



Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Zeeuwse Uitvoeringsagenda

Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ)
2 juli 2020

100%
VERKEERS
VEILIG



daar gaan we voor

Inleiding

Op 14 februari 2019 is door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, namens de Rijksoverheid, het startschot gegeven voor de uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Deze strategische visie is tot stand gekomen in samenspraak met de verkeersveiligheidspartners en gaat uit van een integrale risicogestuurde aanpak op negen thema's. Binnen deze thema's moet integraal worden samengewerkt met als doel de risico's voor verkeersveiligheid binnen deze thema's zoveel mogelijk in te perken. De partners doen dit door de integrale inzet van de zogenaamde drie E's. In goed Nederlands: infrastructuur, educatie & communicatie en handhaving. Mobiliteit en dus ook verkeersveiligheid maakt integraal deel uit van ons dagelijks leven. Belangrijke partners zijn in dit verband bij de landelijke verkeersveiligheidscoalitie en regionale in verschillende samenwerkingsvormen. Echter, in een vernieuwde aanpak is het goed verder te kijken en op zoek te gaan naar andere, misschien minder voor de hand liggende partners, die ook een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Zo kan er onder andere worden gekeken naar de mogelijkheden van publiek private samenwerkingsverbanden.

Tijdens de startbijeenkomst van 14 februari 2019 is door de partners een startakkoord ondertekend. Hierin is opgenomen dat de partners binnen de verschillende regio's uiterlijk medio 2020 een regionale uitvoeringsagenda hebben gemaakt op basis van het SPV.

De Zeeuwse Uitvoeringsagenda SPV 2030 is de Zeeuwse vertaling van de visie die is neergelegd in het SVP 2030. Het geeft de Zeeuwse uitvoeringsstrategie en de daarbij behorende maatregelen weer. De partners geven, in onderling overleg, uitwerking aan deze Zeeuwse uitvoeringsstrategie. Verdere details over de uitvoering van de maatregelen, zijn daarom ook terug te vinden in de werkplannen en jaarplannen van de partners.

In Zeeland zijn er daartoe eerst verschillende ambtelijke en bestuurlijke bijeenkomsten geweest om gezamenlijk vast te stellen welke van de negen in het SPV genoemde thema's voor ons het belangrijkste waren.

Op 7 november 2019 zijn door het Bestuurlijk

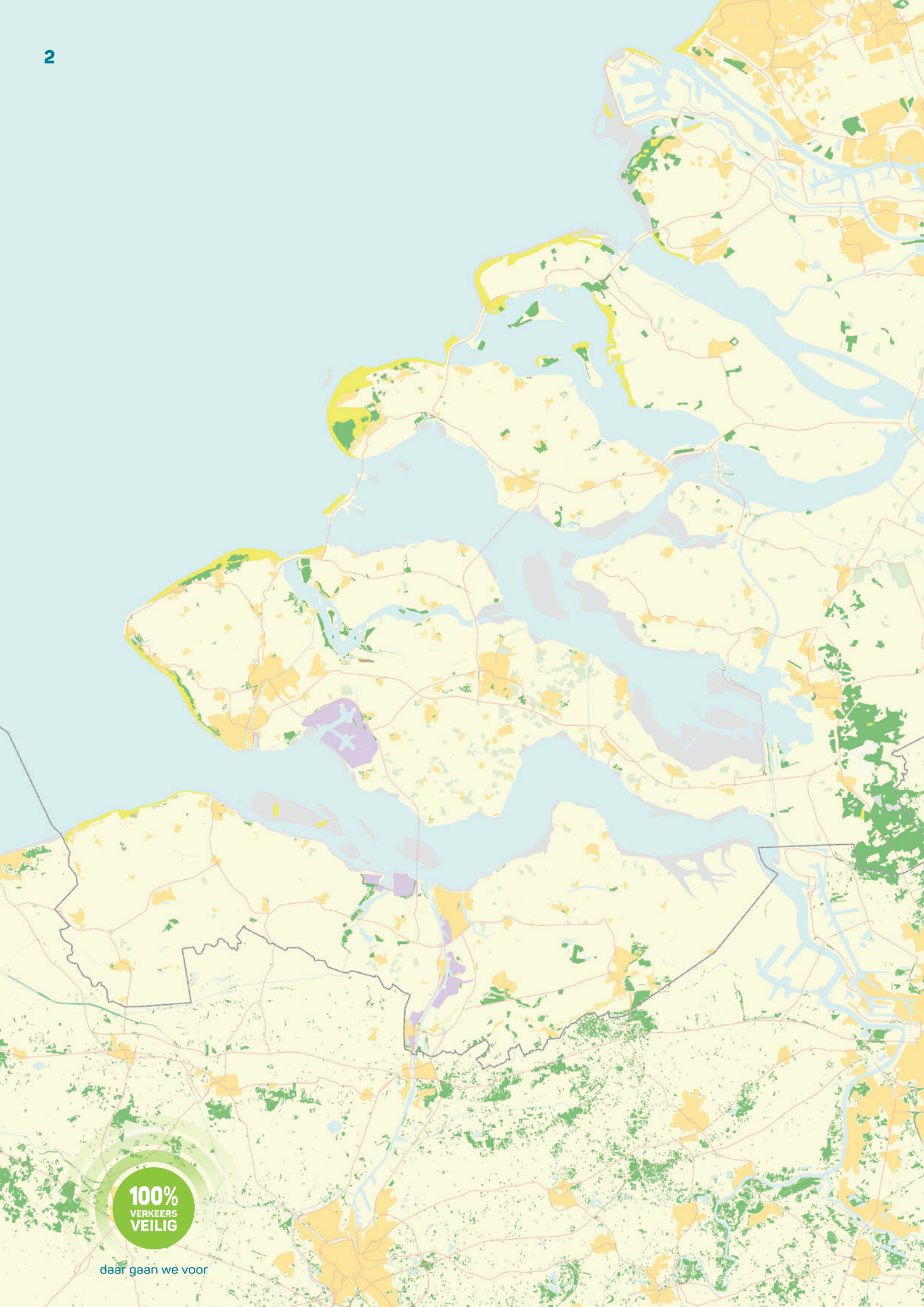
Provinciaal Overleg Verkeer en Vervoer (POVV) de volgende thema's vastgesteld als de Zeeuwse prioritaire thema's:

- Infrastructuur
- Heterogeniteit
- Kwetsbare- en onervaren weggebruikers
- Afleiding
- Verkeersvertreders

In 2020 zijn onderzoeken gedaan naar de risico's binnen deze thema's. De Zeeuwse wegbeheerders hebben een risicoanalyse gemaakt van de wegen die zij beheren. Het bureau XTNT heeft een kwalitatief onderzoek gedaan naar de risico's binnen de andere thema's. In dit onderzoek is deskresearch gekoppeld aan de (subjectieve) mening van experts en een breed panel van Zeeuwen.

Op basis van deze risico-inventarisaties is een algemeen risicobeeld gemaakt van de provincie Zeeland. Dit beeld wordt weergegeven in het eerste hoofdstuk van deze Uitvoeringsagenda. Vervolgens wordt per thema naar de specifieke risico's gekeken en wordt op basis daarvan een samenstel van infrastructurele maatregelen, educatieve en communicatieve maatregelen en handhaving voorgesteld om de gesignaleerde risico's zoveel mogelijk in te perken. Ieder jaar zal er worden gekeken of de maatregelen effect hebben en of ze moeten worden gehandhaafd, bijgesteld of geschrapt. In die zin is deze Uitvoeringsagenda SPV geen statisch document. Ieder jaar zal het aan de actualiteit worden aangepast.

De uitvoering van het SPV in Zeeland moet goed worden gemonitord. Hiervoor moet echter nog een goede methode worden ontwikkeld. In dit verband is het kenniscentrum SPV bezig met de ontwikkeling van risico-indicatoren. Op basis van deze indicatoren kan worden bepaald of de risico's op verkeersongelukken afneemt. Dit kan dan bijvoorbeeld worden gedaan door middel van een daarvoor ontwikkelde verkeersveiligheidsaudit. Jaarlijks is er een vergadering van de Brede Bestuurlijke Tafel. Dit, conform de governance van het SPV ingestelde 'algemeen bestuur van het ROVZ' kijkt ieder jaar naar de voortgang van de uitvoering van het SPV. Ieder jaar wordt dan opnieuw een Zeeuwse Uitvoeringsagenda vastgesteld.



daar gaan we voor

Risicobeeld provincie Zeeland

De basis van de risico-inventarisatie van de provincie Zeeland ligt bij de analyse van de bevolkingssamenstelling en –kenmerken en de weginfrastructuur van de provincie. Deze analyse is gedaan door het onderzoeksbureau XTNT en viel binnen de scope van het onderzoek naar de risico's binnen de thema's. Dit hoofdstuk is één op één overgenomen uit het onderzoeksrapport van XTNT: Risico-inventarisatie verkeersveiligheid provincie Zeeland. Gebaseerd op beschikbare CBS-data en het Dataportaal van de Provincie Zeeland heeft XTNT de opvallendste kenmerken op een rij gezet.

Bevolkingssamenstelling, -kenmerken en rijgedrag

Bevolkingsgroei

Zeeland kent ruim 383.000 inwoners in 2019 (CBS, 2020) en behoort tot de minst dichtbevolkte provincies van Nederland. Hoewel er de komende jaren een sterfteoverschot voorspeld is voor Zeeland (er komen meer mensen te overlijden dan er kinderen worden geboren) is de prognose dat de bevolking de komende jaren geleidelijk zal stijgen naar 400.000 inwoners in 2040. Deze stijging wordt vooral verwacht vanwege de toename van het buitenlandse migratiesaldo: er zullen de komende jaren naar verwachting veel mensen zich vanuit het buitenland in Zeeland vestigen.

Het oplopende sterfteoverschot zal op langere termijn wel zorgen voor een afname van de bevolkingsgroei. Gemeenten met de hoogste bevolkingsgroei zijn Reimerswaal, Middelburg, Vlissingen en Tholen. De kust, Zeeuws-Vlaanderen

en Noord-Beveland hebben te maken met een kleine groei of zelfs met krimp (Provincie Zeeland, 2019).

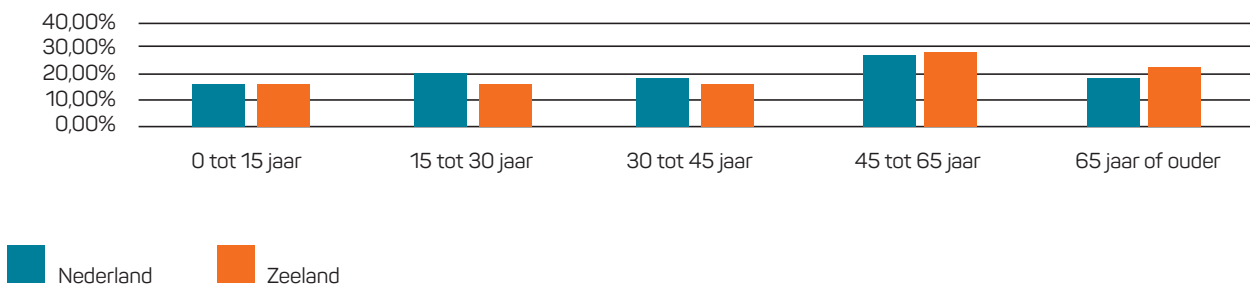
Leeftijd

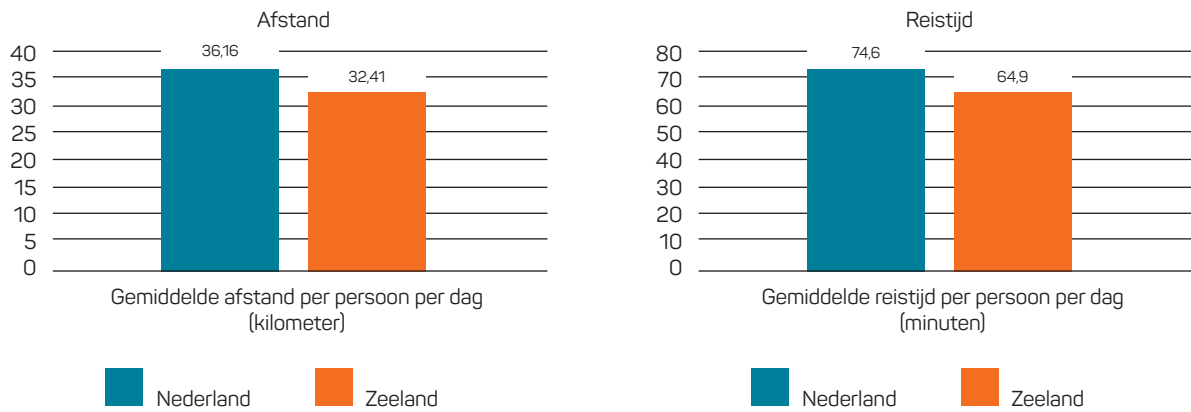
De gemiddelde leeftijd in Zeeland ligt hoger dan in de rest van Nederland. Met name in de categorie 65+ scoort Zeeland hoger dan het Nederlandse gemiddelde, waar het Nederlands gemiddelde hoger scoort in de leeftijdsgroepen onder de 45.

De leeftijdsopbouw van de Zeeuwse bevolking zal naar verwachting de komende jaren (fors) veranderen. De bevolking in de leeftijdsgroep 15 tot 60 jaar neemt met 15.000 af tot 2040. Het aantal 80+ers neemt met 20.000 toe. Relatief is er sprake van een verdubbeling van het aantal 80+ers. Dit wordt veroorzaakt doordat jongeren Zeeland verlaten, het aantal ouderen toeneemt én het feit dat oudere inwoners in Zeeland blijven wonen (dubbele vergrijzing). Opvallend is dat de groep tot 15 jaar licht groeit met 4.000. Dit wordt veroorzaakt door de toename in buitenlandse migratie. Regio's met relatief oude inwoners zijn de kustgemeenten en Zeeuws-Vlaanderen. Regio's met relatief jonge inwoners zijn de Bevelandse gemeenten en de steden (Provincie Zeeland, 2019).

