatiedag fietsveiligheid (65-75 jarigen) - evaluatie fietshelmen - campagne fietsveiligheid ontwikkeld - campagne fietsverlichting 	<ul style="list-style-type: none"> - 2^e kwartaal - 3^e kwartaal - 4^e kwartaal - 4^e kwartaal
Benodigd budget	Provincie extern	€ 50.000 -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	-	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeenten - VVN - Waterschap Scheldestromen - Fietshandelaren - Politie 	

Naam activiteit		Aanpak te hoge rijsnelheden	
<p>Het tweede speerpunt van het ROVZ is de aanpak te hoge rijsnelheden. Te hoge rijsnelheden is één van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen.</p> <p>Via een gecombineerde aanpak van burgerparticipatie, gedragsbeïnvloeding, handhaving en infrastructurele ingrepen wordt beoogd het rijgedrag te beïnvloeden. In 2015 is de aanpak op drie locaties uitgetest. In 2016 volgen nog twee testlocaties in de gemeenten Borsele en Terneuzen. Bij deze twee testlocaties gaat het om 30- en 60 km wegen. De resultaten van de pilot worden vervolgens uitgewerkt tot een handleiding die eind 2016 gereed moet zijn. De handleiding wordt begin 2017 in een werksessie aan wegbeheerders overgedragen. Van de ontwikkelde materialen wordt een toolkit gemaakt. Onderzocht wordt hoe deze het best kan worden ingezet.</p>			
Eindresultaat 2016	Handboek aanpak hoge rijsnelheden		
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - Toepassing methodiek op 2 locaties - Evaluatie methodiek - Uitwerken handboek, toolkit - Werksessie ten behoeve van overdracht handboek aan gemeenten 	<ul style="list-style-type: none"> - 4^e kwartaal - 4^e kwartaal - 2e helft 2016 - begin 2017 	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 65.000 -	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	-		
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Politie - Gemeenten - Waterschap Scheldestromen - VVN 		

Naam activiteit		Aandacht en alertheid achter het stuur	
<p>Het derde speerpunt is de aandacht op de weg. Dit is een relatief nieuw speerpunt, maar wel heel actueel. De vele opties in de auto, maar ook smartphonegebruik kunnen de aandacht afleiden en de alertheid verminderen, met als mogelijk gevolg verkeersongevallen. De belangrijkste risicogroepen voor dit speerpunt zijn zakelijke rijders, jonge automobilisten en fietsers.</p> <p>Samen met de politie zet de provincie zich in om dit speerpunt in 2016 vorm te geven. De @TheWheel campagne voor jongeren is voor handen en wordt uitgerold in Zeeland op ROC's en HZ. De uitvoerder van deze campagne evalueert het bereik.</p> <p>Voor fietsers wordt de landelijke Fietsmodus-campagne, die gekoppeld is aan de Fietsmodus-app, regionaal op het voortgezet onderwijs uitgezet.</p>			

<p>Landelijk staat dit onderwerp hoog op de agenda. Veel organisaties zijn bezig met het ontwikkelen van methoden om het gebruik van smartphones en andere apparaten in het verkeer te verminderen. Het ROVZ volgt deze ontwikkelingen en maakt een selectie van de passende interventies voor Zeeland. Deze kunnen in volgende jaren worden uitgewerkt en toegepast.</p>		
Eindresultaat 2016	Opgestarte campagne 'aandacht en alertheid achter het stuur'.	
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - Uitvoering Fietsmodus campagne voor jongeren - Invoering @TheWheel campagne - Inventarisatie effectieve interventies 	<ul style="list-style-type: none"> - 2^e en 3^e kwartaal - 3^e kwartaal - 4^e kwartaal
Benodigd budget	Provincie extern	€ 35.000 -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	-	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeenten - Politie - TeamAlert - Onderwijs 	

Naam activiteit	Overige activiteiten
<p>Monitoren technologische ontwikkelingen en innovaties ten aanzien van verkeersveiligheid</p> <p>Er zijn steeds meer slimme technologische hulpmiddelen beschikbaar die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. De ontwikkelingen op dat gebied worden van uit het ROVZ nauwgezet gevolgd en toegepast waar dat kan. Door nieuwe technieken te koppelen aan bestaande maatregelen, ontstaat bovendien een effectieve synergie. Bijvoorbeeld: bij het verlengen van het rijbewijs een opfriscursus verkeersregels aanbieden. Of: een demonstratie van de nek-airbag voor senioren bij de aanschaf van een elektrische fiets.</p> <p>Tevens wordt in het kader van het verbeteren van ongevallenstatistieken het gebruik van de STAR-tool gevolgd.</p>	

7. Vaste werkstroom

7.1. Inleiding

De programmalijnen van het Mobiliteitsplan beschrijven de ontwikkelopgaven voor Mobiliteit, rekening houdend met de maatschappelijke trends en ontwikkelingen en de prioriteiten vanuit het coalitieakkoord. De werkagenda voor Mobiliteit bevat daarnaast ook doorlopende activiteiten die voorwaardenscheppend zijn voor een goede ontwikkeling en uitvoering van de programmalijnen. Ze staan daarmee niet los van de programmalijnen. Het is belangrijk om deze basis goed op orde te hebben. Hierna volgt een overzicht van enkele belangrijke activiteiten binnen deze werkstroom.

7.2. Beschrijving activiteiten

7.2.1. Verkeersveiligheid

Naam activiteit	Verkeersveiligheid – werklijn 'sensibilisering'	
<p>Verkeersdeelnemers gedragen zich – bewust of onbewust – niet altijd veilig. Met publiekscampagnes en handhaving wil de overheid dit gedrag ombuigen naar veilig gedrag. In Zeeland ondersteunen we deze landelijke campagnes onder andere met borden langs de weg, spotjes in de bioscoop en lokale activiteiten waarbij risicogroepen worden aangesproken op hun gedrag. De landelijke campagnecalender verkeersveiligheid 2016 richt zich op de volgende campagnes: BOB, snelheid, aandacht en fietsverlichting. Bij deze campagnes wordt onderscheid gemaakt tussen campagnes behorend bij een speerpunt en overig. In het laatste geval wordt een campagne op onderhoudsniveau ondersteund.</p> <p>In 2016 bekijken we hoe de verkeersveiligheidspartners meer bij deze campagnes betrokken kunnen worden en hoe zij deze campagnes kunnen ondersteunen.</p>		
Eindresultaat 2016	Regionale ondersteuning van landelijke verkeersveiligheidscampagnes. (Snelheid, Aandacht, BOB en fietsverlichting)	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 100.000 -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	-	
Externe partners	- Ministerie - Partners verkeersveiligheid	



Naam activiteit	Verkeersveiligheid – werklijn 'verkeershandhaving'	
<p>Verkeershandhaving is één van de middelen om de verkeersveiligheid te vergroten. Om de handhaving op de locaties te laten plaatsvinden waar dat het hardst nodig is, werken politie, OM en de Zeeuwse wegbeheerders al jaren samen.</p> <p>De wegbeheerder in Zeeland en West Brabant helpen politie en justitie met het opstellen van het handhavingplan. De werkgroep monitoring en analyse inventariseert de knelpunten op alle wegen. Op basis van vooraf vastgestelde criteria worden de locaties en trajecten waar de politie kan handhaven op snelheidsovertredingen geprioriteerd. Het handhavingplan wordt vastgesteld in januari. Bij iedere voorgestelde locatie bekijkt politie samen met de betreffende wegbeheerder of ook andere maatregelen de verkeersveiligheid kunnen vergroten (educatie, communicatie, aanpassing aan de weg).</p> <p>Daarnaast wordt handhaving ingezet in combinatie met andere instrumenten en activiteiten van het ROVZ (bijvoorbeeld de pilot snelheid, fietsverlichtingscampagne).</p>		
Eindresultaat 2016	Voortgang, nakomen van gemaakte afspraken en nieuwe ontwikkelingen	
Benodigd budget	Provincie	-
	Extern	-
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling M&S - ROVZ	

Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Politie - Provincie Noord Brabant en Zeeland - alle Zeeuwse wegbeheerders - Waterschap Scheldestromen - RWS
------------------	---

Naam activiteit	Verkeersveiligheid – werkljn 'educatie en voorlichting'	
<p>Alle weggebruikers, van alle leeftijden komen in aanmerking voor educatie en/of voorlichting. De focus ligt in de praktijk voornamelijk op basis- en voortgezet onderwijs, jonge bestuurders en ouderen.</p> <p>In het beleidsplan is voor het basis- en voortgezet onderwijs gesteld dat in 2020 alle scholen gelabeld (basisscholen) zijn of meedoen aan Verkeers Educatie Voortgezet Onderwijs (voortgezet onderwijs). Op dit moment heeft 37% van de basisscholen een label en bijna 100% van de middelbare scholen doet mee aan VEVO.</p> <p>Om het bereik binnen de VEVO-scholen te vergroten wordt gekeken welke projecten toegevoegde waarde hebben voor deze doelgroep.</p> <p>Om het percentage gelabelde scholen te vergroten, wordt met netwerken gewerkt. Dit werkt in de kleinere gemeenten goed. Voor de grotere gemeenten wordt / is de werkwijze aangepast en wordt maatwerk geleverd.</p> <p>Jaarlijks doen 500 jonge bestuurders mee aan een rijvaardigheidstraining (Trials)</p> <p>Voor de ouderen worden er verkeersvoorlichtingsbijeenkomsten, E-biketrainingen, BROEM-cursussen, scootmobielcursussen georganiseerd.</p>		
Eindresultaat 2016	Groei in basisscholen met ZVL, groter bereik aantal leerlingen binnen VEVO, 500 deelnemers Trials	
Benodigd budget	Provincie extern	€ 180.000,- ZLM betaalt mee aan Trials
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	-	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - VVN - ZLM - BOVAG - Gemeenten 	

Naam activiteit		Verkeersveiligheid - monitoring	
<p>Monitoring Verkeersveiligheid richt zich op het bijhouden van de aard en omvang van het aantal slachtoffers</p> <p>Daarnaast kan er binnen projecten sprake zijn van monitoring (projectevaluatie). Dat laten we hier buiten beschouwing. In 2016 zal het abonnement op ViaStat Online worden gecontinueerd. Daarmee hebben provincie en partners (via licentie) toegang tot de ongevalsgegevens. (zie hieronder : deel 1) Streefbeeld is om die te verwerken tot een basismonitor door de gegevens te analyseren en te rubriceren zodat er een goed beeld van de actuele onveiligheid ontstaat (afgezet tegen het verleden). Provincie stuurt aan en besteedt dit aan een specialistisch bureau uit. (zie hieronder, deel 2) Viastat heeft afgelopen jaren en komende twee jaar last van ernstige beperkingen. Die kunnen verholpen worden door aanvullende gegevens te verwerven via ziekenhuizen, via het zogenaamde LIS. Zie hieronder deel 3.</p>			
Eindresultaat 2016	Volledig beeld van de feitelijke verkeersonveiligheid in geheel Zeeland. Trends zijn dan nog niet goed en volledig vast te stellen.		
Benodigd budget	Provincie	€ 27.000 voor abonnement Viastat Online/STAR € 10.000,- opstellen basismonitor € 70.000,- vervolg LIS Terneuzen (alle drie ten laste van ROVZ-budget)	
	Extern	-	
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X	
Interne partners	-		
Externe partners	- Politie - Wegbeheerders (gemeenten, waterschap)		

Naam activiteit		Verkeersveiligheid - organisatie	
<p>In 2016 is het voornemen de aard en omvang van de samenwerking in ROVZ-verband te herzien. Met bestuurders en met ambtelijke vertegenwoordigers zal dit proces moeten worden ingezet en komen jaar worden afgerond.</p> <p>Met de partners zal meer bilateraal worden afgestemd, zullen diverse partners stevig gestimuleerd moeten worden en zullen programma's goed en regelmatig worden geëvalueerd. Meer aandacht voor innovaties van kennis en projecten is aan de orde. Dat betekent dat onder meer met andere provincies en kennisinstituten wordt samengewerkt.</p>			
Eindresultaat 2016	- herziene structuur van overleg en besluitvorming - kwaliteit van beleid(uitvoering) en effectiviteit is groter - (aanvullend) Convenant 2017- 2020		
Benodigd budget	Provincie	-	
	Extern	-	

Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	-	
Externe partners	- alle ROVZ-partners - andere provincies - overige (kennis)instellingen	

7.2.2. Openbaar vervoer

Naam activiteit	Concessiemanagement busvervoer	
<p>De Provincie is als OV-autoriteit verantwoordelijk voor het openbaar busvervoer in Zeeland. Daarvoor heeft ze in 2014 een concessie gegund aan Connexion (looptijd 10 jaar).</p> <p>Via concessiemanagement bewaakt de Provincie dat Connexion als opdrachtnemer op goede wijze en binnen de financiële kaders uitvoering geeft aan de concessiebeschikking (concessiebeheer) en daarbij invulling geeft aan de aan Connexion toebedeelde ontwikkelfunctie.</p> <p>In 2015 is een bezinning gestart over een nieuwe invulling van het concessiemanagement. Die moet uitmonden in een GS-nota over een intensiever, meer zakelijk concessiebeheer (met bijbehorende overlegstructuur, jaarkalender en handhavingstrategie) en betrokkenheid bij de ontwikkelfunctie.</p>		
Eindresultaat 2016	<p>Connexion moet met de concessie regio's en grotere kernen onderling verbinden (kernet), aansluiten op de vraag naar openbaar vervoer van de reizigersgroepen scholieren/studenten (scholierennet), forenzen (spitsnet) en verblijfstoeristen (toeristennet) en bijdragen aan lokale buurtbusinitiatieven.</p> <p>Provincie ziet daarop toe vanuit een maandelijks concessiebeheeroverleg, een halfjaarlijks managementoverleg en een jaarlijks bestuurlijk overleg.</p> <p>Daarnaast neemt de Provincie deel aan de overleggen van het ontwikkelteam.</p>	
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - GS nota concessiemanagement - producten- en tarievenplan 2017 - vervoer- en dienstregelingplan 2017 - eindafrekening 2016 - bevoorschotting 2017 	<ul style="list-style-type: none"> - 1^e kwartaal - 4^e kwartaal - 3^e kwartaal - 4^e kwartaal - 4^e kwartaal
Benodigd budget	Provincie extern	€ 0,1 mln (concessiebeheer) -
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X

Interne partners	<ul style="list-style-type: none"> - afdeling Financiën - afdeling JIS
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Stichting scholierenvervoer Zeeland (scholierenet) - Toeristische uitvoeringsalliantie (toeristennet) - OPOV (consumentenorganisaties) - overkoepelend orgaan buurtbusverenigingen - Connexxion?



