



Werkplan
ROVZ
2020

100%
VERKEERS
VEILIG



daar gaan we voor

Inhoudsopgave

Voorwoord 'op weg naar een regionale risicogestuurde aanpak'	3
Speerpunten en werklijnen	5
Speerpunt Fiets	9
Speerpunt Aandacht	13
Speerpunt Snelheid	15
Financiële aspecten	17
Bijlage 1 Samenstelling Bestuurlijke Kopgroep	19
Bijlage 2 Subsidies verkeersveiligheid	20



Voorwoord: op weg naar een regionale risicogestuurde aanpak

Het beleid met betrekking tot het vergroten van de verkeersveiligheid is volop in beweging. Eind 2018 heeft minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) gelanceerd. Hoewel het vorige strategische plan nog gold tot 2020 moest het verkeersveiligheidsbeleid een nieuwe impuls krijgen vanwege tegenvallende ongevallencijfers. Het is daarom tijd voor een nieuw elan!

Eén van de uitgangspunten van het SPV is een intensievere samenwerking tussen de betrokken partijen. Hiertoe is een nieuwe governancestructuur voorgesteld met een jaarlijkse bestuurlijke overlegtafel waarbij alle partners, wegbeheerders, Politie, Justitie en maatschappelijke partners zijn vertegenwoordigd. Dit gremium bepaalt de inhoud van het beleid en is verantwoordelijk voor de afstemming van de inspanningen die worden geleverd door de verschillende partners binnen de drie E's. De Bestuurlijke Kopgroep ROVZ blijft bestaan en krijgt hierin een verbindende en adviserende rol.

Uitgangspunt van de nieuwe visie ten aanzien van verkeersveiligheid is een risicogestuurde aanpak. In 2019 zijn we begonnen met de Zeeuwse implementatie van het SVP. In de eerste helft van 2020 gaan we daar mee door zodat we, zoals afgesproken bij het startmoment op 14 februari 2019, medio 2020 een Zeeuwse Uitvoeringsagenda SPV klaar hebben. In deze uitvoeringsagenda staan de activiteiten ten aanzien van infrastructuur, communicatie en educatie en handhaving in onderlinge samenhang. Dit gebeurt ten aanzien van negen in het SPV genoemde thema's.

De opdracht aan het ROVZ voor de tweede helft van volgend jaar is dus terug te vinden in de Uitvoeringsagenda SPV. Intussen zitten we natuurlijk niet stil. Behalve met de implementatie van het SPV, werkt het team in 2020 verder aan de speerpunten uit 2019. Dit zijn 'Fiets', 'Aandacht' en 'Snelheid'. De hier genoemde werkzaamheden worden zoveel mogelijk in de Uitvoeringsagenda SPV geïncorporeerd. Het afgelopen jaar hebben in het kader van het speerpunt Fiets twee Fietsveiligheidstafels plaatsgevonden. Bij deze tafels, die uitstekend zijn bezocht, hebben we gesproken over het toekomstige beleid ten aanzien van fietsveiligheid. De hieruit

voortgekomen speerpunten zijn de kwetsbaarheid van de oudere e-bikers, de veilige inrichting van 30 km zones en drukte op de fietspaden.

Snelheid blijft een punt van zorg. Veel ongevallen kunnen worden voorkomen wanneer mensen zich aan de maximum snelheid houden. Snelheid is daarom een blijvend punt van aandacht voor de wegbeheerders. Zij verlagen waar nodig en noodzakelijk de maximum snelheden en passen de infrastructuur daar zodanig op aan dat de maxima ook geloofwaardig zijn. Alleen wanneer er sprake is van geloofwaardige maximum snelheden, kan het instrument handhaving ook worden ingezet. Met voorlichting en educatie maken we de mensen bewust van het gevaar van het overschrijden van de maximum snelheden zodat zij zich aan de maximum snelheid houden.

Aandacht is een hot item. Het besef wordt steeds sterker dat ongevallen worden veroorzaakt doordat de betrokken bestuurder is afgeleid. Het gebruik van de mobiele telefoon is daarbij het geijkte voorbeeld. Vorig jaar is er een landelijke campagne gestart om mensen te wijzen op de gevaren van afleiding. Wanneer je een voertuig bestuurt, moet je je aandacht voor honderd procent bij het verkeer hebben. Kortom: rijd MONO! In Zeeland is Aandacht een speerpunt en wij hebben ons volop ingezet om de campagne MONO hier onder de aandacht te brengen. In 2020 gaan we daar met veel energie mee door.