Arbeid

In Zeeland zijn meer mensen werkzaam in de landbouw, handel, vervoer en horeca dan gemiddeld in Nederland. Daarnaast werken er in Zeeland minder mensen in de commerciële dienstverlening. In relatie tot onder andere de landbouwsector in Zeeland zien we een toenemend aantal arbeidsmigranten en seizoenarbeiders in Zeeland (CBS, 2020).





(Bron: CBS (2020))

Reisgedrag

Inwoners van Zeeland maken gemiddeld net iets minder verplaatsingen per dag dan gemiddeld in Nederland (2,69 versus 2,78 verplaatsingen per dag). Ook reist men gemiddeld minder ver en minder lang dan gemiddeld in Nederland. Hoewel de verschillen niet heel groot zijn, kan dit erop wijzen dat Zeeuwen dichterbij hun huis werken (binnen de provincie) en dat familie/vrienden dichterbij huis wonen (CBS, 2020).

Met name middelbare scholieren moeten in Zeeland langer reizen om op school te komen. Ze zijn gemiddeld 5,3 kilometer onderweg (gemiddelde Nederland = 2,4 kilometer). De reisafstand naar een basisschool in Zeeland is gemiddeld 0,8 kilometer (gemiddelde Nederland = 0,7 kilometer). Ook is er een trend te zien dat steeds meer scholen fuseren waardoor kinderen steeds verder naar school moeten reizen.

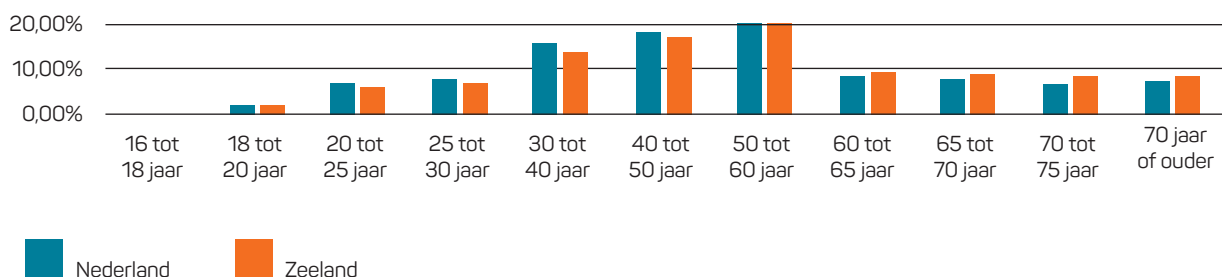
Voertuig en rijbewijs bezit

Inwoners van Zeeland hebben in vergelijking met de rest van Nederland vaker een personenauto of motor in hun bezit. Waar in Nederland per 1.000

inwoners 494 personenauto's en 39 motorfietsen geregistreerd staan, zien we in Zeeland per 1.000 inwoners 533 personenauto's en 46 motorfietsen. Het absolute aantal motorvoertuigen is echter een fractie van het totaal in Nederland (2%) (CBS, 2020).

Verder zijn in Zeeland percentageel meer ouderen in het bezit van een autorijbewijs dan in de rest van Nederland: tussen de 8 en 9 procent van de oudere inwoners in Zeeland (60 jaar of ouder) heeft een rijbewijs (CBS, 2020).

Het aantal speed pedelecs in Zeeland is in twee jaar tijd toegenomen van 271 in begin 2017 naar 429 in begin 2019 (+58%). 41% van de respondenten uit het panel geeft aan dat er in hun huishouden een e-bike en/of speed pedelec aanwezig is. In de interviews werd vooral de toename in het gebruik van e-bikes als opvallend beschouwd. Niet alleen ouderen, maar juist ook middelbare scholieren maken hier gebruik van, vermoedelijk vanwege de relatief lange afstanden die zij afleggen. In Zeeland fietst men met een gemiddelde snelheid van 16,6 km/h het snelst van alle provincies in Nederland (Nationale Fietstelweek, 2016).



% met een autorijbewijs (Bron: CBS (2020))

Zeeuwse wegenstructuur

Wegtypes en –kenmerken

De meeste wegen in Zeeland zijn erftoegangswegen van het type ETW-1 en ETW-2 (60 km/uur). Op deze erftoegangswegen maken vaak verschillende weggebruikers (autoverkeer, landbouwverkeer, fietsers, voetgangers) gebruik van dezelfde rijbaan. De wegen worden vaak gekenmerkt door lange rechtstanden door een open landschap en het ontbreken van scheiding van verkeersstromen. Ook ontbreekt er vaak straatverlichting. Er is slechts een beperkt aantal stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen aanwezig in Zeeland (100 en 80 km/uur). Binnen de bebouwde kom is met name sprake van gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en erftoegangswegen (30 km/uur) (CBS, 2020). Er is een speciaal 'Kwaliteitsnet Landbouwverkeer' dat is aangewezen voor landbouwverkeer om zich over grotere afstanden vlot en veilig te kunnen verplaatsen (Cumela, 2019).

Gebruik

De meeste voertuigkilometers worden gemaakt op de aanwezige rijkswegen en provinciale wegen, er worden, uitzonderingen daargelaten, relatief weinig voertuigkilometers gemaakt op de wegen van het Waterschap.

Hiermee wordt het wegennetwerk van Zeeland gekenmerkt door de aanwezigheid van veel, rustige, landelijke wegen. Dit vergroot de kans op ongevallen (smalle wegen in combinatie met vaak hoge snelheden, afleiding en medegebruik door verschillende (kwetsbare) verkeersdeelnemers) (Waterschap Scheldestromen, 2018).

Subjectieve veiligheid

- Respondenten uit het panel hebben aangegeven dat ze met name de 80 km/uur wegen (76%), 60 km/uur wegen (74%) en 50 km/uur wegen (61%) als onveilig ervaren.
- Hierbij is er met name rond de verkeersveiligheid op 50 km/uur wegen een significant verschil te zien tussen de verschillende regio's in Zeeland. In de regio Oostburg (Zeeuws-Vlaanderen) zegt 72% van de respondenten de 50 km/uur wegen als onveilig te ervaren. In de andere regio's is dat: Middelburg/Vlissingen 66%, Terneuzen 64%, Tholen 60%, Schouwen-Duiveland 56% en Goes 54%.
- Met name op wegen met landbouwverkeer (64%), rotondes (52%) en kruispunten zonder

verkeerslichten (50%) komen respondenten regelmatig gevaarlijke situaties tegen.

- 32% van de respondenten vindt dat er te weinig vrijliggende fietspaden zijn in Zeeland. Dit is met name in de regio Oostburg (55%) en Tholen (46%) het geval.
- 34% van de respondenten uit het panel geeft aan onbewaakte spoorwegovergangen in Zeeland onveilig te vinden.
- De verkeersveiligheid in eigen straat/buurt beoordeelt men gemiddeld met een rapportcijfer 7,2.
- De verkeersveiligheid rond (basis)scholen beoordeelt men lager met een rapportcijfer van 6,6.



daar gaan we voor

Infrastructuur en Heterogeniteit

In het SPV 2030 is Infrastructuur het eerst benoemde thema van de negen. Dit is enigszins verwonderlijk. Infrastructuur is immers één van de drie E's en dus één van de middelen die worden ingezet om verkeersonveiligheid aan te pakken. We zien dat terug in de volgende hoofdstukken waarbij de aanpak steeds een mix is van infrastructuur en educatie/communicatie maatregelen en handhaving.

Infrastructuur is echter ontegenzeggelijk ook een thema binnen de aanpak van verkeersveiligheid. Een groot deel van de verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door een niet optimale weginrichting, een weginrichting die niet overeenkomt met de functie van de weg en daarmee met de beoogde snelheid die er op de betreffende weg mag worden gereden. Met andere woorden een weginrichting die niet conform het principe van Duurzaam Veilig is.

In de loop van 2019 werd duidelijk dat er voor de uitvoering van vooral het infrastructuur-gedeelte ook extra geld werd vrijgemaakt om regionale wegbeheerders te ondersteunen en de aanpak van de gesignaleerde risico's te stimuleren en te versnellen. Het gaat om een pakket van 500 miljoen euro, te besteden in de periode 2020 tot 2030. Voor de subsidie is een eigen bijdrage vereist van 50% waardoor het pakket een waarde heeft van 1 miljard euro. Voor 90% moet dit geld worden besteed aan infrastructurele maatregelen. De overige 10% is beschikbaar voor innovatieve overige maatregelen. Er kan alleen subsidie worden aangevraagd voor maatregelen die voortkomen uit een risicogestuurde aanpak en zijn opgenomen in de regionale Uitvoeringsagenda SPV. Omdat niet alle wegbeheerders in de eerste jaren van deze periode al een risicoanalyse hebben gemaakt, is er voor 2020 en 2021 een aparte subsidieregeling vastgesteld. Op basis van deze subsidieregeling kan een rijksbijdrage worden gevraagd voor een limitatieve lijst van maatregelen, ook wel direct aan de slag maatregelen genoemd. In de jaren 2020 en 2021 kan enkel subsidie worden aangevraagd voor deze specifieke maatregelen.

In dit hoofdstuk wordt tot slot, ook het thema Heterogeniteit meegenomen. Vooralsnog is in Zeeland besloten binnen dit thema enkel de risico's van landbouwverkeer onder te brengen en aan te pakken. Een ander mogelijk heterogeniteitsprobleem, de drukte op onze fietspaden waar steeds vaker met verschillende snelheden op wordt gereden, wordt binnen dit thema gemonitord, maar nog niet aangepakt. Omdat de problematiek rond landbouwverkeer sterk verweven is met

infrastructuur en er een bestaande aanpak is van deze problematiek, is besloten een subparagraaf Landbouwverkeer op te nemen onder de paragraaf Risicoanalyse Zeeuwse wegen en fietspaden en de maatregelen met betrekking tot landbouwverkeer mee te nemen in de paragraaf maatregelen.

Risicoanalyse Zeeuwse (fiets) infrastructuur

Om de kwaliteit en de verkeersveiligheid van het huidige Zeeuwse wegennet te beoordelen, hebben de Provincie, het Waterschap, Rijkswaterstaat en gemeenten een functionele kwaliteitstoets op netwerk niveau uitgevoerd. Op basis daarvan is een wegencategoriseringsplan voor zowel binnen als buiten de bebouwde kom opgesteld. Een goede wegencategorisering is een basisvoorwaarde om een goede samenhang te bewerkstelligen tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het stelt ons in staat de Zeeuwse weginfrastructuur duurzaam veilig in te richten en het verkeer op de belangrijkste wegen te bundelen.

Alle wegbeheerders is gevraagd om aan de hand van de eerder genoemde functionele kwaliteitstoets te kijken naar de eigen wegen in relatie tot de vereisten van Duurzaam Veilig en de geprioriteerde Zeeuwse thema's. De verkeersveiligheid is er het meest bij gebaat wanneer de Zeeuwse wegen volledig conform de vereisten van Duurzaam Veilig worden ingericht. De Zeeuwse situatie moet echter ook in ogenschouw worden genomen. Gelet op de vaak hoge kosten die moeten worden gemaakt om alle wegen Duurzaam Veilig te maken, is het niet altijd kosteneffectief om dit te doen. Daarnaast is er in veel gevallen simpelweg geen ruimte om de infrastructuur conform deze eisen in te richten. Ook moet er soms een belangenweging worden gedaan, bijvoorbeeld wanneer het leggen van plateaus ten koste gaat van een goede afwatering. We kijken dan naar alternatieven zoals het afwaarderen van een weg, het aanleggen van rotondes waar eigenlijk ongelijkvloerse kruisingen zijn voorgeschreven, alternatieven voor volwaardige parallelwegen en alternatieven voor ongelijkvloerse oversteekplaatsen voor fietsers.

Rijkswegen

Rijkswaterstaat Zee en Delta beheert 51,4 km aan autosnelweg (nationale stroomweg) en 125,2

km aan N-wegen (regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen). Het areaal bestaat uit slechts 1 A-weg die de hoofdslagader van Zeeland vormt, en daarnaast uit 3 N-wegen. Rijkswaterstaat Zee en Delta beheert in Zeeland, naast de verhardingen, relatief veel oppervlakte (met name groen).

De Zeeuwse rijkswegen kennen knelpunten voor wat betreft verkeersveiligheid. Landelijk is de provincie Zeeland één van de slechtst scorende provincies op dit terrein. Voor het rijkswegennet betreft dit met name de N57 en N59.

Op basis van de in 2011 uitgevoerde vormtoets voor de rijkswegen N57 en N59 in Zeeland zijn er de afgelopen jaren de volgende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid aan te pakken:

- Maatregelen om 100 km/h-wegvakken volgens de richtlijnen en Duurzaam Veilig-principes voor stroomwegen in te richten;
- Maatregelen om 80 km/h-wegvakken volgens de richtlijnen en Duurzaam Veilig-principes voor gebiedsontsluitingswegen in te richten;
- Maatregelen om 100 km/h-wegvakken af te waarderen naar 80 km/h-wegvakken;
- Overige maatregelen.

Voor de A58 is onlangs een onderzoek uitgevoerd waarbij de verkeersveiligheidsrisico's in kaart zijn gebracht voor zowel de veiligheid van de weggebruikers als de aannemers. In deze inventarisatie zijn gegevens verzameld over het wegontwerp (zowel in relatie tot verkeersveiligheid, werk in uitvoering (WIU) als hulpdiensten). Hierbij is getoetst in welke mate de A58 voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Daarnaast is gekeken naar de ongevalsgegevens. In aanvulling op de inventarisatie is voor alle knelpunten een voorstel voor maatregelen gedaan. Momenteel wordt een afwegingskader opgesteld dat moet leiden tot een prioritering van maatregelen. Ook voor de overige rijkswegen worden op korte termijn dergelijke onderzoeken uitgevoerd met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren.

Provinciale wegen

De Provincie Zeeland beheert ongeveer 400 km weg in Zeeland. Het betreft voornamelijk 80 km/h gebiedsontsluitingswegen (GOW). Daarnaast beheert

de Provincie ook enkele 100 km/h Stroomwegen (SW) en een klein stukje autosnelweg (A256). In de provincie Zeeland zijn er weinig autosnelwegen en daarom is de Zeeuwse weggebruiker voor bereikbaarheid, ook over langere afstanden, sterk afhankelijk van de 80 km/h GOW's. Deze wegen zijn relatief onveilig en gezien de afstand die via deze wegen moet worden overbrugd, is men eerder geneigd harder te rijden dan toegestaan. Daardoor ontstaat bij weggebruikers de behoefte om andere langzamer rijdende weggebruikers in te halen. Het spanningsveld tussen veiligheid en bereikbaarheid is daarmee in Zeeland een continue uitdaging.