Naam activiteit	Gegevensbeheer/monitoring OV
<p>Voor het evalueren van de realisatie van de beleidseffecten (o.a. evaluatie busconcessie, gepland in 2016), voor het beheren van de busconcessie (concessiebeheer), voor het beheren van het contract met de GVC (Gemeentelijke Vervoercentrale) voor de haltetaxi (contractbeheer) en voor het opstellen van nieuw beleid zijn gegevens nodig.</p> <p>De activiteit "gegevensbeheer/monitoring" betreft het verzamelen, het verwerken, het rapporteren en soms ook het analyseren van relevante informatie.</p> <p>Eind 2015 is een traject gestart dat voor de busconcessie inventariseert welke informatie benodigd is, zodat daaruit afgeleid kan worden welke gegevens beheerd dienen te worden.</p>	

<p>Afhankelijk van de uitkomst van die inventarisatie zullen eventueel ondersteunende informatiesystemen worden aangekocht. Als daar duidelijkheid over is, kan ook het benodigde tijdsbeslag worden bepaald.</p> <p>Voor de realisatie van beleidseffecten, het beheren van het contract met de GVC en voor het opstellen van nieuw beleid dient nog te worden bepaald welke informatiebehoefte er is en derhalve welke gegevens verzameld dienen te worden.</p>		
Eindresultaat 2016	Informatiebehoefte in kaart gebracht, gestart met monitoring op basis van informatiebehoefte.	
Tussenresultaten 2016	<ul style="list-style-type: none"> - informatiebehoefte in kaart gebracht - aanschaf informatiesystemen - start monitoring 	<ul style="list-style-type: none"> - 1 mei 2016 - 1 november 2016 - 1 januari 2017
Benodigd budget	Provincie Extern	€ pm. (50.000 ?) -
Rol afdeling M&S	Trekker deelnemer anders, nl.	X X
Interne partners	- ICT	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - Connexion - GVC - ZB (Scoop) - Leveranciers monitoring systemen (Datacount, e.a.) - GOVI - NDOV 	

Naam activiteit	Reisinformatie (GOVI/DRIS/NDOV)
<p>Informatie voorafgaand en tijdens de (openbaar vervoer) reis wordt door reizigers belangrijk gevonden. Ook als er geen mutaties op de geplande dienstregeling zijn, willen velen daarvan voortdurend een bevestiging. Ondanks alle innovaties scoort de tevredenheid van reizigers op het onderdeel "informatieverstrekking" echter nog steeds een onvoldoende.</p> <p>Er zijn verschillende databronnen voor het maken van reisinformatie. Vervoerders leveren informatie over de dienstregeling en busposities. Wegbeheerders leveren informatie over de mogelijkheden en voorzieningen op halten (Provincie handelt dit momenteel af voor alle wegbeheerders). Deze brongegevens worden aangeleverd aan de NDOV-loketten die de data weer doorlevert aan tientallen afnemers: de exploitanten van reisinformatie zoals GoAbout, 9292, Trainandplane, etc.</p> <p>De vervoerders en wegbeheerders leveren dat brondata tevens aan GOVI (grenzeloze OV-informatie). GOVI bewerkt de brondata tot reisinformatie. De provincie is afnemer van deze reisinformatie omdat de provincie 40 DRIS-panelen, die in eigendom zijn bij wegbeheerders, van informatie voorziet.</p>	

<p>GOVI verzamelt tevens de informatie van verkeersregelinstallaties ten behoeve van het vrijgeven van kruispunten en busbanen voor de bus.</p> <p>De activiteit reisinformatie (GOVI/DRIS/NDOV) behelst het coördineren van de verschillende activiteiten, alsmede het contractmanagement van de contracten met GOVI, NDOV, Strukton, BISON en eigenaren van DRIS-panelen.</p>		
Eindresultaat 2016	Hogere waardering door reizigers voor informatieverstrekking bij verstoringen en calamiteiten.	
Tussenresultaten 2016	- nieuw contract met GOVI - verbetering van de KPI's voor reisinformatie	- 1 maart 2016 - maandelijks
Benodigd budget	Provincie Extern	€ 120.000,- -
Rol afdeling M&S	Trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	-	
Externe partners	<ul style="list-style-type: none"> - GOVI - NDOV - Strukton - Eigenaren DRIS-panelen (wegbeheerders en ziekenhuizen in Zeeland) - Connexion - BISON 	

Naam activiteit	Beheer haltetaxi
<p>Met de nieuwe concessie voor het busvervoer is het uitgangspunt van basismobiliteit voor de hele provincie losgelaten. Daar waar het openbaar vervoer vanwege de beperkte vervoervraag is verdwenen biedt de Provincie nu een mobiliteitsgarantie in de vorm van de haltetaxi.</p> <p>De Provincie is verantwoordelijk voor de spelregels voor de haltetaxi en de communicatie daarover, maakt afspraken met de regio's over de inkoop van haltetaxiriten en ziet toe op wijze waarop de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland de ritplanning voor de haltetaxi verzorgt.</p> <p>In 2015 zijn ca. 2.500 ritten per maand aangevraagd. In west Zeeuws-Vlaanderen worden de meeste ritten aangevraagd. Dat is ook verklaarbaar, omdat daar met de nieuwe concessie veel vaste buslijnen zijn vervallen.</p>	
Eindresultaat 2016	De haltetaxi biedt mensen een mobiliteitsgarantie op trajecten waar het openbaar busvervoer vanwege de beperkte vervoervraag is verdwenen.

Benodigd budget	Provincie	€ 0,9 mln voor beheer, inkoop haltetaxiritten en ritplanning. Bedrag is excl. aanvullende bijdrage Connexxion voor nieuwe buurtbusprojecten (0,3 mln), excl. subsidies buurtbusverenigingen (0,1 mln) en excl. meerwerk voor Connexxion (totaal ca. 0,4 mln).
	extern	-
Rol afdeling M&S	trekker deelnemer anders, nl.	X
Interne partners	- afdeling Financiën	
Externe partners	- Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland - Oosterschelderegio - Walcheren - Zeeuws-Vlaanderen - OPOV	

8. Bestedingsplan 2016

Tot en met 2015 kende het beleidsveld Mobiliteit met de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) een geoormerkt budget waaruit exploitatie regionaal openbaar vervoer, bevordering verkeersveiligheid, mobiliteitsmanagement en investeringen in regionale infrastructuur betaald werden.

Met ingang van 2016 worden deze middelen uitgekeerd in de vorm van een decentralisatie-uitkering binnen het Provinciefonds. Voor 2017 zijn bestedingsdoelen die niet zijn opgenomen in de basisbegroting, onderdeel van de zero based heroverweging. De keuzes die dat proces oplevert zullen leidend zijn voor de beschikbare budgetten voor mobiliteit in de periode 2017-2019. Dit betekent dat we in het kader van dit uitvoeringsprogramma geen financiële doorkijk voor de periode na 2016 geven.

Eén van de zaken die met ingang van 2016 concreet verandert, is dat het bedrag van € 2 miljoen subsidie die we jaarlijks verstrekten aan gemeenten en waterschap voor infrastructuurprojecten, niet meer als geoormerkt budget wordt meegenomen. Via een integrale afweging willen we komen tot de inzet van middelen voor infrastructuurprojecten – ook die van andere wegbeheerders.