Het is duidelijk dat er in 2020 weer voldoende uitdagingen liggen voor het ROVZ. We zetten samen met onze partners de schouders eronder en gaan voor 100% verkeersveiligheid!

Harry van der Maas
Voorzitter ROVZ



daar ga ik voor



Speerpunten en werklijnen

Bij het ROVZ wordt in 2020, net als voorgaande jaren, gewerkt met speerpunten en werklijnen. Onze speerpunten zijn te vergelijken met de in het SPV genoemde thema's. Daarin zijn de volgende thema's genoemd: infrastructuur, heterogeniteit, rijden onder invloed, snelheid, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, technologische ontwikkelingen en verkeersovertreders. Omdat in Zeeland niet alles tegelijk kan worden opgepakt en het ene thema in onze regio belangrijker is dan het andere, wordt in een ambtelijke bijeenkomst onder leiding van het kennisnetwerk SPV, eerst gekeken welke thema's er in Zeeland prioriteit hebben. Daaronder valt ook wat we in de afgelopen jaren hebben uitgevoerd. Zodoende zijn de speerpunten die we als ROVZ de afgelopen jaren hebben gehad, en waaraan we in 2020 verder werken, duidelijk te herkennen in hetgeen we de komende jaren in het kader van de uitvoering van het SPV gaan doen. Wat betreft de uitvoering moeten we op basis van wat er het meest in Zeeland speelt en de middelen die we beschikbaar hebben, prioriteiten stellen. Hiertoe zal ten aanzien van de thema's kwetsbare en onervaren weggebruikers, afleiding en verkeersovertreders in 2020 nog nader onderzoek worden gedaan naar de risico's. Ook wordt bestaand beleid geëvalueerd alvorens we er verder op investeren.

Onze werklijnen zijn dezelfde als de 3 E's, Engineering (infrastructuur), Education (educatie en communicatie) en Enforcement (handhaving). Het verkeersveiligheidsbeleid is het meest effectief wanneer de 3 E's en dus onze werklijnen integraal worden ingezet op de verschillende speerpunten. Deze integrale aanpak is ook één van de uitgangspunten van het SPV. In dit werkplan willen we deze integraliteit laten zien. We wijden aan ieder speerpunt een apart hoofdstuk. In de inleiding geven we wat context bij het speerpunt en gaan we in op de vraag waarom het betreffende thema in Zeeland een speerpunt is en wat de grootste risico's bij dit speerpunt zijn. Vervolgens