Op basis van de gemaakte wegencategorisering heeft de Provincie getoetst in hoeverre de Zeeuwse wegen voldoen aan de Basiskennmerken Wegontwerp. Hierbij zijn ook onderzoeken van de ANWB gebruikt. Daarnaast heeft de Provincie ook netwerken met kwaliteitscriteria benoemd voor landbouwverkeer, goederenvervoer, het utilitair fietsnetwerk en het zogeheten kernnet openbaar vervoer. Vervolgens is door het bureau Juust een risicoanalyse uitgevoerd.

Uit deze analyse blijken de volgende risico's aanwezig op de provinciale wegen:

- **Rijbaanscheiding:** op de GOW's is meestal sprake van een middenscheiding door markering in plaats van een fysieke middenberm.
- **Aansluitingen:** er is vaak sprake van een gelijkvloerse aansluiting, bijvoorbeeld door middel van een rotonde, in plaats van de ongelijkvloerse aansluiting. Op GOW's zijn er, door het ontbreken van parallelwegen, nog veel erf- en perceelaansluitingen. Iedere aansluiting brengt risico's voor de verkeersveiligheid met zich mee.
- **Oversteken:** veel fietsoversteekplaatsen, ook op toeristische routes zijn gelijkvloers en zonder gefaseerde oversteekmogelijkheid. Het oversteken van een brede GOW waar vaak 80 of harder gereden wordt, brengt de nodige risico's met zich mee voor de kwetsbare weggebruiker.
- De bermen van GOW's zijn vaak niet vrij van obstakels. Omdat er vaak weinig ruimte is, staan obstakels vrij dicht langs de weg. Bij een ongeval stuit je daarom al snel op een obstakel hetgeen de ernst van het ongeval vergroot.
- **Landbouwverkeer:** op GOW's is landbouwverkeer, gelet op het snelheidsverschil, niet wenselijk.

Vaak is echter het alternatief niet beter of veiliger omdat het school-thuis-routes betreft die door fietsers druk bereden worden. Ter bescherming van die kwetsbare groep weggebruikers wordt landbouwverkeer op de GOW dan toch toegestaan.

Onderzoek heeft aangetoond dat een te hoge snelheid een belangrijke oorzaak is van verkeersongelukken. Uit de cijfers van VIA en het Zeeuwse snelheidsmeetnet blijkt dat in Zeeland en ook op de Zeeuwse provinciale wegen, snelheid een groot probleem is. Dit komt overeen met de uitkomsten van het subjectieve onderzoek van XTNT. Doordat de wegen relatief rustig zijn en lange rechte stukken hebben, wordt er vaak hard tot zeer hard gereden. De maximum snelheden zijn ook niet altijd geloofwaardig. De provinciale 80 km/h wegen zijn niet altijd als GOW's ingericht en nodigen soms uit om harder te rijden. Op sommige provinciale ETW's mag nog altijd 80 km/h worden gereden. Op deze zogenaamde grijze wegen zijn erfaansluitingen en rijdt er soms landbouwverkeer. Dit in combinatie met een hoge snelheid is erg gevaarlijk.

Soms doorkruisen de provinciale GOW's kleine kernen waar dan uiteraard een maximum snelheid van 30 of 50 km/h geldt. Hier wordt vaak te hard gereden. Een gebiedsontsluitingsweg die door een kern loopt, veroorzaakt verkeersveiligheidsproblemen en is slecht voor de leefbaarheid van de betreffende kern. Vaak is er echter niet de benodigde ruimte om de weg op die plaatsen conform de richtlijnen in te richten.

Waterschapswegen

Het Waterschap Scheldestromen beheert ongeveer 4.000 km weg in Zeeland. Het betreft veelal 60 km/h wegen in het buitengebied. Ten behoeve van de beleidsnota verkeersveiligheid is in 2018 door bureau Groen Licht een analyse uitgevoerd naar de verkeersveiligheidsrisico's. Mede op basis daarvan is, ten aanzien van erftoegangswegen (ETW), door het bureau Tridee gekeken naar vormgeving en prioritering in de aanpak. Het Waterschap Scheldestromen richt zich op veilig bereikbare plattelandskernen en een geoptimaliseerd fietsnetwerk. Voor de waterschapswegen worden de volgende gesignaleerde verkeersveiligheidsrisico's op basis van urgentie en analyse geprioriteerd (in willekeurige volgorde):

- **De voorrangstatus:** voor de reguliere voorrangregel (verkeer van rechts heeft voorrang) is het vaak te druk op ETW-1 wegen. Er worden daarom voorrangskruispunten ingericht.
- **Berijdbaarheid wegwand/berm en de zichtbaarheid daarvan:** het moet voor mensen duidelijk zichtbaar zijn dat er sprake is van een verharde berm zodat ze uit kunnen wijken.
- **Bromfietzers op de rijbaan of niet:** binnen de bebouwde kom rijden bromfietzers op de rijbaan. Buiten de bebouwde kom is het niet altijd duidelijk. Op rustige waterschapswegen kunnen ze worden toegelaten op de rijbaan. Vaak moeten ze echter vanaf de komgrens van het fietspad naar de rijbaan.
- Positie scherpe bochten en zichtbaarheid van tegenliggers daarin.
- Positie van kruispunten en zichtbaarheid conflicterend verkeer.
- Mogelijkheid tijdig af te remmen in winterse omstandigheden en bij slip.

Gelet op de analyse van de ongevallen op waterschapswegen, geldt een verhoogd risico op ETW-1's en Gebiedsontsluitingswegen (GOW's). Met name in Noord- en Zuid-Beveland en op Walcheren gebeuren veel ernstige ongelukken op deze wegen. In Zuid-Beveland en West Zeeuws-Vlaanderen zien we vooral veel ongelukken op ETW-2 wegen. Hoewel de GOW en ETW-1 slechts 13,5 % de totale waterschapswegen vormen, vallen op deze wegen 57% van de verkeersslachtoffers. Er wordt geïnvesteerd in GOW en ETW-1 omdat dit gezien de hogere verkeersintensiteiten en grotere onveiligheid, kosteneffectief is. De investeringen zijn gericht op toepassing van de Essentiële Ontwerpkenmerken (EOK) ter beperking van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Er worden in beginsel geen investeringen meer gedaan in ETW-2, anders dan regulier onderhoud.

Gemeentelijke wegen

Voor alle wegen in Zeeland en dus ook van de gemeentelijke wegen zijn enkele jaren geleden een categoriseringstoets op netwerk niveau en een vormtoets gedaan. De gemeenten is gevraagd om in het kader van de risicogestuurde aanpak hier opnieuw naar te kijken en op basis daarvan de risico's op de gemeentelijke wegen te inventariseren. Hoewel niet alle gemeenten hetzelfde zijn en er per gemeente ook andere prioriteiten gesteld

worden, is er wel een rode draad te halen uit de geïnventariseerde risico's. Deze grote gemene deler wordt in dit hoofdstuk opgenomen. Dat neemt niet weg dat gemeenten daarnaast nog andere risico's hebben gesignaleerd die zo mogelijk ook worden aangepakt. De volgende risico's zien we in alle gemeenten:

- **Heterogeniteit:** langs veel 50 km/h GOW's liggen fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden. Daarnaast bevinden zich op deze wegen ook vrachtwagens, stads- en streekbussen en landbouwvoertuigen. De verschillen in massa, richting en snelheid vergroten de kans op ongelukken.
- **Oversteken:** op 50 km/h GOW's zijn in de inrichting vaak geen veilige oversteekplaatsen voor fietsers aanwezig. Dit leidt in veel gemeenten tot onveilige situaties, zeker op school – thuis routes.
- **Traversen:** gemeenten noemen vaak de provinciale wegen die een kleine kern doorkruisen als een probleem. Deze zijn als risico opgenomen bij de provinciale wegen.
- **Afwaarderen 50 km/h GOW's naar 30 km/h:** In woonwijken is de maximum snelheid vaak verlaagd van 50 naar 30 km/h. Steeds vaker vinden gemeenten dat op gemeentelijke hoofdwegen (GOW's), ondanks de verkeersfunctie, de maximum snelheid ook naar 30 km/h zou moeten. Er zouden dan 30 km/h GOW's ontstaan. Door de verschillende verkeersvormen en de vele erfaansluitingen brengt dit een maximum snelheid van 50 km/h risico's met zich mee.
- **Herinrichten 30 km/h-zones:** veel wegen binnen de bebouwde kom zijn afgewaardeerd van 50 km naar 30 km/h. Vaak heeft er geen herinrichting van deze wegen plaatsgevonden waardoor er een discrepantie is tussen de maximaal toegestane snelheid en de beleving en het gevoel van urgentie bij de weggebruiker. Woonstraten sluiten aan op GOW's middels in- en uitritconstructies waardoor het verkeer op de GOW's voorrang heeft. Er wordt daarom op deze wegen vaak te hard gereden.

Een nadere analyse van intensiteit, snelheid en ongevallen leidt tot de conclusie dat er in het stedelijk gebied (Terneuzen, Vlissingen, Middelburg, Goes en Zierikzee) veel meer ongelukken gebeuren dan daarbuiten. Dit komt waarschijnlijk door de

grotere drukte in combinatie met de hogere snelheid. In steden zijn er vaak 50km/h GOW's als 'grijze wegen' betiteld. Het intensieve en heterogene gebruik van deze wegen en de nodige erfaansluitingen, verhoogt het risico op ongevallen. Daarom moet een nadere afweging gemaakt worden: richten we de weg in als GOW(50), als ETW(30) of biedt een nieuwe categorie GOW(30) hier een oplossing?

Slachtoffers binnen de bebouwde kom zijn vaak kwetsbare verkeersdeelnemers. Fietsers en bromfietzers mengen zich met het gemotoriseerd verkeer en in de centra zijn fietsers, ondanks de aanwezigheid van vele voetgangers, ook vaak toegestaan. Dit leidt regelmatig tot botsingen tussen de verschillende modaliteiten.

Landbouwverkeer

Landbouwvoertuigen nemen geregeld deel aan het verkeer. Landbouwverkeer kan echter nog lang niet altijd gebruik maken van parallelstructuren waarvan het andere verkeer geen gebruik maakt. De heterogeniteit die dit oplevert binnen het verkeer kan onveilige situaties opleveren. Andere weggebruikers zijn niet altijd op de hoogte van de gevaren van landbouwverkeer en realiseren zich niet dat een bestuurder van een landbouwvoertuig hen niet altijd kan zien. De verschillen in de gereden snelheden en massa in combinatie met de beperkte wendbaarheid van landbouwvoertuigen kunnen tot onveilige situaties leiden. Ook modder op wegen of bijvoorbeeld verloren graankorrels kunnen veiligheidsproblemen veroorzaken waarvan andere weggebruikers zich vaak niet bewust zijn. Ondanks voorzorgsmaatregelen kunnen landbouwvoertuigen het verlies van modder of bijvoorbeeld graan niet altijd voorkomen. Andere weggebruikers moeten hiermee rekening houden en in de oogsttijd hun rijgedrag aanpassen.

In 2011 is het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland (KLZ) gestart met als doel het mogelijk maken van een vlotte en veilige verplaatsing van landbouwverkeer over grotere afstanden. Dit verbetert de doorstroming en vergroot de leefbaarheid in de kernen. De verkeersveiligheid mag daarbij echter nooit in het geding komen. Door dit netwerk, waarbij alle betrokken partijen zoals de wegbeheerders, ZLTO en Cumela aangesloten zijn, is destijds de hele situatie rond landbouwverkeer in Zeeland in kaart gebracht.

In 2017 heeft het KLZ alles geactualiseerd. Hierbij zijn de aan te pakken knelpunten geprioriteerd. Door alle wegbeheerders wordt al sinds 2011 aan deze knelpunten gewerkt. De mogelijkheid om de uitvoering van deze knelpunten te versnellen in verband met de beschikbaarheid van Europese subsidies, wordt onderzocht.

Twee of drie keer per jaar komt de expertgroep / Coördinatiegroep landbouwverkeer samen om te spreken over het landbouwverkeer in Zeeland. Deze groep spreekt onder andere over aanpassingen van wegen bij prioritaire knelpunten en problemen met betrekking tot te weinig zicht voor landbouwverkeer door achterstallig snoeiwerk. In 2017 kwamen 72 knelpunten naar voren. Het bestuurlijke Provinciale Overleg Verkeer en Vervoer besloot de beleidsuitgangspunten van 2011 te handhaven en prioriteit te geven aan de volgende knelpunten:

- Drukke 80 km/h wegen (>7.000 motorvoertuigen per etmaal), zonder scheiding van landbouwverkeer en autoverkeer;
- 80 km/h wegen zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer;
- Smalle 60 km/h wegen (<5,5m) zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer;
- 30 en 50 km/h wegen zonder scheiding van landbouwverkeer en fietsverkeer.

Daarnaast zijn er nog 30 knelpunten die met prioriteit worden behandeld en regionaal worden afgestemd. De overige knelpunten worden zo mogelijk in de reguliere afweging van wegbeheerders opgenomen. Enkele van deze knelpunten zijn sinds 2011 al opgelost.

Het is belangrijk om te kijken naar hoe we omgaan met de verhoging van de maximum snelheid voor landbouwvoertuigen naar 40 km/h. Hier staat echter de komst van een verplicht T-rijbewijs tegenover. Ook ten aanzien van verlening van ontheffingen voor bredere voertuigen verandert in de komende periode het één en ander. Ten aanzien daarvan streven we zoveel mogelijk naar een eenduidige aanpak. Gezamenlijk wordt ook gezocht naar een oplossing voor het oversteken van de Oosterschelde. Zowel de Oosterscheldekering (Rijkswaterstaat als wegbeheerder) als de Zeelandbrug (Provincie als wegbeheerder) zijn gesloten voor landbouwverkeer. Sinds een paar jaar is er een konvooiregeling over de Zeelandbrug. De begeleiding van de konvooiën wordt betaald door het ROVZ. Met Rijkswaterstaat

zijn er gesprekken over de passage via de Oosterscheldekering, hetgeen mogelijk gevolgen heeft voor de (in principe) tijdelijke konvooregeling.