Met de start van de nieuwe concessie voor busvervoer is ook het budget voor regionaal openbaar vervoer aangepast; enerzijds is het minder als gevolg van de doorwerking van bezuinigingen en anderzijds is een deel afgezonderd voor de haltetaxi, die rijdt op trajecten waar voorheen de vaste bus reed. De vermindering van het openbaar-vervoerbudget wordt deels gecompenseerd door inzet van eigen provinciale middelen.

Tenslotte worden er binnen het budget voor Mobiliteit middelen vrijgemaakt voor uitvoering van de vier programmalijnen. Dit betreft deels herbesteding van middelen uit de 'traditionele' posten openbaar vervoer, infrastructuur en verkeersveiligheid.

Bestedingsplan Mobiliteitsplan 2016

	2016
<i>Uitgaven</i>	
Werkbudget Mobiliteitsplan	100.000
Activiteiten, Onderzoek en ontwikkeling	
- Sterke netwerken	165.000
- Bedrijvigheid	375.000
- Beleven	595.000
- Wonen en leven	405.000
Exploitatie Openbaar Vervoer (bijlage 2)	20.166.176
Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland	555.000
Investeringen in Infrastructuur (bijlage 3)	6.400.000
Kapitaalslasten N62	788.000
Totaal uitgaven	29.549.176

Bijlage 1: werkplan ROVZ (apart bijgevoegd)

Bijlage 2: bestedingsoverzicht exploitatie openbaar vervoer

	2016
uitgaven	
kosten provincie Westerschelde Ferry	4.427.025
exploitatiebijdrage bus-concessie Zeeland	14.539.152
haltetaxi	850.000
exploitatiebijdrage Transferiumvervoer Renesse	90.000
vrijwilligersbijdrage buurtbussen	100.000
beheer DRIS	45.000
abonnement GOVI/NDOV	65.000
concessiebeheer	50.000
totaal	20.166.176

Bijlage 3: investeringen infrastructuur

2016	
Naam	Bedrag
Rest fietspad St. Maartensdijk	100.000
60 km Molendijk Oud Vossemeer	300.000
Aansluiting A58 Goes (subsidie)	6.000.000
Knooppunten en Halten	800.000
totaal	6.400.000

Projecten waarvoor eerder al dekking beschikbaar is gesteld	
Naam	Bedrag
Absdale-Hulst	2.130.000
Fietspad Oud Vossemeer	1.200.000
Fietspad Lewedorp-Arnhemuiden	1.140.000
totaal	4.470.000

Voorwoord

“Samen werken aan grotere verkeersveiligheid”

De Provincie Zeeland is bezig met het opstellen van een nieuw mobiliteitsplan. In dat plan staan goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid centraal. Het spreekt voor zich dat betrouwbare, snelle verbindingen belangrijk zijn voor Zeeland. Maar aandacht voor de verkeersveiligheid is zeker zo belangrijk, vanwege de impact van een verkeersongeval op ons dagelijkse leven - elk slachtoffer is er één te veel.

Verkeersveiligheid is echter een complex onderwerp. Verkeersonveiligheid kent veel verschillende oorzaken en doelgroepen, wat het lastig maakt om die onveiligheid aan te pakken. De oplossing vraagt vaak om een combinatie van infrastructurele maatregelen, gedragsbeïnvloeding en handhaving. En dergelijke oplossingen vragen om integrale beleidsafstemming, afspraken over wie welke maatregelen treft, hoe we de resultaten meten en wat we concreet met de uitkomsten doen. Als provinciale overheid doen we wat we kunnen, maar we kunnen het niet alleen oplossen. In ROVZ-verband kunnen we dat wel.

Het collegeprogramma van het provinciaal bestuur heeft de titel ‘Krachten bundelen’. Dit College wil een impuls geven aan de samenwerking die nodig is voor de verdere ontwikkeling van Zeeland. In ROVZ-verband werken we al meer dan 25 jaar samen, maar ook in een langdurige samenwerking is het goed om regelmatig te kijken wat er anders en beter kan. Dat traject wil ik dit jaar graag met u ingaan.

Helaas laten de meest recente cijfers zien dat het aantal slachtoffers in het verkeer weer toeneemt. In 2016 moeten de partners binnen het ROVZ meer doen om de collectief afgesproken doelen te realiseren. Het vraagt dus meer inspanning en bestuurlijke aandacht van onze Zeeuwse partners om de trend weer om te buigen en de ambitie ‘Op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers’ waar te maken.

Hiervoor zijn nieuwe samenwerkingsafspraken nodig: wie pakt welke projecten op en welke succesvolle projecten kunnen we intensiveren? Voor ons allen staat de financiële ruimte onder grote druk: er moeten dus scherpe keuzes worden gemaakt en creatieve oplossingen worden gevonden. Ik verwacht dat door slimme vormen van samenwerking veel kan worden bereikt!

De speerpunten 'Fiets' en 'Snelheid' blijven de komende tijd onze aandacht vragen. Maar naast het streven naar een heldere focus en scherpe keuzes, moeten we ons steeds bewust zijn en blijven van nieuwe ontwikkelingen. De e-bike is er daar één van, net als het vraagstuk van afleiding in het verkeer door smartphones en navigatie. Deze technische ontwikkelingen brengen ons veel goeds, maar de

alertheid in het verkeer wordt ook minder en de aantallen ongevallen nemen volgens recent onderzoek van de SWOV flink toe. Daarom hebben wij er samen voor gekozen ook het thema 'Aandacht' tot een speerpunt te maken in ons verkeersveiligheidsbeleid.

Als alle verkeersveiligheidspartners in Zeeland samen werken aan de verkeersveiligheidsdoelstellingen, ben ik ervan overtuigd dat we een stap dichterbij komen in het realiseren van onze ambitie 'Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers'.

Harry van der Maas, voorzitter ROVZ

Inhoudsopgave

Voorwoord

1. Inleiding
2. Speerpunten
 - 2.1 Fiets
 - 2.2. Snelheid
 - 2.3 Aandacht
3. Werklijnen
 - 3.1 Educatie en voorlichting
 - 3.2 Sensibilisering
 - 3.3 Handhaving
 - 3.4 Infrastructuur
 - 3.5 Organisatie en communicatie
4. Financiële aspecten

- | | |
|-----------|----------------------------|
| Bijlage 1 | Activiteiten en begroting |
| Bijlage 2 | Subsidies |
| Bijlage 3 | Samenstelling ROVZ-plenair |

1. Inleiding

Met een groot aantal ROVZ-partners hebben we tijdens de werkbijeenkomst op 7 oktober 2015 gediscussieerd over stellingen rondom de aanpak van de verkeers(on)veiligheid. Een van de stellingen ging over het versterken van de stimulerende en coördinerende rol van het ROVZ richting de Zeeuwse gemeenten. De aanwezige partners vonden een jaarlijkse enquête over de voortgang van het verkeersveiligheidsbeleid op ambtelijk en bestuurlijk niveau een goed idee. In 2016 gaan we daarmee aan de slag. Daarnaast waren de partners het erover eens dat er meer tijd en geld moet worden vrijgemaakt voor monitoring van verkeersveiligheidsprojecten, zodat er meer duidelijkheid ontstaat over het effect van de genomen maatregelen.