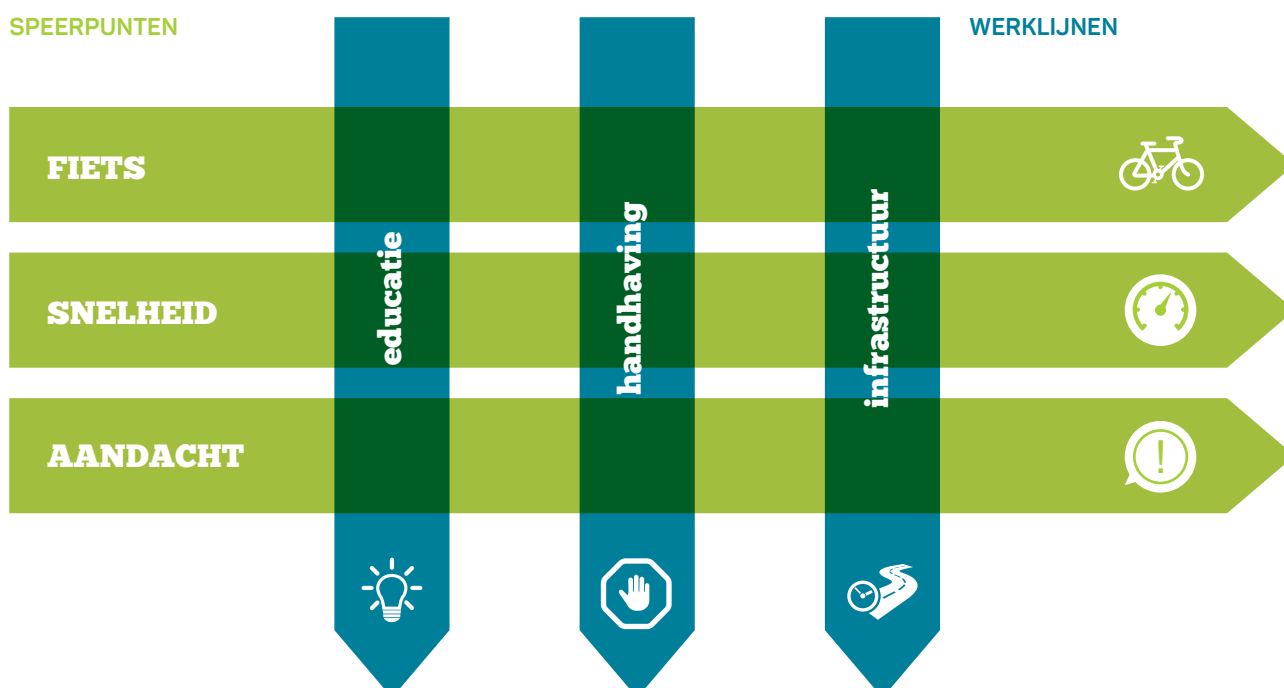
geven we vanuit de drie E's concreet aan wat we als ROVZ het komende jaar gaan doen om die risico's te verminderen.

Omdat dit het werkplan van het ROVZ is, zal de nadruk in dit plan nog liggen op educatie en communicatie. Bij het maken van de Uitvoeringsagenda SPV gaan we de activiteiten op de andere twee E's daar aan toevoegen zodat de integraliteit sterker naar voren komt.

Infrastructuur

In onze regio zijn Rijkswaterstaat, Provincie Zeeland, de dertien gemeenten en het Waterschap verantwoordelijk voor het beheer van onze wegen. Ook

SPEERPUNTEN



het havenbedrijf North Sea Port heeft enkele wegen in beheer. Aanpassingen aan wegen in het belang van verkeersveiligheid worden door deze partijen gedaan en gefinancierd. Wensen die de regio heeft, op basis van geconstateerde risico's, moeten daarom worden afgewogen tegen investeringsplannen en budgetten van deze partners. Rijkswaterstaat moet daarbij rekening houden met de landelijke prioriteitstelling. De Provincie Zeeland heeft onderzoek laten doen naar de risico's en heeft op basis daarvan een investeringsagenda gemaakt. Het Waterschap doet ook een gelijksoortig onderzoek.

De minister heeft een extern bureau ingeschakeld om gemeenten te helpen met het maken van een risico inventarisatie. Daarnaast gaan gemeenten werk met werk combineren. Zij gaan na welke maatregelen kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren wanneer de weg om welke reden dan ook op de schop gaat.

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid heeft de minister voor alle regio's samen vijfhonderd miljoen euro, vijftig miljoen per jaar, beschikbaar gesteld om de infrastructuur veiliger in te richten. Hoe de subsidieregeling er precies gaat uitzien is nog niet duidelijk. We streven er in Zeeland naar om met dit extra geld door middel van cofinanciering infrastructuurprojecten die ten goede komen aan de verkeersveiligheid, versneld op te pakken.

Educatie en communicatie

De coördinatie van educatie en communicatie ligt in onze regio bij het ROVZ. Campagnes worden door het ROVZ ontwikkeld. Ook wordt de landelijke campagne kalender door het ROVZ gevolgd. Materialen worden ingekocht en doorgestuurd naar onze partners. In de komende periode wil het ROVZ aan de slag met de landelijk ontwikkelde partnerstrategie. Deze strategie is erop gericht om werkgevers te betrekken bij onze inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid. Door bedrijven die al aan de slag zijn met verkeersveiligheid of dit willen, te benoemen tot ambassadeurs, willen we andere bedrijven bereiken en hen overtuigen hetzelfde te doen. Hiervoor zal in 2020, zo mogelijk met andere regio's samen, een plan van aanpak worden gemaakt. Bedrijven waar in dit verband aan kan worden gedacht zijn transportbedrijven, koeriersdiensten en maaltijdbezorgers.