Fietsinfrastructuur

Omdat kwetsbare weggebruikers, waaronder fietsers, een thema is in het SPV, hebben de Zeeuwse wegbeheerders in hun analyse, ook gekeken naar de fietspaden. Zeeland is een fietsprovincie bij uitstek en verschillende gemeenten profileren zich als fietsgemeente. De fietsinfrastructuur in Zeeland behoeft, gelet op de toegenomen drukte, het intensievere gebruik in de zomermaanden, het toegenomen gebruik van de e-bike en (in mindere mate) van de speed pedelec, verbeteringen. De risico-inventarisatie brengt de volgende problemen aan het licht:

- **Fietsvoorzieningen:** vrijliggende fietspaden of een fietsstrook zijn niet op alle, in het kader van de Duurzaam Veilig richtlijnen daartoe aangewezen, wegen aanwezig.
- **Bermruimte:** tussen de weg en het vrijliggende fietspad is niet altijd de voorgeschreven bermruimte aanwezig.
- **Fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden:** op veel plaatsen is geen ruimte voor vrijliggende fietspaden. Er zijn daarom aan de kanten van de weg fietsstroken gemarkeerd. Fietsers komen daardoor in aanraking met het gemotoriseerd verkeer.
- **Breedte fietspaden en -stroken:** vaak zijn fietspaden en fietsstroken te smal. Er gelden richtlijnen voor zowel éénrichtings- als tweerichtings-fietspaden. Het is echter wenselijk de fietspaden verder te verbreden in verband met de toenemende drukte en de hoeveelheid verschillende modaliteiten en gereden snelheden.
- **Oversteken:** Fietsers moeten te vaak drukke wegen (gelijkvloers) oversteken. Het oversteken van een GOW door de intensiteit en de gereden snelheden is vaak gevaarlijk.
- **Fietsers op plaatsen waar ook veel voetgangers zijn:** Fietsers worden, ook binnen de bebouwde kom, op zoveel mogelijk plaatsen toegestaan. In de stedelijke centra, waar veel voetgangers lopen, leidt dit tot onveilige situaties.
- **Comfort:** fietspaden zijn soms hobbelig en oncomfortabel en regelmatig voorzien van obstakels zoals paaltjes en hoge randen. Fietspaden moeten bij voorkeur in asfalt worden

uitgevoerd en obstakels moeten zoveel mogelijk worden verwijderd om zo met name eenzijdige ongelukken te voorkomen.

- **Wachttijden door VRI's:** de wachttijden bij VRI's zijn vaak te lang waardoor fietsers geneigd zijn het rode licht te negeren.

Enkele cijfers van VIA geven duidelijk aan hoe kwetsbaar de fietsers in Zeeland zijn. Het percentage fietsers en e-bikers op het totaal aantal gewonden is in Zeeland ongeveer 38%. Bij de verkeersdoden is dat percentage 33%. Voor een fietsprovincie als Zeeland is dit natuurlijk niet acceptabel. Daarom wordt aan het beschermen van de kwetsbare weggebruikers veel aandacht besteed. Er moeten daarom zoveel mogelijk voorzieningen voor fietsers zijn die voldoen aan de vereisten van Duurzaam Veilig.

Uitvoeringsmaatregelen infrastructuur

Direct aan de slag maatregelen

In Zeeland willen we zoveel mogelijk gecoördineerd en gezamenlijk risico's bestrijden. We hebben dus, ook voor deze eerste jaren, gekeken naar de grootste gezamenlijke risico's. Voor Zeeland zijn dat snelheid en de kwetsbaarheid van fietsers. De maatregelen kunnen indirect ook positieve effecten hebben op andere thema's. Snelheidsbeperkende maatregelen halen bijvoorbeeld niet alleen de snelheid eruit, maar maken het de weggebruiker ook moeilijker de smartphone te gebruiken. Het kan daarom zijn dat maatregelen die hier worden genoemd, ook worden opgenomen in andere hoofdstukken onder de subparagraaf maatregelen infrastructuur. De maatregelen waarvoor de Zeeuwse wegbeheerders (De Provincie, het Waterschap Scheldestromen en de dertien individuele gemeenten) in 2020 en 2021 subsidie zullen aanvragen, zijn als volgt:

Algemeen

- Aanbrengen (en zo mogelijk verbeteren) van as – kant markeringen van vrijliggende fietspaden;
- Categoriëring fietspaden op ritmotief en verbeteren fietsroutes van de dorpen naar steden (ster net fietsroutes of Kwaliteitsnetwerk fiets), o.a. door het verbreden van fietspaden, aanbrengen van kantmarkering, asfalteren, verwijderen van verticale obstakels en stoepranden en hoogtevverschillen e.d.

Binnen de bebouwde kom

- Veilige oversteeekplaatsen voor fietsers door de aanleg van drempels en plateaus op 50 km/h wegen;
- Realiseren van hoogwaardige herkenbare fietsroutes binnen de bebouwde kom door o.a. het aanleggen van vrijliggende fietspaden;
- Pilotproject waarbij 50 km/h GOW omgezet wordt naar '30 km/h GOW' inclusief de daarbij behorende herinrichting;
- Snelheid remmende maatregelen al dan niet in combinatie met een poortconstructie op traversen ;
- Aanleg rotondes op 50 km/h GOW.

Buiten de bebouwde kom

- Snelheidsremmende maatregelen op 60 km/h wegen;
- Saneren erf- en perceelaansluitingen op 80 km/h GOW's;
- Aanleg rotondes op 80 km/h GOW's;
- Aanleggen kruispuntplateaus op ETW – ETW kruispunten;
- Doorbreken van lange rechtstanden op ETW's en GOW's;
- Verbreden van wegen voor een betere afwikkeling van landbouwverkeer op waterschapswegen.

Op basis van deze lijst gaat iedere wegbeheerder voor zichzelf na of het opportuun is om een subsidieaanvraag te doen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Subsidieaanvragen worden in kopie ook naar het ROVZ gestuurd zodat ze later als bijlage bij deze Zeeuwse Uitvoeringsagenda kunnen worden gevoegd. Zodoende kan in een later stadium worden gekeken welke maatregelen er al door welke wegbeheerder zijn genomen en hoe effectief deze maatregelen waren. Hiervan kunnen andere wegbeheerders profijt hebben in het vervolg van de uitvoering van het SPV.

Overige maatregelen

De maatregelen die vanaf 2022 in Zeeland worden genomen en waar mogelijk subsidie voor wordt aangevraagd, worden gebaseerd op een nadere analyse van de risico's en uiteraard op de eerder uitgevoerde werkzaamheden en de effectiviteit daarvan. Op basis van de nu gedane risico-inventarisatie zien we in die periode zeker de volgende maatregelen terugkomen die er toe zullen bijdragen dat de Zeeuwse wegen veiliger zijn ingericht:

- Afwaarderen regionale stroomwegen naar 80 km/h GOW's;
- Aanwijzen, inrichten en realiseren van veilige routes voor landbouwverkeer;
- Aanleg van midden-eilanden om het voor fietsers veiliger te maken over te steken;
- Aanbrengen van fietstunnels;
- Aanbrengen vergevingsgezinde bermten;
- Aanleg fietspaden;
- Aanleg rotondes;
- Aanbrengen van fysieke midden-scheidingen.

Verder wordt, in het kader van de gebiedsgerichte aanpakken, ook gekeken naar de functie en de categorisering van wegen binnen een bepaald gebied. Op basis daarvan kan het zijn dat wegen moeten worden heringericht en overgedragen aan een andere wegbeheerder.

Daarnaast is het voor wegbeheerders van belang de toedracht van ongelukken goed te kennen. Wanneer die (geheel of voor een deel) zijn toe te schrijven aan de weginrichting moet dit voor de wegbeheerder duidelijk zijn zodat passende maatregelen kunnen worden genomen. Informatie over de toedracht van een ongeval is echter meestal niet voldoende voorhanden. Enkele steden, waaronder Amsterdam hebben daarom een ongevallenprotocol vastgesteld. Na een ernstig ongeval doen de Politie en de wegbeheerder gezamenlijk een schouw en bespreken ze de ongevalsdetails. De wegbeheerder maakt een rapport op aan de hand waarvan kan worden besloten maatregelen te treffen. Zeeland wil in overleg met de Politie ook de mogelijkheid van zo'n ongevallenprotocol onderzoeken. Een pilot, in bijvoorbeeld een gemeente, kan daarvan onderdeel zijn.



100%
VERKEERS
VEILIG

daar gaan we voor

Kwetsbare en onervaren weggebruikers

Het Zeeuwse thema kwetsbare en onervaren weggebruikers is een combinatie van twee thema's uit het SPV. Wij hebben deze twee thema's aan elkaar verbonden, omdat uit de risicoanalyse een overlap blijkt in risico's die betrekking hebben op dezelfde doelgroepen. Zo zijn bijvoorbeeld ouderen zowel een kwetsbare groep, omdat ze broos zijn, als een onervaren weggebruiker omdat ze soms taakbekwaam zijn. Jongeren behoren tot de kwetsbare groep weggebruikers, omdat ze veel fietsen of omdat ze de risico's van verkeersonveilig gedrag onderschatten. Ze zijn tevens onervaren weggebruikers omdat ze, nadat ze hun rijbewijs halen, met een andere modaliteit aan het verkeer gaan deelnemen. Door deze overlap zijn er mogelijkheden om zaken aan elkaar te verbinden en zo effectiever te zijn in de aanpak.

Onder kwetsbare weggebruikers verstaan we in eerste instantie de onbeschermdede verkeersdeelnemers zoals voetgangers, fietsers en bestuurders van gemotoriseerde voertuigen op twee wielen. Deze verkeersdeelnemers lopen niet alleen risico doordat ze niet beschermd zijn. Ook het feit dat ze hun voertuig in evenwicht moeten houden, leidt tot grotere kwetsbaarheid. Daarnaast bevat deze categorie weggebruikers met een mindere taakbekwaamheid door medische aandoeningen en andere functionele beperkingen. Ook wordt kwetsbaarheid gerelateerd aan broosheid van ouderen en kinderen waardoor de gevolgen van een ongeval zwaarder zijn.

Bij onervaren weggebruikers is, net als bij kwetsbare weggebruikers, soms sprake van onvoldoende taakbekwaamheid. Het gaat volgens het SPV bij onervaren weggebruikers vooral om een gebrek aan vaardigheden van een hogere orde, zoals het herkennen van gevaar en het (automatisch) nemen van beslissingen. Hierdoor worden situaties niet altijd goed ingeschat en risico's minder goed herkend. Daarnaast kunnen weggebruikers ook een gebrek aan vaardigheden hebben, omdat ze onbekend zijn met het vervoersmiddel dat ze gebruiken. Denk aan jongeren die voor het eerst gaan autorijden, maar ook zeer ervaren fietsers die overstappen op een e-bike zijn in dit verband onervaren weggebruikers en hebben door de onervarenheid meer risico op een ongeval.



Belangrijkste risicogroepen

Ouderen (fietsers en automobilisten)

Uit landelijke cijfers blijkt dat ouderen oververtegenwoordigd zijn in de ongevallencijfers. Uit de deskresearch van XTNT blijkt dat, ook in Zeeland, zij relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen. Zeeland heeft veel ouderen. De verwachting is dat door de vergrijzing het aantal ouderen in Zeeland verder toeneemt. Bovendien zijn ouderen in Zeeland vaak aangewezen op de auto, omdat fijnmazig openbaar vervoer ontbreekt. Veel ouderen in Zeeland (inwoners en bezoekers) gebruiken ook functioneel en recreatief de fiets.

Er worden door XTNT algemene conclusies getrokken ten aanzien van een hele grote groep ouderen. Om op specifieke subgroepen gerichte maatregelen te kunnen nemen, is meer specifiek inzicht nodig in deze risicogroep. Hiertoe kan extra onderzoek noodzakelijk zijn.

Jonge (beginnende) bestuurders

Bij jonge beginnende bestuurders is sprake van een lage taakbekwaamheid. Ze beschikken nog niet over voldoende over de eerder genoemde hogere orde vaardigheden, waardoor ze situaties niet goed in kunnen schatten en risico's niet altijd zien. Hierdoor kunnen ze in geval van gevaarlijke situaties niet altijd op tijd reageren of doen ze dat op een verkeerde manier. Jongeren overschatten ook regelmatig hun eigen rijvaardigheid, hebben een zekere mate van durf en willen zich ten opzichte van hun vriendengroep bewijzen. Dit zijn zaken die voorzichtigheid niet ten goede komen. Jongeren lijken vaker te hard te rijden en zitten ook nog in een leeftijdsfase waarin wordt geëxperimenteerd met alcohol en drugs. Daarnaast zijn ze eerder geneigd de smartphone te gebruiken tijdens het rijden. Binnen andere thema's zijn ze daarom vaak de daders die de risico's veroorzaken.

In dit thema zijn ze ook slachtoffer. Door hun eigen gedrag zijn ze vaak kwetsbaarder in het verkeer. Maatregelen moeten er in eerste instantie op gericht zijn het aanleren van kwetsbaar gedrag te voorkomen. Daarnaast moet eventueel opgepakt verkeersonveilig gedrag zo snel mogelijk weer worden afgeleerd.

Fietsende scholieren

In Zeeland fietsen veel kinderen naar school. De reisbewegingen zijn relatief lang en er wordt vaker gefietst op plaatsen waar het verkeer gemengd is en

er verschillende snelheden worden gereden. Dit in combinatie met de onervarenheid van kinderen, de relatief lage kennis van de verkeersregels en het feit dat ze zich vaak in groepen verplaatsen en er ook sprake is van groepsdruk, leidt ertoe dat fietsende scholieren een risicogroep zijn.

Toeristen

In het onderzoek van XTNT worden toeristen ook genoemd als een risicofactor in het Zeeuwse verkeer. Door de vele toeristen is het drukker op de doorgaans rustige wegen. De buitenlandse toeristen kennen de Nederlandse verkeersregels niet goed en ze verplaatsen zich vaak met gehuurde voertuigen (bijvoorbeeld huurfietsen) waar ze weinig ervaring mee hebben. Toeristen zijn ook eerder, ten opzichte van de Zeeuwse weggebruikers, afgeleid door het landschap en bezienswaardigheden.