Het gezamenlijke beleid van de partners krijgt vorm door een visie op en aanpak van de zogeheten *Speerpunten*. De afgelopen jaren waren dat de speerpunten *Fiets* en *Snelheid*. Met het oog op de aard en omvang van de verkeersonveiligheid in Zeeland is het logisch om in 2016 verder te gaan met deze speerpunten. Uit reacties van verschillende gemeenten en andere partners blijkt dat het thema *Fiets* in 2016 hoog op de agenda staat. In gesprekken met deze gemeenten wordt in kaart gebracht welke activiteiten lokaal worden ontwikkeld en of ROVZ-partners daaraan kunnen bijdragen.

Het komende jaar kiezen we voor *Aandacht* als derde speerpunt, in aansluiting op regionale ontwikkelingen en op landelijk beleid. Binnen dit speerpunt staat centraal dat weggebruikers hun aandacht maximaal op de weg houden en afleiding door navigatiesystemen, mobiele telefoons en (ongewenste) informatie langs de weg wordt vermeden. In hoofdstuk 2 worden de Speerpunten nader beschreven.

Het beleid wordt verder uitgewerkt in de zogenoemde *Werklijnen*. De werklijnen van 2016 komen overeen met de programma's van de afgelopen jaren. In hoofdstuk 3 worden de werklijnen nader toegelicht en voorzien van een voorlopig pakket aan projecten en activiteiten. Op grond daarvan is een eerste raming gemaakt van de kosten die met de uitvoering van dit werkplan zijn gemoeid.

Op dit moment gaan wij uit van voorlopige overzichten van projecten, zodat er ruimte is om in te spelen op nieuwe kansen en ontwikkelingen die zich in de loop van 2016 voordoen. In de werklijnen is daarvoor de nodige flexibiliteit ingebouwd. Wanneer in de loop van het jaar ingrijpende wijzigingsvoorstellen aan de orde komen, zal het ROVZ-plenair worden geraadpleegd.

2. Speerpunten

2.1 Speerpunt Fiets

Net als in de twee voorgaande jaren is de fiets een speerpunt in de activiteiten van het ROVZ. Omdat het aantal fietsongevallen landelijk nog steeds toeneemt, blijft extra aandacht voor dit vervoermiddel en zijn gebruikers van belang.

Fietshelmen

De fietshelmencampagne op de Zeeuwse basisscholen is vorig jaar afgerond. De SWOV en Veiligheid.nl analyseren momenteel de gegevens en presenteren medio 2016 de resultaten van het project. Op dat moment weten we wat het effect is van vijf jaar campagnevoeren voor de fietshelm voor jonge fietsers en beslissen we hoe we hiermee verder gaan.

E-bikes

Ook de fietsveiligheid van ouderen kan beter. Een van de oorzaken van de toename in fietsongevallen is de opkomst van de elektrische fiets, die veel sneller en zwaarder is dan de gewone fiets. Vanwege het fietsgemak is de e-bike populair bij ouderen, die daarmee meer risico lopen op letsel.

In 2015 hebben we samen met VVN en enkele fietswinkels vijf e-bikedagen georganiseerd voor oudere fietsers. De deelnemers leerden de nodige verkeersregels en kregen advies over de voor hen meest geschikte e-bike. Ook konden ze oefenen op een e-bike en een elektrische driewieler. De dagen waren zo'n succes dat we die in 2016 willen voortzetten.

Momenteel laten we onderzoeken hoe het gebruik van beschermingsmiddelen onder oudere fietsers kan worden gestimuleerd. Ook kijken we hoe we ouderen meer bewust kunnen maken van hun mogelijkheden en beperkingen. In 2015 is hiernaar onderzoek gedaan. In het voorjaar van 2016 organiseert het ROVZ een dag om 65- tot 75-jarige fietsers actief te laten nadenken over hun capaciteiten en zich open te stellen voor een gedragsverandering, door bijvoorbeeld een helm of andere beschermingsmiddelen te gebruiken. Zo verzamelen we aanvullende informatie die vervolgens wordt gebruikt voor de ontwikkeling van een campagne.

Fietsverlichting

Wat betreft fietsverlichting volgt het ROVZ de landelijke fietsverlichtingscampagne. De politie deelt tijdens controles fietslampjes uit aan fietsers die worden bekeurd voor rijden zonder licht. In 2015 werkte het ROVZ opnieuw mee aan de campagne

'Licht aan, apps uit', waarbij jongeren met (led)borden en zadelhoesjes erop werden geattendeerd op de fiets hun licht aan te doen en de smartphone niet te gebruiken. Deze campagne wordt ook in 2016 uitgevoerd. Bovendien wordt bekeken of er jaarlijks op een vaste datum een 'Zeeuwse dag van de fietsverlichting' kan worden ingesteld. In de praktijk blijkt dat nog te vaak zonder licht worden gereden – met name door jongeren.

Fietspaden

De fietspaden worden steeds drukker en er zijn steeds meer verschillende soorten gebruikers, zoals scholieren, racefietsers, recreanten, skeeleraars en ruiters. Al deze gebruikers vertonen verschillend gedrag en bewegen met verschillende snelheden over hetzelfde fietspad. Dit zorgt voor ongevallen, conflicten (bijna-ongelukken, irritaties) en een verminderde beleving (een groot deel beweegt zich recreatief).

Om hier iets aan te kunnen doen, moet eerst in beeld worden gebracht wat op de fietspaden het echte probleem is. In dit onderzoek gaat het met name om de combinatie infrastructuur en gedrag, waarbij ook het ongewenste gedrag van fietsers aandacht moet krijgen. Aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek kunnen maatregelen worden getroffen. Vanuit het team Beleven (Mobiliteitsplan) wordt dit onderzoek in 2016 opgepakt.

2.2 Speerpunt Snelheid

Sinds 2014 besteedt het ROVZ extra aandacht aan het thema snelheid. De SWOV heeft berekend dat als iedereen zich aan de snelheidslimiet houdt, er 25 tot 30 procent minder ernstige verkeersslachtoffers zijn. Op verzoek van de partners worden vooral 30- en 60-kilometerzones onder de loep genomen. In deze zones wordt nog vaak te hard gereden en daar valt winst te behalen.

Het ROVZ is daarom in 2014 een pilotproject begonnen, samen met de gemeenten Borsele en Terneuzen, Waterschap Scheldestromen, VVN en de politie. Op vijf locaties in de gemeenten Terneuzen en Borsele wordt actie ondernomen om de snelheid terug te dringen.

Op de Margarethaweg en Oude Vaart in Terneuzen en op de Molendijk in 's Heerenhoek heeft de pilot al plaatsgevonden. In 2016 wordt actiegevoerd op de Margrette in Axel en op de Hoofdstraat/Kolaardsweg in Ovezande. Beide locaties hebben specifieke kenmerken die iets toevoegen aan de pilot als geheel. In beide gevallen gaat het om een deel binnen de kom en een deel buiten de bebouwde kom, dat wordt beheerd door het Waterschap. Bij zowel Margrette als de Hoofdstraat/Kolaardsweg in Ovezande wordt de snelheidslimiet frequent overschreden. Met behulp van graffiti op het wegdek wordt automobilisten gevraagd snelheid te minderen.