Aan verkeerseducatie hechten we veel belang. Zowel voor het basisonderwijs als voor het middelbaar onderwijs is een label ontwikkeld. Scholen kunnen

dit label verkrijgen en behouden door bepaalde verkeerseducatie activiteiten op de scholen te organiseren. Voor het inzetten van verschillende educatieve activiteiten is het mogelijk om bij het ROVZ subsidie aan te vragen. Het ROVZ heeft voor de coördinatie hiervan een externe projectleider ingehuurd. Verder is bij educatie natuurlijk ook een actieve rol van de gemeenten en de betrokken scholen noodzakelijk. In Zeeland speelt ook ZLM, een private verzekeringsmaatschappij, een rol bij educatie. Zij organiseren in het kader van jong geleerd is oud gedaan de Junior Trials. Voor de deelnemende kinderen in de leeftijd van 14 tot 17 jaar is het vaak de eerste ervaring met autorijden. Daarnaast ontwikkelt ZLM momenteel een nieuwe training voor jonge automobilisten. Deze training moet Trials gaan vervangen dat in 2019 is gestopt.

Om basisscholen te doordringen van het belang van verkeerseducatie en ze te stimuleren om overeenkomstig het ZVL label te werken, heeft het college van gedeputeerde staten extra geld gevraagd en gekregen. Dit geld gaan we inzetten om de scholen te benaderen en intensiever te begeleiden in het traject richting het verkrijgen van het label.

Handhaving

Handhaving is een autonome taak van de Politie. Zij vragen bij het maken van het jaarlijkse handhavingsplan input van de wegbeheerders. Er is voor handhaving bij het verkeersteam van de Politie maar beperkte capaciteit dat ook nog moet worden verdeeld over Zeeland en West-Brabant. Lokale capaciteit heeft de Politie ook in de verschillende basisteams. De capaciteit van deze teams wordt verdeeld door de Driehoek waar de burgemeester voorzitter van is. Om binnen deze Driehoek meer aandacht te vragen voor verkeersveiligheid, maakt het ROVZ sinds kort een kwartaalrapportage die voor de vergaderingen van de Driehoek worden geagendeerd. Op deze manier willen we laten zien dat verkeer een belangrijk veiligheidsrisico is waar ook op lokaal niveau aandacht aan moet worden gegeven. Zo hopen we extra capaciteit vrij te maken die op meer plaatselijke problematiek kan worden ingezet. Of dit lukt en de kwartaalrapportage daarvoor het juiste instrument is, evalueren we in 2020. Daarnaast streven we naar meer integraliteit door bij handhaving intensiever samen te werken met de maatschappelijke partners om zo de boodschap extra kracht bij te zetten.

Veilig van deur tot deur

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030:
Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid





Speerpunt Fiets

Zeeland is een fietsprovincie bij uitstek. Er zijn veel fietspaden en de afstanden zijn vaak makkelijk af te leggen op de fiets. Behalve voor recreatieve doeleinden wordt de fiets daarom ook veel gebruikt voor woon-werkverkeer en door scholieren. Het intensieve gebruik van de fiets is aan de ene kant goed voor de verkeersveiligheid. Het haalt de mensen uit de auto en vermindert daardoor de drukte op de wegen. Het heeft echter ook een keerzijde. De drukte op de fietspaden neemt toe en door de verschillende soorten fietsen die er zijn, worden er op de drukke fietspaden meer verschillende snelheden gereden dan voorheen. De vraag werpt zich dan op of de fietsinfrastructuur nog voldoet. Binnen de bebouwde kom rijden de fietsers vaak op de rijbaan. Ook op het platteland komt het voor dat fietsers zich mengen in het andere verkeer. Ten opzichte van dit andere verkeer zijn fietsers vaak de meest kwetsbare partij. Dit zijn risico's die de kans op ongevallen voor fietsers vergroten. Het beleid van het ROVZ is erop gericht de fietser bewust te maken van deze risico's waardoor ze hun gedrag aanpassen. Wanneer de toch al kwetsbare fietsers zich minder risicovol gedragen, kan het aantal verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, verminderen.