Toeristen vormen een lastige groep om te sturen. Ze zijn in Zeeland in eerste instantie om zich te vermaken en vakantie te vieren en niet om zich zorgen te maken over de verkeersveiligheid. Hoewel de risico's van de aanwezigheid van vele toeristen niet worden ontkend, wordt aan de aanpak niet de grootste prioriteit gegeven. Eerst zal er nader onderzoek moeten plaatsvinden naar bijvoorbeeld de vraag welke verkeersregels ze dan niet kennen en waarom niet. Pas dan kunnen we gerichte maatregelen treffen. Wel bekijken we enkele laagdrempelige maatregelen waarmee we veel toeristen tegelijk kunnen bereiken en die zo (kosten) effectief kunnen zijn.

Motorrijders

Uit het onderzoek van XTNT blijkt dat respondenten motorrijders als een risico zien. Zeker in het begin van het recreatieve seizoen zijn er veel recreatieve motorrijders op de weg. Zij zijn onervaren in de zin dat ze de motor al lang niet meer gebruikt hebben en dus weer moeten wennen. Ook komt uit het onderzoek naar voren dat motorrijders zich in het verkeer soms gevaarlijk gedragen. Dit beeld wordt door de partners binnen het ROVZ gedeeld, maar genuanceerd. In de eerste weekenden met mooi weer lijkt de overlast van motorrijders wat groter dan de rest van de zomer. Echter, jaarlijks gebeuren er met motorrijders in Zeeland wel ernstige ongevallen. Deze willen we natuurlijk, ondanks dat motorrijders in dit verband niet de grootste prioriteit is, in samenspraak met Politie en verenigingen van motorrijders voorkomen.

Seizoenarbeiders/gastarbeiders

De risico's die we zien bij de seizoenarbeiders zijn voor een deel vergelijkbaar met die van de toeristen. Seizoenarbeiders komen vaak uit andere landen en zijn onvoldoende bekend met de Nederlandse verkeersregels. Ze hebben ook andere normen en waarden in het verkeer. Daarnaast staan seizoenarbeiders vaak onder grote tijdsdruk. De Zeeuwse partners herkennen het mogelijke risico, maar geven aan de aanpak niet de grootste prioriteit. Er zal nader objectief onderzoek naar deze risicogroep moeten worden gedaan om na te gaan hoe groot het risico daadwerkelijk is en hoe het zich manifesteert. Mogelijk dat specifiek genoemde regio's voor deze problematiek meer aandacht zullen hebben dan andere.

Bestuurders van landbouwvoertuigen

Tot slot worden bestuurders van landbouwvoertuigen genoemd als een specifieke risicogroep in Zeeland. Zelf zijn ze niet kwetsbaar, maar uit het onderzoek van XTNT blijkt dat ze wel worden gezien als een risicofactor. Het zou dan met name gaan over de jonge onervaren vakantiekrachten en buitenlandse seizoenarbeiders, die de machines besturen. De eerder genoemde risico's dus maar dan in combinatie met het gevaar van landbouwverkeer. Dat landbouwverkeer een risico is, wordt niet ter discussie gesteld. Het is als een op zich zelf staand risico meegenomen in het hoofdstuk Infrastructuur. Landbouwverkeer is imposant en wordt al snel als gevaarlijk ervaren. Het onderzoek van XTNT was kwalitatief en vraagt naar het gevoel van respondenten. Het is daarom te verklaren dat bestuurders van landbouwvoertuigen als een risico naar voren komt.

De conclusie uit het onderzoek dat veel jongere vakantiekrachten en seizoenarbeiders landbouwvoertuigen besturen en een risico vormen, wordt echter door organisaties als ZLTO en Cumela niet gedeeld. Door de invoering van het T-rijbewijs mag je je zonder het hebben van dat rijbewijs niet meer met een landbouwvoertuig op de openbare weg begeven. Hierdoor krijgen we betere chauffeurs op de weg en wordt het risico van bestuurders van landbouwvoertuigen ook lager ingeschat. Om deze redenen wordt aan dit risico niet de grootste prioriteit gegeven.

Maatregelen

Infrastructuur

De belangrijkste infrastructurele maatregelen die in het kader van het SPV worden uitgevoerd, zijn verwoord in het hoofdstuk Infrastructuur. Dit hoofdstuk is gebaseerd op een risico-inventarisatie van de Zeeuwse wegen. Uit deze inventarisatie bleek dat de fietsinfrastructuur kan worden verbeterd. In ditzelfde hoofdstuk zijn ook verbetervoorstellen gedaan in relatie tot de zogenaamde direct aan de slag maatregelen op basis waarvan subsidie bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan worden aangevraagd. Deze maatregelen, zoals ten aanzien van schoolroutes en het aanbrengen van kantmarkering op fietspaden, hebben ook betrekking op dit thema.

Voor scholieren is het van belang dat de schoolomgeving veilig is ingericht. Voor veel, met name, basisscholen geldt dat de omgeving op orde is en dat gevaren met name schuilen in het gedrag van halende en brengende ouders. Bij middelbare scholen is er minder chaos wat betreft autoverkeer. Daar moet de omgeving de grote stroom fietsers aankunnen. Daar waar scholen problemen signaleren, is het zaak om gezamenlijk, dus de school met de wegbeheerder en de betrokken maatschappelijke partners, zoals de Fietzersbond, de gesignaleerde problemen goed te analyseren en met een mix van acties de problemen te lijf te gaan. Daarbij zal aan de ene kant worden gewezen op het belang van goede inrichting en aan de andere kant zal er naar het gedrag worden gewezen. De waarheid ligt vaak in het midden en vraagt om een goede mix van maatregelen die gezamenlijk wordt uitgevoerd.

Met name oudere weggebruikers zijn gebaat bij heldere bebording en belijning. Doordat, onder andere vanwege een toename van mogelijke beperkingen, de reactiesnelheid naar beneden gaat, is het belangrijk dat markeringen goed leesbaar zijn. Wegbeheerders gaan na hoe dit geregeld is en scherpen het één en ander zo nodig aan. Ook is het goed na te gaan of er een centraal meldpunt kan komen voor onduidelijke situaties. De wegbeheerders hebben vaak een meldpunt Openbare Ruimte maar het is de vraag of het voor de weggebruikers duidelijk is dat ze daar met opmerkingen over bebording en belijning terecht kunnen.

Educatie en communicatie

Een groot risico binnen dit thema is onwetendheid en bewustzijn. Het risico zit niet in het feit dat je ouder wordt en dat je minder rijvaardig bent of dat je brozer wordt of dat je juist jong bent en gevaren niet ziet en daarom vrij in het leven staat. Het risico zit erin dat je je dit niet realiseert of dat je dit over jezelf niet wilt aannemen en accepteren en dat je daarom je gedrag niet aanpast. Gedragsmaatregelen kunnen dus gericht zijn op bewustwording, acceptatie en op aanpassen van het gedrag.

Bewustwording is bij ouderen vooral heel belangrijk. Het is moeilijk te accepteren dat je functioneel achteruit gaat. Ook is het raar om te moeten leren fietsen op een e-bike als je al vijftig of zestig jaar fietst. Mensen realiseren zich niet hoe anders dit is en hoe gevaarlijk het is als je je gedrag niet aanpast

aan deze veranderingen. Soms kan de familie behulpzaam zijn. Kinderen van ouderen ervaren het echter wel vaak als moeilijk om de ouders aan te spreken op hun rijbekwaamheid. De verplichte herkeuring van het CBR is pas op vrij late leeftijd. Het ziet er niet naar uit dat we dit op korte termijn kunnen veranderen al zouden we de lobby daartoe wel steunen. ZLM is hierom gestart met het geven van rijzekerheidslessen. Aan ouderen die bij ZLM verzekerd zijn, wordt deze les aangeboden. Wanneer blijkt dat de rijbekwaamheid is afgenomen, kan de rijinstructeur dat aan de persoon is kwestie vertellen. Vaak komt dit bij een oudere beter binnen dan wanneer het van een zoon of dochter afkomstig is. Hetzelfde kan worden gedaan met ouderen die een e-bike willen verzekeren. Ook hiermee is ZLM, in samenwerking met het ROVZ, aan de slag. In de komende jaren moet worden gekeken of deze



initiatieven kunnen worden verbreed en regionaal kunnen worden ingezet.

Daarnaast moet meer worden ingezet op de contacten met ouderenorganisaties. Via deze organisaties zijn ouderen gemakkelijker te bereiken. Hier is onder andere ook het project Doortrappen op gebaseerd. Met dit project willen we in Zeeland de oudere fietsers bereiken. Er zijn al informatiebijeenkomsten voor alle gemeenten geweest. In Goes is de aanpak al gestart en ook andere gemeenten willen nu met Doortrappen aan de slag. Het doel is dat alle Zeeuwse gemeenten het project omarmen en samen met de ouderenverenigingen aan de slag gaan. Aan dit project kunnen initiatieven worden gehangen, zoals het Zeeuwse E-bike Event, waarbij onder andere ook Zeeuwse fietswinkels betrokken zijn en de training Het nieuwe fietsen en andere e-bike trainingen.

Landelijk wordt gekeken naar de mogelijkheid om uniforme kwaliteitseisen te stellen aan e-biketainers. Gezamenlijk gaan we dan binnen de regio op zoek naar partijen die deze trainers kunnen leveren. Afhankelijk van hoe het project Doortrappen loopt en Zeeland breed wordt ontvangen, kunnen we de Zeeuwse versie verbreden en via het zelfde netwerk ook de oudere automobilisten bereiken.

Via Omroep Zeeland kunnen verkeersweetjes en verkeersquizen worden uitgezonden. Dit kan ouderen doen beseffen dat hun kennis niet meer volledig actueel is. Na afloop van de uitzending worden ouderen verwezen naar (online) trainingen en opfriscursussen.

Jongeren bewust maken van hun rijonbekwaamheid en de risico's die ze daardoor in het verkeer lopen, is



misschien nog wel moeilijker. Vaak nemen jongeren enkel dingen van elkaar aan. Alles wat anderen zeggen, is per definitie niet waar. Het is daarom de moeite waard om jongeren met andere jongeren die een verkeersveiligheidsboodschap willen doorgeven, in contact te brengen. Zodoende kunnen ze van elkaar leren. Hierbij zijn Responsible Young Drivers en TeamAlert betrokken. Ook bijvoorbeeld de gastlessen van ouders van verkeersslachtoffers die via RPCZ worden aangeboden, komen bij jongeren binnen en maken ze bewust van de gevaren van het verkeer en hun eigen rol daarin. We onderzoeken ten aanzien van deze en soortgelijke activiteiten waar de kansen liggen om ze verder uit te breiden om zo meer mensen te bereiken.

Daarnaast is ook de rijopleiding van belang. Er is winst te behalen door jongeren vanuit de rijopleiding meer het bewustzijn van de gevaren van het verkeer, in combinatie met bepaald gedrag, mee te geven. De inhoud van de rijopleidingen wordt echter centraal bepaald en is moeilijk te beïnvloeden. Daarom wordt voorgesteld de mogelijkheid te onderzoeken om met de BOVAG liefst landelijk een digitaal simulatieprogramma te ontwikkelen als aanvulling op de reguliere rijopleiding. Daarin kunnen zaken worden opgenomen die buiten de reguliere eisen voor het CBR examen vallen. Door de simulatie kunnen deze lessen veel goedkoper zijn dan de reguliere lessen bij de rij school. Wanneer het programma via de rij scholen wordt aangeboden, is het bereik groot. CBR kan eventueel na afloop van het examen, door middel van een folder of brochure, nog extra informatie over verkeersgedrag aan de examenkandidaten meegeven. GRIP dat door ZLM wordt aangeboden, is dit in feite al. GRIP is een programma dat er op gericht is jonge automobilisten bewust te maken van de invloed die het eigen verkeersgedrag heeft op de eigen veiligheid en de veiligheid van andere weggebruikers. Het programma is een hele dag en bevat een theorie en een praktijk gedeelte.

Voor de groep jongeren is met name VEVO (verkeerseducatie voortgezet onderwijs) heel belangrijk. De uitvoering van dit educatieprogramma voor het voortgezet onderwijs gaat de komende jaren uiteraard gewoon door en moet verder worden uitgebreid. Ook wordt een soortgelijk programma ontwikkeld voor MBO en zo mogelijk ook HBO scholen. Daarnaast zijn er bijzondere acties

verbonden aan bijvoorbeeld campagnes waaraan scholen kunnen meedoen. Tot slot kunnen jongeren ook worden bereikt op evenementen en in het uitgaansleven. Hiervoor werken we nu al samen met VVN, Responsible Young Drivers en TeamAlert die speciale teams beschikbaar hebben. Andere maatschappelijke organisaties zoals bijvoorbeeld de ANWB kunnen hierin ook een rol gaan spelen.

Voor schoolgaande kinderen is het belangrijk dat de omgeving van de school veilig is. Hiertoe kunnen de nodige infrastructurele maatregelen worden getroffen, maar het blijft toch voornamelijk een zaak van gedrag, met name dat van de ouders. Scholen waarvan de omgeving niet veilig is, kunnen een beroep doen op VVN. VVN betreft in het project Veilige Schoolomgeving de school, de ouders, de kinderen en zo nodig de betreffende gemeente.

Binnen het lesprogramma van het Zeeuws Verkeersveiligheidslabel (ZVL) is er aandacht voor veilig verkeersgedrag onder andere op de fietsroute naar school. Ook de Fietzersbond heeft fietsdocenten beschikbaar om lessen te geven. Deze kunnen mogelijk ook bij het ZVL worden ingezet. Verder zijn er bijzondere acties naar aanleiding van campagnes en doen bijna alle Zeeuwse scholen mee aan het verkeersexamen van VVN. Een bijzonder moment is de overgang van de basisschool naar de middelbare school. Dan verandert er voor de kinderen echt iets wezenlijks. Ze gaan vaak meer kilometers fietsen en komen soms voor het eerst in aanraking met veel drukker stadsverkeer en dergelijke. VVN biedt scholen het project Van 8 naar 1 aan. Samen met TeamAlert doen ze in Nederland een pilot waarbij VVN zich voor de zomervakantie richt op groep 8 van de basisschool en TeamAlert zich na de zomervakantie richt op de brugklassen van de middelbare scholen. Van 8 naar 1 is een onderdeel van dit project. Wanneer het project succesvol is, kan het mogelijk ook in Zeeland worden opgepakt. De gemeenten Hulst en Sluis zijn in overleg met de projectleider Educatie van het ROVZ al aan de slag hiermee. Op dertien locaties in het voortgezet onderwijs doen een school-thuis-route project en op tweeëntwintig locaties wordt gebruik gemaakt van de gastlessen 'verkeersonveilig gedrag'. Het verder uitbouwen en vernieuwen van deze aanpak is altijd wenselijk. Het ROVZ kan hierbij een rol spelen.