Tijdens de pilotperiode werken de bewoners van de straat actief mee, onder begeleiding van een buurtcoach van VVN. Het ROVZ heeft vlaggen, stickers en borden beschikbaar gesteld die automobilisten aanspreken op hun snelheid. Op de borden staan positieve boodschappen ("Bedankt dat je langzamer rijdt"), namens de bewoners van de straat. Met behulp van straatschilderingen en snelheidsdisplays worden weggebruikers gestimuleerd de snelheid aan te passen. Ook de politie draagt haar steentje bij door regelmatig te controleren. De eerste resultaten laten zien dat de aanpak effect heeft en dat met name de snelheidsovertredingen met meer dan 10 kilometer per uur afnemen.

Als deze proefprojecten zijn afgerond, worden de resultaten van alle vijf locaties gebundeld in een handleiding waarmee wegbeheerders en inwoners zelf aan de slag kunnen. De handleiding biedt een duidelijk overzicht van de werkwijze, kosten, benodigde tijd en planning. Ook geeft de handleiding een beschrijving van mogelijke acties met bedrijven of scholen in de omgeving. Bovendien is na afloop van de pilot bekend welke materialen het best werken, het langst meegaan en het meest efficiënt zijn, zodat iedereen zelf kan bekijken welke actie het beste bij de situatie past. Hiervoor wordt een tool-box ontwikkeld.

2.3 Speerpunt Aandacht

Voor alle weggebruikers is afleiding door smartphones, navigatiesystemen en andere apparaten een belangrijke oorzaak van ongelukken. Uit onderzoek blijkt dat de kans op een ongeluk 23 keer groter is als een automobilist achter het stuur met zijn smartphone bezig is. De belangrijkste risicogroepen wat betreft afleiding in het verkeer zijn zakelijke rijders, jonge automobilisten en fietsers.

In het voorjaar van 2015 heeft de politie extra gecontroleerd op afleiding in het verkeer. Vanuit het ROVZ is deze campagne met onder meer foldermateriaal ondersteund.

Team Alert heeft voor jonge automobilisten de campagne '@TheWheel' ontwikkeld, waarin jongeren met zichzelf de afspraak maken een week lang hun smartphone niet aan te raken zolang ze achter het stuur zitten. Het idee daarachter is dat je met kleine stapjes een gedragsverandering kan bewerkstelligen.

In 2015 heeft Team Alert drie keer campagne gevoerd bij Zeeuwse bioscopen. In de bioscoop werden spotjes vertoond om te waarschuwen voor het gevaar van afleiding achter het stuur. Team Alert sprak buiten de bezoekers aan om afspraken te maken. De actie werd positief ontvangen. Het vermoeden is dat rondom scholen meer jongeren te bereiken zijn, daarom wordt de campagne in 2016 vervolgd in het onderwijs.

Behalve in de auto is afleiding op de fiets ook een risico. Daarvoor volgen wij de landelijke Fietsmodus-campagne, gekoppeld aan de Fietsmodus-app. Met deze campagne wil het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, samen met de vijf grootste telecomproviders, jongeren verleiden hun smartphone niet te gebruiken in het verkeer. Deelnemers kunnen via een app punten verdienen wanneer ze hun telefoon niet gebruiken terwijl ze op de fiets zitten. De gespaarde punten kunnen worden omgezet in een beloning.

Aandacht op de weg is een onderwerp dat momenteel erg in de belangstelling staat. Veel organisaties zijn ermee bezig en ontwikkelen methoden om het gebruik van smartphones en andere apparaten in het verkeer te verminderen. Het ROVZ volgt de ontwikkelingen en onderzoekt welke manier van campagne voeren bij Zeeland past, om die vervolgens slim te introduceren. In 2017 volgt een breder palet van activiteiten.

3. Werklijnen

De speerpunten Snelheid, Aandacht en Fiets zijn leidend voor alle activiteiten van het ROVZ. De onderstaande werklijnen geven elk op hun eigen manier invulling aan de genoemde speerpunten. Daarnaast heeft elke werklijn een aantal activiteiten die buiten de speerpunten vallen, maar zeker niet minder belangrijk zijn. Deze worden hieronder omschreven.

3.1 Educatie en Voorlichting

Een van de doelen uit het ROVZ-Beleidsplan is dat alle Zeeuwse basisscholen in 2020 over het Zeeuws Verkeersveiligheid Label beschikken. Een school met ZVL biedt leerlingen meer dan de wettelijk verplichte verkeers-les. De werklijn Educatie en Voorlichting zet zich ervoor in dat zoveel mogelijk Zeeuwse basisscholen zich bij het ZVL aansluiten.

En met resultaat: langzaam maar zeker stijgt het aantal basisscholen met een ZVL. Het ROVZ bekijkt per school wat de beste manier is van benaderen. In sommige gevallen werkt de persoonlijke aanpak. Andere scholen en gemeenten zien meer in een netwerkbenadering, waarbij verschillende scholen samenwerken met de gemeente, VVN en de projectleider ZVL en op die manier het verkeersonderwijs efficiënter wordt aangeboden. Ondanks sluitingen en samenvoegingen van scholen heeft inmiddels 37 procent van het Zeeuwse basisonderwijs een ZVL.

Vrijwel alle Zeeuwse middelbare scholen doen mee aan VEVO (Verkeerseducatie Voortgezet Onderwijs). Helaas zijn populaire programma's als Road Sense en de educatielessen van Slachtofferhulp met ingang van 2016 gestopt. Omdat het ROVZ de interesse van de scholen wil vasthouden, proberen we alternatieve producten aan te bieden. Mogelijk kan Trials, in samenwerking met ZLM, het Road Sense-programma nieuwe invulling geven.

De bewezen effectieve rijvaardigheids cursus Trials voor jonge automobilisten gaat ook in 2016 verder, met naar schatting vijfhonderd deelnemers over veertien lesdagen. Vanwege het succes van het programma voor jonge automobilisten, organiseert ZLM volgend jaar mogelijk ook een Trials-dag voor oudere bestuurders van 65 tot 75 jaar, om theorie en praktijk nog eens op te frissen. In november 2015 is een pilot gehouden, die bij succes in 2016 mogelijk wordt voortgezet.

3.2 Sensibilisering

De werklijn Sensibilisering zorgt voor de regionale uitvoering van de landelijke verkeersveiligheids campagnes, met onder meer borden langs de weg, posters en spotjes in de bioscoop.

De landelijke campagnekalender verkeersveiligheid 2016 richt zich op de volgende campagnes: Bob, snelheid, aandacht en fietsverlichting. Bij deze campagnes wordt onderscheid gemaakt tussen campagnes behorend bij een speerpunt en overige campagnes. In het laatste geval wordt een campagne op onderhoudsniveau ondersteund.

Vanaf komend jaar willen we onze partners meer bij deze en andere campagnes betrekken en bekijken hoe zij onze acties kunnen ondersteunen, bijvoorbeeld via de eigen websites, huis-aan-huisbladen, en dergelijke.

Net als in 2015 stelt het ROVZ ook dit jaar tijdens de snelheidscampagne materiaal beschikbaar voor wie in de eigen buurt aandacht wil vragen voor verkeersveiligheid. Op de proef in 2015 kwamen veel positieve reacties en zo'n vijftig aanvragen in een week. Wie dat wil, kan via de website van VVN actiemateriaal aanvragen, waarbij geldt: op is op. Het aanbod van onder meer vlaggen en posters wordt in 2016 uitgebreid met een meet-team, dat ter plekke de snelheid van automobilisten meet. Door het materiaal op deze laagdrempelige manier beschikbaar te stellen, krijgen bewoners op een positieve manier een eigen stem.