Infrastructuur

Door huidige ontwikkelingen moet steeds scherper worden gekeken naar de fietsinfrastructuur. Hoe zit het met de drukte op de fietspaden en hoe staat het met de ontwikkelingen van de e-bike en de speed pedelec? Medio 2019 is er door het ROVZ een expertsessie georganiseerd over dit onderwerp. De komende jaren is het belangrijk om het regionale fietsroutenetwerk verder te ontwikkelen tot brede en veilige routes voor woon-werk verkeer en schoolroutes.

Ten aanzien van de fietsinfrastructuur gaan we in overleg met de wegbeheerder over de mogelijkheid om onnodige obstakels te verwijderen en andere no regret maatregelen te treffen. In 2019 is een pilot gestart met het aanbrengen van markeringen aan de zijanten van de fietspaden. Er is inmiddels een nulmeting gedaan. In 2020 worden markeringen aangebracht waarna er medio 2020 een tweede meting wordt gedaan.

Uit de eerste Zeeuwse Fietsveiligheidstafel kwam naar voren dat de schoolomgeving en de schoolroute als mogelijke risico's worden gezien. In 2020 gaan we samen met de wegbeheerders na of we iets kunnen doen om die risico's te verminderen. Door de koppeling aan onze activiteiten ten aanzien van ZVL en de mogelijkheden wat betreft handhaving is dit uitermate geschikt voor een integrale aanpak.

Educatie en communicatie

Jongeren fietsen veel en zijn voor ons via de scholen relatief makkelijk te bereiken. Het verkeers-

veiligheidsonderwijs richt zich onder andere op fietsen. Binnen het basisonderwijs zijn er lessen in fiets- en trapvaardigheid en is er aandacht voor de dode hoek. Natuurlijk is er het bekende fietsexamen dat ieder jaar wordt gehouden. In het afgelopen jaar is er een geslaagde pilot geweest van 'Wegwijs' waarbij wordt gewerkt met VR brillen. Met dit project gaan we in 2020 verder. Daarnaast is er aandacht voor de staat van de fiets en de verlichting. Een andere aandachtspunt is de school-thuis route. In groep 8 wordt stilgestaan bij de toekomstige school-thuis route. Op middelbare scholen worden de lessen voortgezet en aangevuld met fietstechniek lessen, een gastlessen verkeersonveilig gedrag, gastlessen verzorgd door nabestaanden van jonge verkeersslachtoffers en VOMOL, waarbij leerlingen wordt gewezen op de gevaren van landbouwverkeer. Met voorlichting en educatie willen we ook ouderen bereiken. Deze doelgroep is moeilijker te bereiken omdat zij zich vaak niet bewust zijn van het feit dat het nieuwe fietsen een zekere onbekwaamheid met zich mee heeft gebracht dat hen kwetsbaarder maakt.

Het fietsen op een e-bike is immers niet hetzelfde als fietsen op een gewone fiets. In maart 2020 organiseren we een groot e-bike event in de Zeelandhallen in Goes. Met het eerste grote event dat in 2018 werd gehouden, bereikten we in één keer achthonderd mensen.

Daarnaast zijn er het afgelopen jaar lokale e-bike trainingen aangeboden via VVN. We gaan in overleg met VVN om hieraan in 2020 een vervolg te geven. Daarnaast willen we de mogelijkheid

onderzoeken om op plaatsen waar ouderen sowieso al samenkomen (bijvoorbeeld bij de start of aankomst van een fietstocht) een e-bike training aan te bieden. Hierover zijn we al in gesprek met SMWO (Stichting Maatschappelijk Werk en Welzijn Ouderen). Dit laatste kan perfect worden geïntegreerd in het project 'Doortrappen' waar we ons samen met de gemeente Goes voor inzetten.