Voor fysiek kwetsbare deelnemers ligt het voor de hand die extra te beschermen met beschermende kleding en helmen. Zo normaal en logisch als dit is voor bijvoorbeeld skiërs, motor – en brommerrijders, wielrenners, skiërs en paardrijders, zo ongebruikelijk is dit echter bij reguliere kwetsbare fietsers. Het zit gewoon niet in onze cultuur om beschermende kleding en een helm te dragen bij dagelijkse verplaatsingen. Hiermee zou echter veel (ernstig) letsel kunnen worden voorkomen. In Zeeland hebben we in het verleden aan kinderen in een bepaalde klas van de lagere school, helmen verstrekt. Of dit vruchten afgeworpen heeft, is niet goed te zeggen. Het helmgebruik laat de laatste jaren een stijgende lijn zien, maar het kan niet bewezen worden dat dit komt door dit helmen project. Het is erg duur om kinderen in een bepaalde leeftijd allemaal een helm te geven. Daarom geldt voor de toekomst dat we maatwerk leveren. Scholen die met de klas een grote verplaatsing doen, kunnen helmen lenen. Kinderen die aangeven een helm te willen om op te zetten tijdens de fietstocht naar school, kunnen eventueel persoonlijk een helm krijgen. Alles in goed overleg met de school en de projectleider ZVL van het ROVZ. Ouderen willen we ten aanzien van beschermende kleding, zoals een airbag en een fietshelm, bereiken via de ouderenverenigingen en de andere kanalen die eerder in dit hoofdstuk zijn aangegeven. Ook kunnen we de ouderen bekend maken met het gebruik van deze beschermende maatregelen tijdens de trainingen die we voor ouderen organiseren. Wat betreft de toeristen willen we een samenwerking aangaan met de recreatiebranche, ANWB en VVV. Er wordt gedacht aan verkeersveiligheidsfolders in verschillende talen die verspreid worden via hotels, campings en recreatieparken. Veel recreatiebedrijven sturen hun gasten een week voor de vakantie ook een mail met informatie. Mogelijk dat in deze mail ook iets over verkeersveiligheid kan worden opgenomen met bijvoorbeeld een link naar de websites van ANWB en ROVZ. Met de fietsbranche zijn er goede contacten. We willen in overleg met hen kijken of er meer aandacht kan zijn voor fietsveiligheid bij de verhuur van fietsen bijvoorbeeld door meer uitleg te geven over de mogelijkheden en gevaren van bijvoorbeeld de e-bike die mensen huren.

Wat betreft landbouwverkeer verwijzen we voor een groot deel naar het hoofdstuk Infrastructuur. Wat educatie en communicatie betreft zijn er

verschillende acties waar we mee doorgaan zoals VOMOL (veilig omgaan met opvallend landbouwverkeer), Slik op de weg, dodehoeklessen, zie je mij zie ik jou, diverse trainingen zoals Veilig trekker rijden enzovoort. Van dit enorme aanbod wordt al flink gebruik gemaakt, maar kan door het ROVZ extra worden bevorderd. Het ingevoerde T-rijbewijs zal daarnaast de rijvaardigheid van de chauffeurs van landbouwvoertuigen vergroten. Tot slot kan de mogelijkheid worden onderzocht om campagnes via de landbouwvoertuigen aan de medeweggebruikers kenbaar te maken. Hiervoor moeten landbouwers en loonbedrijven worden benaderd.

Voor de seizoenarbeiders willen we ook folders vertalen. Daarbij willen we via de bedrijvanaanpak die wordt ontwikkeld ook de bedrijven en uitzendbureaus betrekken. Gedrag wordt vaak veroorzaakt door druk die mensen voelen. Om deze druk weg te nemen en de veiligheid voorop te zetten, hebben we de hulp van de betrokken bedrijven nodig.

Handhaving

In dit hoofdstuk ligt de nadruk op gedragsverandering via educatie en communicatie. Een boodschap kan kracht worden bijgezet door handhaving. We denken aan handhaving van verkeersregels in het toeristenseizoen op bijvoorbeeld het hinderen of in gevaar brengen van overig verkeer door het rijden van een te lage snelheid of het vasthouden van een elektronisch apparaat. Verder aan handhaving van het verbod op smartphone gebruik op schoolroutes en controles op het gebruik van alcohol en drugs na festivals en evenementen en in het stedelijk gebied rond de tijd dat de horeca sluit. In overleg met de Politie kan worden nagegaan of motorrijders in Zeeland nog altijd de specifieke 'racerondjes' hebben, waarbij de Zeeuwse wegen werden gebruikt als een soort straatracecircuit. In dit geval moeten er in die periode controles op die routes plaatsvinden. Verkeershandhaving is een taak van de Politie. Naast de capaciteit die specifiek voor verkeershandhaving voorhanden is, is er ook niet van te voren gelabelde capaciteit met name binnen de basisteams. Het is zaak om op basis van gedegen informatie aanspraak te maken op deze capaciteit en in overleg met Politie en het OM te komen tot een goede inzet van de Politie voor verkeershandhaving en dit zoveel mogelijk te combineren met andere activiteiten.



100%
VERKEERS
VEILIG

daar gaan we voor

Afleiding

Van afleiding in het verkeer wordt algemeen aangenomen dat het een groot risico is voor de verkeersveiligheid. Afleiding kan zich op verschillende manieren manifesteren. De omgeving kan afleidend zijn, in de auto kunnen er tijdens het rijden omstandigheden zijn die afleidend zijn en er wordt meer en meer gebruik gemaakt van technologische hulpmiddelen zoals boardcomputers en smartphones, die hoewel ze soms handsfree te bedienen zijn, toch de aandacht van het verkeer afleiden.

In Europa zijn geen cijfers voor handen over de risico's van afleiding. Amerikaans onderzoek laat zien dat bij 68% van de onderzochte ongelukken er direct voorafgaand aan het ongeluk sprake was van enige vorm van afleiding. De vele onverklaarbare eenzijdige ongelukken worden ook vaak toegeschreven aan afleiding. Een moment van onoplettendheid kan grote gevolgen hebben.

Risicovolle vormen van afleiding

Gebruik smartphone

Het gebruik van de smartphone wordt in het onderzoek van XTNT genoemd als het grootste risico voor de verkeersveiligheid binnen het thema afleiding. Veel mensen zien het als een groot risico en geven ook zelf aan soms de smartphone tijdens het rijden met de auto of met de fiets te gebruiken. Uit het onderzoek kan worden afgeleid dat jong volwassenen (in de leeftijd van 25 tot 44 jaar) de smartphone regelmatig tijdens het rijden op de fiets of met de auto gebruiken. Daarnaast geeft ook de categorie jongeren aan dit regelmatig te doen. Bij de jongeren betreft het vaker het gebruik van de smartphone tijdens de fietsrit naar school. Deze laatste categorie geeft ook vaak aan de smartphone te gebruiken om muziek te luisteren.

Aan het terugdringen van smartphone gebruik wordt in Zeeland al jaren prioriteit gegeven. De uitkomsten van het onderzoek van XTNT laten zien dat dit terecht is. Het zal dan ook de komende jaren een prioriteit blijven.

Rechte, rustige wegen

In Zeeland worden ook de rechte, rustige en vaak saaie wegen als een oorzaak van afleiding gezien. Op rechte wegen kan je sowieso al minder fouten maken en wanneer de weg dan ook nog eens rustig is, laten weggebruikers zich makkelijker afleiden door zaken als de smartphone, de boardcomputer, de overige inzittenden of het mooie landschap. Minder druk verkeer is zodoende geen garantie voor minder ongelukken en veiliger wegen.

De rustige Zeeuwse wegen zijn voor de wegbeheerders een gevecht. Door het plaatsen van elementen op en naast de weg kan je wel iets doen om de focus meer gericht op de rijtaak te houden. De mogelijkheden hiertoe zijn, gelet het enorme aantal kilometers weg, maar beperkt en vaak ook niet wenselijk in verband met afleiding. Omdat het vaak doorgaande wegen betreft, kan je niet altijd werken met obstakels. Langs de weg in het landschap worden in overleg met natuurorganisaties soms passende elementen aangebracht zoals bomen en struiken.

Omdat de problematiek zeer moeilijk te sturen is en het risico ook niet objectief is vastgesteld, kiezen we er in Zeeland voor om aan het risico van rechte, rustige wegen geen prioriteit te geven.

Omgeving, uitzicht en toeristen

Kenmerkend voor Zeeland is ook dat de wegen liggen in een mooie omgeving, langs waterwegen, door polders en aan de zee. Ook de bouwwerken zoals bruggen, sluizen en de Oosterscheldekering kunnen voor afleiding zorgen. Deze bijzondere ligging voorkomt aan de ene kant dat mensen afgeleid worden door de saaiheid van de weg. Echter, de bijzondere ligging kan ook de aandacht juist afleiden van het verkeer. Respondenten in het onderzoek van XTNT zien deze vorm van afleiding vooral bij toeristen.

Toeristen worden niet alleen in dit verband genoemd. Ze veroorzaken in het seizoen vaker gevaarlijke situaties omdat ze ergens naar op zoek zijn, daarvoor iets in het navigatiesysteem of op de telefoon opzoeken, verkeerd gereden zijn en moeten omdraaien enzovoort.

Net als de problematiek van de rechte, rustige wegen is ook de problematiek van de mooie omgeving in relatie tot afleiding moeilijk te sturen. Er zijn in Zeeland al toeristische routes waar her en der ook mogelijkheden zijn geschapen om op zichtlocaties te stoppen voor het maken van een foto maar hiervoor is natuurlijk niet overal voldoende ruimte. Omdat de wegen in Zeeland relatief rustig zijn, kan er echter makkelijker met minder risico gewoon langs de weg worden gestopt. Hoewel wordt erkend dat de mooie omgeving kan leiden tot afleiding, wordt aan dit risico in de aanpak van verkeersonveiligheid geen prioriteit gegeven.

De aanwezigheid van veel toeristen in Zeeland wordt als risico erkend en is bij meer thema's als risico benoemd. Wat objectief de risico's zijn, is nog niet duidelijk uit het onderzoek van XTNT naar voren gekomen. De mogelijkheden om dit risico voor de verkeersveiligheid in te perken zal nader worden onderzocht en worden bekeken in relatie tot alle thema's.

Maatregelen

Infrastructuur

Door de lange rustige wegen in Zeeland kan de verveling toeslaan en kan de gedachte opkomen dat je wel even een appje kan sturen of even met iemand kan bellen. Dit kan door aanpassingen van de weg worden voorkomen. Lange rechtstanden kunnen worden onderbroken. Dit is echter vanwege de grote hoeveelheid weg in het Zeeuwse buitengebied niet kosteneffectief. Daarbij komt dat het gebruik van de smartphone hoe dan ook een gedragskeuze blijft die niet honderd procent door het aanpassen van de wegen is te voorkomen. Ten aanzien van dit thema is het effectiever om andere middelen in te zetten.

Binnen het thema verkeersovertreders wordt het middel infrastructuur ingezet om met name snelheidsovertredingen te voorkomen. De maatregelen die in dit kader worden genomen, maken ook het gebruik van de smartphone minder makkelijk omdat het autorijden door deze maatregelen ook minder monotoon en saai wordt. Indirect dragen deze maatregelen dus ook bij aan het verminderen van het smartphone gebruik.

Educatie en communicatie

Vaak wordt een bewuste keuze gemaakt om de smartphone tijdens het rijden te gebruiken. Men overschat de eigen rijvaardigheid en onderschat de gevaren van deze vorm van afleiding. Het wordt geaccepteerd gedrag dat enkel door educatie, communicatie en handhaving te veranderen is. Goede voorbeelden van succesvolle cultuurverandering waarbij het normgedrag in het verkeer is veranderd, zijn het gebruik van de autogordel en de combinatie alcohol en verkeer (dat kan je niet maken).

Landelijk is in Nederland de campagne MONO gestart. Deze campagne is erop gericht het normgedrag te veranderen. Het moet normaal worden om ongestoord onderweg te zijn en je tijdens

het rijden niet te laten afleiden door onder andere de smartphone. In Zeeland wordt ten aanzien van deze campagne de landelijke campagnecalender gevolgd. Tijdens de campagne maanden worden via het ROVZ posters verspreid onder de wegbeheerders. Daarnaast wordt op allerlei andere manieren aandacht besteed aan MONO. Zo is er een overeenkomst met de bioscopen in Zeeland om een MONO boodschap (video of dia commercial) te vertonen voorafgaand aan de hoofdfilm en daarnaast zijn er afspraken met mediabedrijven om deze ook in frames te plaatsen in de toiletten van de bioscopen en diverse horecazaken. Deze geldt overigens voor alle campagnes. Om de boodschap zo eenduidig mogelijk te houden wordt er niet gewerkt met een eigen Zeeuwse campagne. Wel worden er Zeeuwse accenten aangebracht.

Het is heel belangrijk dat de jongere generatie, die opgroeit met de smartphone, zich ervan bewust wordt dat de smartphone in combinatie met verkeer heel gevaarlijk en soms zelfs dodelijk is. Daarom is afleiding onderdeel van alle educatieprogramma's. Zowel op basisscholen als op middelbare scholen wordt in de educatielessen aandacht besteed aan de gevaren van afleiding. Zo worden er via RPCZ gastlessen verkeersonveilig gedrag gegeven en zijn er workshops van VVN beschikbaar. Momenteel wordt ook een lesprogramma ontwikkeld voor het MBO waarin afleiding één van de onderwerpen is. De educatie is gericht op de jongeren met de verwachting dat er een spin off is naar de ouders. De lessen moeten zovél indruk maken dat de jongeren er nadien met onder andere hun ouders verder over doorpraten.