3.3 Handhaving

Justitie, politie en wegbeheerders werken in Zeeland samen aan de verkeersveiligheid. Verkeershandhaving is een van de middelen die hierbij wordt ingezet. Door de samenvoeging van de politieregio's Zeeland en Midden- en West-Brabant is het aantal beschikbare uren afgenomen en het gebied vergroot. Daarom is het van belang de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten.

De werkgroep Monitoring en Analyse, waarin politie, Rijkswaterstaat, Provincies Zeeland en Noord-Brabant, Waterschap Scheldestromen, de gemeenten in Zeeland en West-Brabant en het ROVZ zijn vertegenwoordigd, heeft in 2015 een handhavingsplan 2015, met een doorkijk naar 2016-2017, opgesteld. Daarin is vastgelegd waar en wanneer de politie handhaaft en op welke aspecten. De politie-inzet wordt verspreid door het jaar gekoppeld aan de Campagnekalender Verkeersveiligheid en is vooral gericht op snelheid, rood licht, alcohol, aandacht en fietsverlichting en in mindere mate op helm- en gordelplicht (bijvangst bij andere controles).

In 2016 vraagt de ongevallenregistratie extra aandacht, vanwege de overstap naar nieuwe vormen van registreren. Nadere analyse is nodig om te bepalen wat de juiste handhavingslocaties zijn.

Waar mogelijk wordt handhaving ingezet in combinatie met andere instrumenten van de ROVZ-partners. Zo kunnen educatie en sensibilisering het effect van de handhaving versterken.

3.4 Infrastructuur

Het ROVZ wil samen met alle wegbeheerders in Zeeland een handleiding ontwikkelen voor de veilige vormgeving en inrichting van wegen binnen en buiten de bebouwde kom, om op basis daarvan efficiënte en effectieve maatregelpakketten samen te stellen. Deze handleiding beschrijft het proces in stappen om per deelgebied een maatregelpakket op te stellen. Bovendien bevat de handleiding afwegingscriteria waarmee maatregelen kunnen worden geprioriteerd. Lessen uit het verleden, onder andere uit het project Duurzaam Veilig West Zeeuws-Vlaanderen, worden in de handleiding verwerkt.

Inmiddels zijn in alle Zeeuwse gemeenten de wegen binnen de bebouwde kom onderworpen aan een kwaliteitstoets op de wegkenmerken, zoals wel/niet parkeren op de weg, rijbaanbreedte en kruispuntvormen. De gemeenten Borsele, Goes, Veere, Middelburg en Noord-Beveland hebben hun kwaliteitstoetsen inmiddels vastgesteld en verwerkt in een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP). Naar verwachting volgen de andere gemeenten op korte termijn.

Als onderdeel van de kwaliteitsverbetering doet het ROVZ meer aan kennisoverdracht, bijvoorbeeld over het toepassen van de CROW-richtlijnen en de resultaten van de onderzoeken van de SWOV (fietsongelukken, bermongevallen). Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van workshops worden georganiseerd.

3.5 Organisatie en Communicatie

Onder de werklijn Organisatie en Communicatie vallen de activiteiten die overkoepelend zijn voor alle speerpunten en werklijnen, zoals onderzoek, monitoring, interne en externe communicatie en overige facilitering vanuit het ROVZ.

Onderzoek en monitoring

In het verleden hadden Provincie, gemeenten en andere partners een abonnement op ViaStatistiek. Dit zorgde voor inzicht in de aard en omvang van verkeersongevallen. Door de dalende registratiegraad is de betrouwbaarheid van deze informatiebron sterk verminderd. Daarom wordt begin 2016 een nieuwe landelijke registratie van verkeersongevallen geïntroduceerd, onder de naam STAR. Het ROVZ werkt in zijn communicatie-uitingen mee om deze nieuwe registratievorm meer bekendheid te geven.

Belangrijk is dat we gezamenlijk over de juiste en actuele informatie blijven beschikken, zodat we goede keuzes kunnen maken in beleid en uitvoering. De provincie gaat na welke mogelijkheden er zijn om een basismonitor op te stellen en deze aan alle partners beschikbaar te stellen voor de invulling van het lokale verkeersveiligheidsbeleid.

Het ROVZ ontwikkelt ook in 2016 *factsheets*, die inzicht geven in de resultaten van onderzoek en effecten van projecten. Daarnaast worden ervaringen van andere provincies en partijen met elkaar gedeeld.

Communicatie

Een sterk netwerk en goede onderlinge samenwerking zijn van essentieel belang voor het goed functioneren van het ROVZ. In 2016 wordt een aantal bijeenkomsten georganiseerd over actuele thema's. Ook wordt aan partners de ruimte geboden om meer te laten zien vanuit de eigen organisatie. Dit draagt bij aan een grotere betrokkenheid en slagvaardigheid.

De ROVZ-pluim wordt uitgereikt aan personen of organisaties die zich op bijzondere wijze hebben ingezet voor de verkeersveiligheid. De pluim kan bedoeld zijn als beloning, maar ook als een aanmoediging. Vanwege het succes en bijbehorende publiciteit voor het thema verkeersveiligheid, wordt deze actie in 2016 voortgezet. Andere manieren om initiatieven vanuit de maatschappij effectief te ondersteunen, worden bekeken.

Daarnaast verstrekt het ROVZ subsidies. Zie hiervoor de bijlage Subsidies.

4. Financiële aspecten

Zoals eerder beschreven, dreigen we de doelstellingen over de daling van het aantal verkeersslachtoffers in het jaar 2020 niet te halen. Daarom zet het ROVZ een traject in, om samen met de partners meer inzet te genereren en de meest effectieve projecten uit te voeren. Daarvoor wordt 2016 een belangrijk jaar.

In bijlage 2 is de raming opgenomen van de te verwachten kosten van de voorgenomen projecten in 2016, inclusief de provinciale subsidies. Het betreft het provinciale budget, dat op het niveau van 2015 is vastgesteld. De deelbudgetten voor de speerpunten en werklijnen zijn in het overzicht opgenomen. Over de verdeling van de deelbudgetten naar projecten worden afzonderlijke besluiten genomen.

Voor veel subsidieprojecten en overige projecten worden aanvullende financiële middelen van andere partijen ingezet. In 2016 brengen we het totaal van financiële en personele inzet van de partners binnen het ROVZ in beeld. Daarnaast wordt onderzocht of additionele middelen beschikbaar kunnen komen, bijvoorbeeld uit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO).