Dit project richt zich op ouderen die dankzij de e-bike langer kunnen doorfietsen. Ze moeten echter worden bereikt met goede tips over hoe dit veilig te doen. Binnen het project heeft Goes de samenwerking gezocht met fysiotherapeuten, verenigingen en rijwielzaken, om zo op een natuurlijk moment de ouderen te bereiken. Tijdens de laatste Zeeuwse Fietsveiligheidstafel is het project omarmd door onder andere de wethouders van Noord-Beveland en Borsele. In 2020 zet het ROVZ zich er daarom voor in om het project in Goes verder uit te breiden met andere Zeeuwse gemeenten. In 2020 zal er hiertoe een informatiebijeenkomst worden georganiseerd. Een mooi resultaat is wanneer op termijn het project uiteindelijk in heel Zeeland wordt omarmd en opgepakt.

Specifiek aan dit speerpunt gerelateerde campagnes zijn de fietsverlichtingscampagne en de MONO campagne 'Laat je telefoon lekker zitten'. Als ROVZ volgen we deze campagnes ook in 2020 op. We betrekken daarbij ook de andere wegbeheerders en de Politie.

Handhaving

Wat betreft handhaving zijn de pijlen vooral gericht op het handhaven van het verbod op het gebruik van de smartphone tijdens het fietsen. Dit verbod is relatief nieuw. Door handhaving gaan mensen zich realiseren dat er een pakkans is. De bekeuring is zodanig hoog dat de verwachting is dat dit in combinatie met de verhoogde pakkans helpt bij het veranderen van het gedrag van fietsers. Het ROVZ zet zich onder andere in om in overleg met de Politie meer lokale inzet te plegen.

In de eerste maanden van het jaar wordt er ook gehandhaafd op het voeren van fietsverlichting. Het hebben en voeren van goede fietsverlichting is erg belangrijk en voorkomt ongevallen. Ook hierover zal nader overleg met de Politie plaatsvinden.







EN HOU €95,- IN JE ZAK

Speerpunt Aandacht

Aandacht is de positievere formulering van het in het SPV genoemde thema Afleiding. Het is een breed thema waaronder veel dingen vallen die mensen tijdens het rijden doen, zoals: eten en drinken, praten, radio luisteren, aandacht besteden aan je kinderen op de achterbank, iets pakken uit bijvoorbeeld het dashboardkastje en het gebruik van elektronische apparaten. Daarnaast wordt ook vermoeidheid gerekend tot dit thema. Landelijk zijn er geen cijfers beschikbaar over de gevolgen van afleiding. Wel is er op basis van internationaal onderzoek berekend dat er jaarlijks enkele tientallen tot ruim 100 dodelijke slachtoffers in het verkeer zijn te betreuren als gevolg hiervan. Veruit het grootste risico is het gebruik van de smartphone tijdens het rijden.

Daarom is het beleid van het ROVZ er binnen dit speerpunt op gericht weggebruikers te wijzen op de gevaren van afleiding. Door mensen te doordringen van deze gevaren en ze aan te spreken op hun eigen verantwoordelijkheid willen we vooral het gebruik van de mobiele telefoon terugdringen en zo ongevallen voorkomen. Het gebruik van de smartphone bij het maken van een WhatsApp berichtje of het scrollen in je playlist, kan de kans op een ongeval tot wel zevenentwintig keer vergroten. Je brengt jezelf en anderen hierdoor in gevaar. Om die reden is het gebruik van de mobiele telefoon tijdens verkeersdeelname strafbaar. Minister Grapperhaus van Justitie en Veiligheid wil het gebruik van de smartphone in het verkeer onder roekeloos gedrag scharen, zodat dit nog veel zwaarder dan nu kan worden bestraft.

Infrastructuur

Volgens de theorie Duurzaam Veilig kan infrastructuur zo worden ingericht, bij gevaarlijk rijgedrag door weggebruikers, dat de risico's zo veel mogelijk worden beperkt. Ook kunnen er vergevingsgezinde infrastructuurmaatregelen worden getroffen die ervoor zorgen dat een afgeleide bestuurder nog tijd heeft om te corrigeren zodat er geen ongelukken plaatsvinden of wanneer ze toch gebeuren de negatieve gevolgen daarvan zoveel mogelijk worden beperkt.

Het ROVZ heeft niet de mogelijkheden om dit soort infrastructurele maatregelen zelf te nemen. Ten behoeve van de totstandkoming van de Uitvoeringsagenda SPV 2030 wordt met de

wegbeheerders gekeken naar de aankomende infrastructurele werken en de mogelijkheden die deze bieden om verkeersveilig gedrag verder te stimuleren en de gevolgen van ongelukken verder te beperken.