Er wordt onderzocht of het mogelijk is om in samenwerking met scholen aan kinderen informatie mee te geven bijvoorbeeld in het informatiepakket wanneer ze op een nieuwe school starten, tijdens voorlichtingsdagen of wanneer ze hun rooster of rapport ophalen.

Daarnaast wordt op scholen aandacht besteed aan afleiding aan de hand van de campagne MONO. Via dit soort campagne relateerde acties richten we ons niet alleen op de kinderen maar ook op de ouders. De afgelopen campagne periode was er een posterdesignwedstrijd op middelbare scholen. In de komende campagneperiode is er op lagere scholen een actie 'MONO scoort!' waarbij zonder afleiding

deelnemen aan het verkeer wordt vergeleken met het zonder afleiding sporten. Alleen als je niet afgeleid bent, kan je scoren.

De wat oudere jongeren worden op de gevaren van afleiding gewezen tijdens en na afloop van festivals en evenementen. Zo is er een samenwerking met de gemeente Middelburg en de organisatoren van City of Dance en met de gemeente Veere en de organisatoren van Trekkertrek. VVN heeft teams beschikbaar om tijdens grote evenementen aanwezig te zijn en de bezoekers te wijzen op de gevaren van afleiding door de smartphone. Zij kunnen de mensen ook helpen om een app te installeren die berichten tijdelijk blokkeert wanneer je je met een bepaalde snelheid verplaatst. Gemeenten en organisatoren van evenementen worden opgeroepen om via het ROVZ een dergelijke samenwerking tot stand te brengen. Ook vanuit het ROVZ worden gemeenten en organisatoren benaderd om meer gebruik te maken van deze mogelijkheid. In hoeverre dit middel in 2020 wordt ingezet is afhankelijk van de Covid-19 maatregelen.

Voor Zeeland wordt een bedrijvenaankpak ontwikkeld. Deze houdt in dat we bedrijven gaan betrekken bij het verkeersveiligheidsbeleid en ze zoveel mogelijk in gaan schakelen om verkeersveiligheid te bevorderen door werknemers aan te spreken op goed verkeersgedrag. Dit houdt ook in dat de werkgevers kritisch naar hun eigen rol kijken. Vaak wordt verkeersonveilig gedrag veroorzaakt door de werkgever. De hoge werkdruk en de verwachting dat een werknemer altijd bereikbaar is, leiden er vaak toe dat de werknemer in de auto het niet aandurft de telefoon niet op te nemen. VVN geeft workshops aan bedrijven en organisaties over de gevaren van afleiding in het verkeer. In dit verband hebben ze ook een samenwerking met de taxi tak van het bedrijf Uber. Nieuwe chauffeurs krijgen een training. Ook zijn er afspraken over bijvoorbeeld het tijdstip waarop de chauffeur te horen krijgt dat hij een nieuwe rit heeft. Dat gebeurde voorheen tijdens een rit, nu moet de rit zijn afgelopen alvorens er een nieuwe rit wordt doorgeven.

VVN zelf en ook het Waterschap en de Provincie hebben afspraken gemaakt met het eigen personeel over bijvoorbeeld het bellen van collega's die onderweg zijn. Ongestoord onderweg betekent immers ook dat je niet gestoord moet worden door

je collega's. Binnen de bedrijvenaankpak worden andere ROVZ partners ook opgeroepen intern meer aandacht te besteden aan verkeersveiligheid. Naast het Waterschap en de Provincie gaat ook de gemeente Tholen hiermee in 2020 nog aan de slag. De Zeeuwse bedrijvenaankpak wordt gebaseerd op het landelijke MONO Zakelijk. Er is een startdocument gemaakt. We zijn voornemens de bedrijvenaankpak te verbreden zodat bedrijven binnen meerdere thema's worden ingezet om te helpen de verkeersveiligheid te bevorderen. In 2020 wordt het startdocument verder uitgewerkt zodat we in 2021 met het project kunnen starten.

Handhaving

In het kader van het thema afleiding is de inzet van handhaving van groot belang. Kinderen kunnen we goed gedrag aanleren en sommige mensen kunnen we met campagnes ervan overtuigen hun gedrag te veranderen. Echter, bij veel mensen is het verkeersgevaarlijke gedrag ingesleten en de norm geworden. Deze mensen laten zich niet makkelijk overtuigen. Educatie en communicatie zijn dus niet altijd effectief. Een sanctie of de dreiging daarmee kan dan helpen deze mensen over de streep te trekken en hun gedrag aan te passen zeker als deze wordt gecombineerd met alternatieve straffen en/of een recidive regeling.

De kans op het krijgen van de sanctie moet uiteraard reëel zijn. Daarom is het belangrijk dat er regelmatig en zonder willekeur wordt gecontroleerd. In het kader van de ontwikkeling van het SPV wordt landelijk bekeken hoe de capaciteit kan worden uitgebreid en of bijvoorbeeld de inzet van buitengewone opsporingsambtenaren (boa's) tot de mogelijkheden behoort. De ontwikkelingen worden vanuit de regio op de voet gevolgd en zo mogelijk leveren we input waarbij de insteek is dat verkeershandhaving, zeker op lokaal niveau, voor sommige verkeersovertredingen door boa's moet kunnen worden uitgevoerd en dat ook het geven van een bestuurlijke boete tot de mogelijkheden gaat behoren.

De kracht van handhavingsacties, zeker ten aanzien van afleiding, wordt vergroot wanneer deze wordt gecombineerd met een bewustwordingsactie over bijvoorbeeld de gevolgen van het gedrag. Het in de hand hebben van een elektronisch apparaat is een verkeersovertreding, maar wanneer dit gedrag een ongeval veroorzaakt met letsel kan het gedrag ook strafrechte gevolgen hebben. Wanneer mensen zich realiseren dat je maximaal drie jaar gevangenisstraf kan krijgen wanneer jouw gedrag een ongeval veroorzaakt, waarbij een verkeersdode valt, ga je één en ander toch anders bekijken.

Verkeersveiligheidsrapportage Driehoek Oosterscheldebekken Mediascan + VIA ongevallencijfers | januari t/m maart 2020



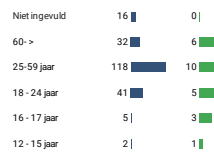
OOSTERSCHELDEBEKKEN

Ongevallen **155** ↓ -32.0%
Gewonden **25** ↓ -30.6%
Doden **2** ↑ 100.0%
Mediaberichten **123** ↓ -27.2%

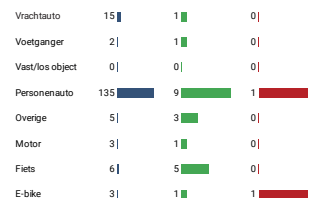
Borsele kent veel ongelukken door verkeersovertredingen, Goes heeft de meeste ongevallen binnen de bebouwde kom door te hoge snelheid. Reimerswaal kent veel eenzijdige verkeersongevallen op waterschapswegen mogelijk door afleiding. Schouwen-Duiveland heeft op gemeentelijke wegen verkeersongevallen waarbij in de media wordt gewezen op gebruik van alcohol. Extra handhaving in deze gemeenten is wenselijk om de mensen bewust te maken van hun verkeersonveilig gedrag.

Op basis van deze rapportage adviseren we extra te handhaven op snelheid in de gemeente Goes, op afleiding door het gebruik van de smartphone in de gemeente Reimerswaal en op het gebruik van alcohol in het verkeer in de gemeente Schouwen-Duiveland.

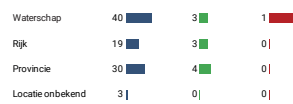
BETROKKENEN PER LEEFTIJD



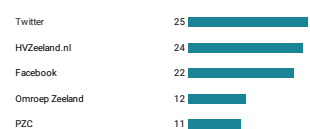
BETROKKENEN PER VERVOERWIJZE



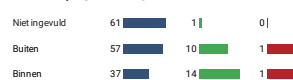
WEGBEHEERDER



MEDIA MET MEESTE BERICHTGEVING



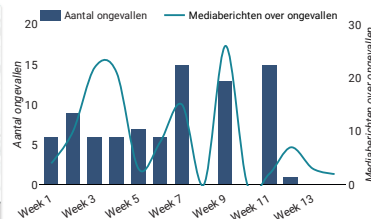
BINNEN/BUITEN KOM



REGIOKAART



TRENDLIJN ONGEVALLEN vs. MEDIABERICHTEN



Het regionaal verkeersteam Zeeland heeft vorig jaar daarom een grote controle gehouden op nationale en regionale stroomwegen. Daarvoor is in samenwerking met het ROVZ een autobus gehuurd zodat vanuit de bus in de auto's en vrachtwagens kon worden gekeken om de overtreding, meestal het gebruik of vasthouden van de mobiele telefoon, te constateren. Bij overtreding zijn de bestuurders staande gehouden en heeft er een gesprek plaatsgevonden over de gevaren van het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden en de mogelijke gevolgen voor hem en andere weggebruikers. Deze inzet is duur en kost ook erg veel politiecapaciteit. Om de pakkans, ook op de nationale en regionale stroomwegen te vergroten, zijn dergelijke inzetten echter nodig. Met de Politie is afgesproken, om de pakkans te vergroten, dat er per jaar meerdere van deze acties, zij het kleinschaliger, worden georganiseerd.

Op N-wegen en alle andere onderliggende wegen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, heeft handhaving door middel van de hierboven beschreven actie weinig resultaat. Op deze wegen is onopvallende surveillance per gebied veel effectiever. Hierbij kan zowel gebruik gemaakt worden van onopvallende auto's als motoren. Er kan gedacht worden aan kleine op zichzelf staande acties, tot grote regionale acties in een bepaald tijdsbestek per gebied. Naast deze dynamische vorm van handhaving, kan dit ook statisch worden uitgevoerd, door op strategische plaatsen gebruik te maken van één of meerdere spotters in combinatie met onopvallende opvang.

Het effectief handhaven op fietsers vraagt een andere aanpak. Ook dit kan dynamisch door middel van onopvallende surveillance op strategische plaatsen op de fiets, motor, scooter of te voet. Deze vorm kan ook statisch door middel van één of meerdere spotters op strategische plaatsen in combinatie met onopvallende opvang. In het algemeen geldt dat je voor een effectieve surveillance, op moet gaan in de omgeving van je doelgroep. Hierdoor krijgen mensen juist het gevoel, dat er overal en altijd handhaving kan zijn.

De komende tijd wordt er veel tijd en energie gestoken in het maken van verkeersveiligheidsrapportages ten behoeve van de vergaderingen van de Driehoeken. In deze vergaderingen met de burgemeester, een

leidinggevende van de Politie en het OM, wordt onder andere de capaciteit van de lokale Politie verdeeld. De aandacht voor verkeer bij de lokale Politie is mettertijd steeds minder geworden. We willen door middel van de rapportages opnieuw de aandacht vestigen op verkeersveiligheid met als doel dat de Driehoek capaciteit vrijmaakt voor handhaving. Wanneer uit de rapportage blijkt dat afleiding een risico is in het betreffende gebied kan ervoor worden gekozen capaciteit in te zetten voor handhaving. Dit kan dan heel lokaal en gericht gebeuren bijvoorbeeld op een schoolroute waar scholieren veel gebruik maken van de smartphone tijdens het fietsen. Dit moet zoveel mogelijk gebeuren in samenwerking met het ROVZ zodat de handhavingsacties kunnen worden gecombineerd met de inzet van andere middelen zoals communicatie.



100%
VERKEERS
VEILIG

daar gaan we voor

Verkeersovertreders

Het Zeeuwse hoofdstuk Verkeersovertreders bevat drie thema's uit het SPV 2030, namelijk Snelheid, Rijden onder invloed en Verkeersovertreders. Voor een combinatie is gekozen omdat de sub thema's allen verkeersovertredingen betreft en dus gedeeltelijk overlappen. Door ze samen te voegen kan in het bredere thema ook worden gekeken naar de onderlinge samenhang en kan er binnen het bredere geheel een prioritering op basis van de risico's worden aangebracht. Het thema Afleiding is wel een losstaand thema gebleven, omdat dit thema breder is dan enkel het overtreden van verkeersregels.

Verkeersregels zijn niet enkel in het leven geroepen om het verkeer ordelijk te laten verlopen, het zijn ook regels die ten goede komen aan de verkeersveiligheid. Het overtreden van regels is daarom per definitie een risico voor de verkeersveiligheid. Sommige verkeersregels, zoals bijvoorbeeld een snelheidslimiet, zijn in dichtbevolkte en drukke gebieden geloofwaardiger dan in dunbevolkte rustige gebieden. Ook ben je, als het rustiger is, eerder geneigd je te laten afleiden. De kans dat een dergelijke regel in een provincie als Zeeland wordt overtreden, is dus mogelijk groter dan in een stad als Amsterdam. Een rustig gebied is dus niet per definitie ook een veiliger gebied.

Risicovolle overtredingen

Snelheid

Bij de risico-inventarisatie door XTNT werd het overtreden van de maximum snelheid in Zeeland het meest genoemd. Het Zeeuwse wegennet kenmerkt zich door het feit dat er maar één autosnelweg en een beperkt aantal regionale stroomwegen zijn. Hierdoor worden relatief veel ook langere afstanden afgelegd via het onderliggende wegennet van GOW's (60 km en 80 km). Het betreft de provinciale- en waterschapswegen. De lange rechte stukken en de relatieve rust op deze wegen nodigen vaak uit tot ongewenst verkeersonveilig gedrag zoals het overtreden van de maximum snelheid en het gebruik van de smartphone. Deze zelfde wegen kennen veel erfaansluitingen hetgeen in combinatie met een te hoge snelheid de kans op een ongeval nog vergroot.

Op de meeste door het Waterschap beheerde wegen geldt een snelheidslimiet van 60 kilometer per uur. Deze wegen zijn vaak smal en kennen een bochtig tracé. Smalle wegen worden in toenemende mate voorzien van bermverharding waardoor de effectieve rijbreedte toeneemt en de noodzaak



vaart te minderen juist afneemt. Door een te hoge snelheid wordt de kans op een eenzijdig ongeval sterk verhoogd. Dat risico is extra groot voor jonge overmoedige chauffeurs en oudere chauffeurs die bijvoorbeeld al jaren in het gebied wonen en hun eigen capaciteiten overschatten.