Bijlage 1

Projecten en begroting

speerpunten en werklijnen 2016	deelbudgetten
Speerpunt Fiets	€ 50.000
VVN: trainingen 55+ veilig op de E-bike	
Onderzoek 55+ op de fiets	
Project 55+ op de fiets	
Campagne Fietsverlichting (o.a. fietslampjes)	
Fietshelmencampagne	
Aanpak uitwerken medegebruik	
Speerpunt Snelheid	€ 65.000
Pilot 30/60 km :	
Graffiti en krijtuitingen	
Campagnematerialen	
Advies en onderzoek	
VVN, snelheidsmetingen	
Handleiding, toolkit	
Speerpunt Aandacht	€ 35.000
Team Alert @The Wheel op ROC en HZ	
Campagne Aandacht op de weg, Fiets	
Voorstel aanpak 'Aandacht' in 2017	
Werklijn Infrastructuur	€ 45.000
Wegencategoriseringsplannen	
Gezamenlijk afwegingskader	
Gebiedsverkeersplannen	
Maatregelenpakketten	
Kennisoverdracht n.a.v. onderzoeken en richtlijnen	
Werklijn Educatie en Voorlichting	€ 198.000
Nieuwe producten en structuur	

Verbreding doelgroep bereik
Aanvullende aanpak ZVL

Project Trials
Meester, advieswerk projectleiding ZVL/VEVO
Bijdrage landelijke projecten

Slachtofferhulp, herdenking
VVN, Verkeersvoorlichting
VVN, Verkeersouders
VVN, Verkeersexamens
VVN, Veilig op weg/dodehoek VO
VVN, Gordelsimulator

Werklijn Sensibilisering	€ 100.000
---------------------------------	----------------------

HR Groep, 4 x wisselen campagneborden
Landelijke campagnes
Cinefox, bioscoopcommercials
Meester, projectbegeleiding Campagnes
Campagne Slik op de weg
Overige

Werklijn Verkeershandhaving	€ 5.000
--	--------------------

Ongevallenregistratie en kwaliteitstoets

Werklijn Organisatie	€ 88.000
-----------------------------	---------------------

Monitoring en onderzoek

- communicatie STAR

Ontwikkeling fact sheets

Abonnement VIA Statistiek - 29.000,- per jaar

Monitoring snelheid

Bijdragen landelijk onderzoek en programma LOVG/ROV's

Onderzoek gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid

Communicatie

Netwerkbijeenkomsten
Jaarverslag 2015
Werkplan 2017 en vervolg beleidsplan

ROVZ-pluim & acties
Deelname congressen
Dienstverleningsovereenkomst (DVO)

Beleidsondersteuning	€ 164.000
Subsidies VVN (zie projecten Educatie en Sensibilisering)	
Subsidie Slachtofferhulp, herdenking	
Subsidies ZVL	
Subsidies VEVO	
Subsidies Overige	
Totaal	€ 750.000

Bijlage 2

Subsidies verkeersveiligheid ASV/ASB Zeeland 2016

Het college van Gedeputeerde Staten heeft in februari 2016 het ROVZ-werkplan vastgesteld, met daarin opgenomen de subsidies verkeersveiligheid. De verkeersveiligheidssubsidies worden verleend op basis van de op 1 januari 2013 van kracht zijnde Algemene subsidieverordening Zeeland 2013 en het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013. Voor verkeersveiligheidssubsidies in het werkplan 2016 is een bedrag van € 164.000 opgenomen. De advisering is in handen gesteld van het ROVZ.

Het budget van €164.000 is als volgt verdeeld:

- 1 Educatieve binnen schoolse activiteiten € 149.000
- 2 Educatieve buitenschoolse activiteiten € 15.000

De aanvragen moeten **tenminste 8 weken vóór aanvang** van de activiteit(en) zijn ingediend bij Gedeputeerde Staten (het aanvraagformulier is beschikbaar op www.zeeland.nl/loket/subsidies). De beoordeling van de subsidieaanvragen geschiedt op volgorde van binnenkomst. De aanvragen moeten voldoen aan de kwaliteitscriteria passend binnen het vigerend ROVZ-werkplan.

Arrangementen

In de provinciale subsidieregels zijn drie arrangementen opgenomen. Voor verkeersveiligheidssubsidies betekent dat:

Arrangement 1 € 100 t/m € 10.000

De subsidie wordt in één keer verleend en vastgesteld zonder verantwoording over de realisatie.

Artikel 17.4 Asb.

Op basis van een steekproef besluiten gedeputeerde staten of de instelling wel of niet een aanvraag tot vaststelling moet indienen en stellen de instelling binnen tweeëntwintig weken na afloop van de gesubsidieerde activiteit op de hoogte van dit besluit.

Arrangement 2 € 10.001 t/m € 50.000

De subsidie wordt vastgesteld na goedkeuring verantwoording voer de geleverde prestatie.

Arrangement 3 hoger dan € 50.000

De subsidie wordt vastgesteld na goedkeuring verantwoording over de geleverde prestatie en de besteding van de subsidie.

De hoogte van de verkeersveiligheidssubsidie wordt als volgt bepaald:

Ad 1 Educatieve binnenschoolse activiteiten

1a	Verkeersexamen –theoretisch en praktisch (per ll)	€ 2,00
1b	Verkeersexamen –alleen theorie- of praktijk (per ll)	€ 1,30
2	Materialen basisonderwijs/verkeersmethodes (volgens landelijke verkeer educatieve uitgangspunten)	maximaal 50% maximaal € 5,00 per ll
3	Behalen ZVL (Zeeuws VerkeersveiligheidsLabel)	€ 250,00
4	Verkeersveiligheidshesje	maximaal 50%
5a	VEVO verkeerscoördinator(en)	maximaal 66,7%
5b	VEVO werkplangelden	maximaal 50%
6	Slachtofferhulp, herdenking	maximaal 50%
7	VVN projecten	maximaal 100%
8	Overige activiteiten/materialen	maximaal 50%

Ad 2 Educatieve buitenschoolse activiteiten

1a	Broemcursus ouderen (subsidie per cursist)	€ 23,00
1b	Soortgelijke opfriscursus ouderen (subsidie per cursist € 23,00 en maximaal 50% kosten) (subsidie per jaar volgens landelijk vastgestelde verkeerseducatieve uitgangspunten)	€ 23,00 maximaal 50% of maximaal € 5,00
2	Scotmobielcursus (subsidie per cursist)	maximaal € 50,00
3	VVN-projecten	100%
4	ANWB Streetwise	maximaal € 425,00
5	Overige activiteiten	maximaal 50%

Meer informatie:

Verkeersveiligheidsteam Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ)

De heer E. Heijdens, rovz@zeeland.nl of 0118- 631306

Bijlage 3

Samenstelling ROVZ-plenair

Provincie Zeeland	Dhr. A. van der Maas, voorzitter
Provincie Zeeland	Mw. R. de jong
Rijkswaterstaat Zee en Delta	Dhr. S. Hoven
Openbaar Ministerie	Mw. M. Snoeks
Vereniging van Zeeuwse gemeenten	Dhr. J. Sinke
Vereniging van Zeeuwse gemeenten	Mw. D. van Damme-Fassaert
Waterschap Scheldestromen	Mw. R. de Feijter-de Feijter
Politie Zeeland/West-Brabant	Dhr. L. Walhout
VVN district Zeeland	Dhr. D. Berndsen
CBR	Dhr. P. Stobbelaar
ANWB	Dhr. T. Kienhuis
Fietsersbond	Dhr. J. van Velzen
BOVAG rijsscholen	Dhr. R. Vaane
Transport en Logistiek Nederland	Dhr. H. ten Cate
Slachtofferhulp Nederland	Mw. V. van Bon
Adviseurs:	
Verkeersveiligheidsteam ROVZ	vacature
Politie Zeeland/West-Brabant	dhr. J-W. Hoogstrate
VVN district Zeeland	dhr. S. Vroonland
Cumela Nederland	dhr. J. Augustijn

Routebureau Zeeland

dhr. R. de Jong