Binnen de bebouwde kom is het met name de drukte die bepaalt hoeveel snelheidsovertredingen er zijn. De risico's van snelheidsovertredingen zijn binnen de bebouwde kom groot omdat er vaak sprake is van vermenging van verkeerssoorten. Op drukke momenten is het overtreden van de snelheidslimiet echter vaak niet mogelijk binnen de bebouwde kom. De trassers vragen speciaal de aandacht. Hier gaat een 80 km GOW over in een 50 GOW. Op deze wegen lijkt het overtreden van de maximum snelheid vaker voor te komen, hetgeen in combinatie met de vermenging van verkeerssoorten tot meer gevaarlijke situaties leidt. Daarnaast lijken de excessen binnen de bebouwde kom groter dan buiten de bebouwde kom. Dit duidt mogelijk op de aanwezigheid van 'wegpiraten' of 'verkeersshuffers'. Met andere woorden op mogelijke veelplegers. Bij deze veelplegers stapelen de verkeersovertredingen zich op. Zij vormen een groot risico voor de verkeersveiligheid.

Rijden onder invloed

Uit landelijke cijfers blijkt rijden onder invloed weer toe te nemen in Nederland. Ook in Zeeuwse media zie je dat ongevallen weer steeds vaker worden toegeschreven aan de combinatie alcohol of drugs en verkeer. Gedeeltelijk kan de stijging van de cijfers worden verklaard door de extra controles. De Politie controleert nog altijd op alcohol en controleert ook steeds vaker op het gebruik van drugs. Hierdoor zie je mogelijk ook een stijging in het aantal geregistreerde gevallen. In steden met coffeeshops is het risico op gebruik van cannabis in combinatie met deelname aan het verkeer groter.

Hoewel er ook een risico is van medicijngebruik in combinatie met verkeer, zal hier niet direct prioriteit aan worden gegeven. Het gebruik van medicijnen kan het vermogen om deel te nemen aan het verkeer in negatieve zin aantasten. Omdat het gebruik van medicijnen op zich niet verboden is en handhaving ook erg moeilijk is zonder een diepgaand onderzoek, wordt hier niet op gehandhaafd. Mensen kunnen wel door middel van campagnes worden gewaarschuwd voor de risico's van medicijngebruik en verkeer.

Tot slot is ook het gebruik van alcohol en drugs in combinatie met deelname aan het verkeer met de fiets een risico. De fiets wordt door velen gezien als een alternatief voor de auto wanneer je van plan bent te drinken of drugs te gebruiken. Het lijkt sociaal geaccepteerd hoewel de risico's ook niet gering zijn. Regelmatig kunnen bijvoorbeeld eenzijdige fietsongevallen worden toegeschreven aan alcohol gebruik. Het letsel als gevolg van een fietsongeluk is echter vaak minder ernstig dan wanneer er met een auto wordt gereden. Daarom wordt er in Zeeland prioriteit gegeven aan het terugdringen van de combinatie gemotoriseerd verkeer en het gebruik van alcohol en drugs.

Bumperkleven

Uit het onderzoek van XTNT blijkt bumperkleven een verkeersovertreding die in Zeeland veel voorkomt en/of waar respondenten zich het meest aan ergeren. Dit is herkenbaar en kan worden gezien in combinatie met andere verkeersdelicten en risico's zoals bovenmatige snelheid en inhalen (ook op plaatsen waar dit niet mag of niet kan). De oorzaak van bumperkleven is tweeledig. Bumperklevers rijden vaak te hard waardoor ze al snel te dicht op hun voorganger zitten. Daarnaast zijn er, zeker in Zeeland waar veel toeristen rijden die de weg niet altijd kennen of minder gehaast zijn of met een caravan of camper rijden, veel mensen die langzamer rijden dan de maximaal toegestane snelheid. Ook dit veroorzaakt bumperkleven.

Fietsen zonder licht

Het risico van fietsen zonder licht is evident. In Zeeland komt het nog altijd veel voor dat mensen zonder licht fietsen. Dit is met name het geval in stedelijk gebied. Met de komst van de e-bike lijkt het fietsen zonder licht in landelijk gebied, waar de afstanden groter zijn en mensen vaker een e-bike hebben, te zijn afgenomen.

Maatregelen

Infrastructuur

Veel verkeersovertredingen kunnen worden voorkomen door de weg op de juiste manier in te richten. Wanneer wegen volledig conform de richtlijnen Duurzaam Veilig zijn, zouden er in theorie veel minder verkeersovertredingen plaatsvinden. Dit blijft echter voor een deel altijd afhankelijk van het gedrag van mensen. Ook is het, zeker ook in

een landelijke provincie als Zeeland, niet mogelijk om alle infrastructuur volgens deze eisen in te richten. Wanneer voor herinrichting wordt gekozen, moet er in de ontwerpfase al meer aandacht zijn voor de richtlijnen Duurzaam Veilig. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden gerealiseerd door een verkeersveiligheidsaudit (VVA) verplicht te stellen. Dit door CROW/SWOV beproefde concept wordt uitgevoerd door speciaal daarvoor gecertificeerde verkeerskundigen en voorkomt dat infrastructuur aanpassingen worden gedaan zonder dat daarbij voldoende rekening is gehouden met de verkeersveiligheid.

zijn wegwerkzaamheden waarbij een andere maximum snelheid geldt dan normaal. Zowel in de planvorming als bij de uitvoering van wegwerkzaamheden moet er aandacht zijn voor de snelheid beperkende maatregelen. De wegbeheerder moet daarin meer zijn verantwoordelijkheid nemen en het niet volledig overlaten aan de aannemer die immers andere belangen heeft.

In het hoofdstuk Infrastructuur is met name snelheid genoemd als een verkeersveiligheidsrisico dat door infrastructurele maatregelen kan worden aangepakt. Daartoe wordt een pakket van 'direct aan de slag maatregelen' samengesteld voor de wegen in Zeeland. Voor dit pakket zal bij het ministerie subsidie worden aangevraagd. Voor de concrete maatregelen wordt verwezen naar het hoofdstuk Infrastructuur. De maatregelen zijn erop gericht de maximum snelheid geloofwaardiger te maken en dus het risico dat er te hard gereden wordt, te beperken. Met deze maatregelen worden ook het risico op bumperkleven en het onrechtmatig inhalen, aangepakt. Deze zijn immers voor een deel gerelateerd aan te hard rijden.

Educatie en communicatie

Voor alle overtredingen geldt dat er sprake is van bewust (en soms onbewust) norm overschrijdend gedrag. Het risicovolle gedrag is een keuze die door de verkeersdeelnemer wordt gemaakt. Dit risico kan worden verminderd door mensen bewuster te maken van de gevaren van hun gedrag en ook door goed gedrag al in een vroeg stadium, al voordat mensen gaan deelnemen aan het verkeer, aan te leren. Verkeersovertredingen en de gevaren daarvan zijn daarom een vast onderdeel van het educatieprogramma voor basisscholen (ZVL) en

middelbare scholen (VEVO). Er wordt de komende jaren veel geïnvesteerd om het aantal scholen dat participeert verder uit te breiden en de programma's inhoudelijk verder te ontwikkelen en te vernieuwen. Voor 2021 e.v. wordt ook een educatieprogramma voor het MBO en zo mogelijk voor het HBO ontwikkeld. De komende jaren zal er dus ook op die scholen structureel meer aandacht zijn voor verkeerseducatie en de gevaren van verkeersovertredingen. Samen met VVN organiseren we remwegdemo's en voor de toekomstige en beginnende automobilisten zijn de gevaren van een te hoge snelheid en verkeer in combinatie met alcohol onderwerp in de cursus (Junior) GRIP die in samenwerking met ZLM wordt gegeven. Tijdens en na Zeeuwse evenementen worden jongeren door vrijwilligers van VVN op de gevaren van alcohol en drugs gewezen.

Ook rij scholen spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van jonge chauffeurs. Toekomstige bestuurders worden uiteraard opgeleid conform de verkeersregels. Het is de vraag of er niet extra aandacht kan zijn in de rijopleiding waarom we ons aan deze regels moeten houden. Dit zou de geloofwaardigheid van regels ten goede komen. Daarnaast is het interessant te kijken naar de balans tussen het opleiden van daadkrachtig optredende chauffeurs die met zelfvertrouwen rijden en chauffeurs die overmoedig zijn en te assertief rijden en hun eigen capaciteiten overschatten. De mogelijkheden worden onderzocht of in rijopleiding niet meer aandacht kan worden besteed aan de risico's van verkeer. De verkeersveiligheid zou ook gebaat zijn bij verplichte herhalingslessen of het opnieuw afnemen van het examen bij verlenging van het rijbewijs. Die zijn zaken die landelijk moeten worden geagendeerd en waarvoor Zeeland zich graag hard maakt.

Gedrag willen we ook veranderen door campagnes. Campagnes worden ook gebruikt om de sociale norm te veranderen. Succesvolle campagnes uit het verleden zijn onder andere de Bob campagne en de campagne gericht op het dragen van de gordel. We sluiten voor snelheid, alcohol en drugs en fietsverlichting aan bij de landelijke campagnes en volgen de nationale campagnekalender. De zelf ontwikkelde campagne 'Bedankt dat je langzamer rijdt' wordt in 2020 in twee gemeenten ingezet in combinatie met de Safety safe spaarpaal. We

proberen minimaal één van deze acties in de Zeeuwse maand van de verkeersveiligheid te laten vallen.

De campagnes worden ook gebruikt in het onderwijs. Er worden extra educatieve acties gepland rond de campagnes zoals de krijtuitingen op de scholen om de fietsverlichtingscampagne meer kracht bij te zetten. Op festivals en in het uitgaansleven geven de Bob teams extra aandacht aan de Bob campagne. Gemeenten kunnen zo'n inzet aanvragen bij het ROVZ.

Handhaving

Voor verkeershandhaving heeft het Openbaar Ministerie beleidsregels opgesteld die de handhaving regelen. Zo moet er sprake zijn van absolute verkeersonveiligheid op wegen waar de inrichting goed is en de snelheidslimieten dus geloofwaardig zijn. In een risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid past dit beleid niet. Handhaving moet in samenspel met de andere middelen daar worden ingezet waar de risico's het grootst zijn. Handhaving is binnen die aanpak geen sluitstuk, maar wordt daar ingezet waar dat het meest effectief is. Hierover gaan we de komende tijd in overleg met de het Openbaar Ministerie en de Politie. Het regionaal verkeersteam handhaaft volgens de landelijke verkeerskalender. De genoemde overtredingen snelheid, alcohol en drugs en fietsverlichting komen daarbij aan bod. Waar mogelijk wordt handhaving gecombineerd met andere acties van de partners.

Verder wordt voor handhaving behalve naar het regionaal opererende verkeersteam ook meer en meer gekeken naar de lokale Politie. Om meer aandacht van de Politie voor verkeer te krijgen, worden voor de Driehoeken verkeersveiligheidsrapportages gemaakt. Met deze rapportages geven wij de Driehoek inzicht in de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Op basis van deze rapportages kan verkeersveiligheid weer volwaardig worden meegewogen bij de capaciteitsverdeling in de Driehoek vergaderingen. Het is de bedoeling dat de komende jaren meer capaciteit wordt vrijgemaakt voor handhaving van snelheidsovertredingen op de 60 km van het Waterschap, 30 km zones en op de traversen. Ook willen we via de rapportages aandacht vragen voor het gebruik van alcohol en drugs in combinatie

met verkeer. Lokaal kan daarop meer zicht zijn zodat handhaving kan plaatsvinden op de juiste momenten en op de juiste plaatsen. Waar mogelijk wordt handhaving gecombineerd met educatieve en communicatieve activiteiten. Dit wordt mogelijk gemaakt door informatie over handhaving met elkaar te delen.

Om verkeersshuffters aan te pakken, is een persoonsgerichte veelplegersaanpak nodig. Voor deze veelplegers lijkt strenge handhaving de enige remedie. De basis van een dergelijke aanpak ligt in een meldpunt asociaal verkeersgedrag. Op basis van meldingen verkrijgen we inzicht en kunnen gemeenten en Politie acties ondernemen. Zo kan er bijvoorbeeld door Politie of de gemeente een 'stopgesprek' worden gevoerd met de veelpleger. Strafmaatregelen kunnen worden gecombineerd met recidivemaatregelen. Ook de bestuurlijke boete kan in een degelijke project als handhavingsmiddel worden ingezet.

Zeeland wil samen met andere regio's wedijveren om de capaciteit voor handhaving te vergroten. De afgelopen decennia is heel veel ingezet op infrastructuur. Dat heeft zijn vruchten afgeworpen, maar de mogelijkheden om dit kosteneffectief te blijven doen, zijn niet onuitputtelijk. We pleiten daarom voor een veel grotere inzet van handhaving. Dit willen we mogelijk maken door het vergroten van de capaciteit bij de Politie en de inzet van alternatieve vormen van handhaving zoals bijvoorbeeld door de inzet van boa's en het gebruik van bestuurlijke boetes. Door de uitstroom die er de komende jaren bij de Politie aankomt, is het essentieel dat tijdig nieuw personeel wordt aangenomen en opgeleid. Daarnaast moeten boa's de bevoegdheid krijgen om de handhaving van sommige verkeersregels ter hand te nemen en ook bestuurlijke boetes uit te schrijven. Gemeenten moeten, wanneer de mogelijkheden geschapen zijn, daar ook gebruik van maken en de capaciteit van boa's uitbreiden. Vanuit Zeeland willen we ons daarvoor hard maken en willen we als pilotregio fungeren.



Colofon

Uitgave: juli 2020, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland, in opdracht van Provincie Zeeland

Postadres: Postbus 6001, 4330 LA Middelburg

Bezoekadres: Abdij 6, 4331 BK Middelburg, tel: 0118 – 631011, e-mail: rovz@zeeland.nl, www.rovz.nl

Tekst: team ROVZ

Fotografie: Bart van der Putten, Willem Woznitza, Politie, Rob Gieling.