Educatie en communicatie

Landelijk is eind 2018 de campagne MONO gestart. Met deze campagne willen we verkeersdeelnemers ervan overtuigen dat zij ongestoord onderweg moeten zijn. In Zeeland sluiten we ons bij deze campagne aan. Het afgelopen jaar waren de inspanningen erop gericht om MONO naamsbekendheid te geven. In 2020 blijven we met gerichte acties extra aandacht vragen voor deze campagne.

Wat educatie betreft richten we ons op basisschoolleerlingen, middelbare scholieren en op MBO-ers. In de verkeerseducatielessen vragen we aandacht voor gedrag en de risico's van afleiding in het verkeer. Zo zijn er de gastlessen verkeersonveilig gedrag, het project Zeven Sloten en Junior Trials dat door ZLM wordt georganiseerd. In de gastlessen verzorgd door nabestaanden van een verkeersslachtoffer wordt ook aandacht besteed aan het gebruik van de mobiele telefoon en de gevaren en mogelijke gevolgen daarvan. Verder wordt ook onderzocht of de 3D afleiding Bike van Responsible Young Drivers ook in 2020 opnieuw wordt aangeboden. Via de HZ Kick-off willen we ook de HBO studenten in Zeeland bereiken. Ook op het dancefestival City of Dance hebben we samen met VVN aandacht gevraagd voor MONO. Tijdens dit soort grootschalige evenementen is het bereik groot. We willen daarom in 2020 nagaan of het mogelijk is op meer van dit soort evenementen aanwezig te zijn en voorlichting te geven. Daarnaast zijn we met het oog op de eerder genoemde partnerstrategie op zoek naar private partners die aan de slag willen met verkeersveiligheid in het algemeen en met MONO in het bijzonder.

Handhaving

Het bestraffen van verkeersonveilig gedrag is een belangrijk middel om mensen ervan te overtuigen hun gedrag aan te passen. Dit geldt ook voor het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden met de auto of op de fiets. In het afgelopen jaar waren er acties gericht op beide doelgroepen. Ook het komend jaar worden er in overleg met de Politie handhavingsacties georganiseerd.

An aerial photograph of a brick-paved road. In the top right corner, a blue bicycle is lying on its side. Scattered around it is some debris, including a white plastic cup and some red and green fragments. The road is marked with white lines, and the text '30km 40km' is overlaid in the center.

30km 40km

Voorkom dat je te hard rijdt
Check regelmatig je snelheid

Daar kun je mee **THUIS** komen

Speerpunt Snelheid

Bovenmatige snelheid in het verkeer is een groot risico en leidt relatief vaak tot ongelukken. Uit internationaal onderzoek blijkt dat ongeveer 25% van de verkeersdoden en ernstig gewonden die jaarlijks vallen, kan worden voorkomen als iedereen zich aan de geldende snelheidslimieten zou houden. Het blijkt echter niet gemakkelijk om het gedrag van mensen op dit punt bij te stellen. Op veel wegen laat de inrichting het toe om harder te rijden dan eigenlijk is toegestaan waardoor mensen vaak onbewust te hard rijden. Het gebeurt ook dat mensen hun rijvaardigheid te hoog inschatten en daardoor denken dat een paar kilometer per uur harder dan toegestaan best mogelijk is. Omdat de pakkans relatief laag is, denken mensen er ook minder over na en zijn ze geneigd zich minder vaak aan de maximum snelheid te houden. Je houden aan de snelheidslimiet zou weer de norm moeten zijn. Hier richt het beleid van het ROVZ zich op.

Naast mensen die bewust of onbewust te hard rijden, zijn er ook wegpiraten die heel bewust veel te hard rijden en andere verkeersregels aan hun laars lappen. Deze notoire veelplegers zijn een gevaar op de weg en vormen zo in de hele regio een risico voor andere weggebruikers. Er zal echter een onderzoek nodig zijn om deze veelplegers in beeld te brengen. Dit lijkt in eerste instantie een zaak van Politie en Justitie.

Infrastructuur

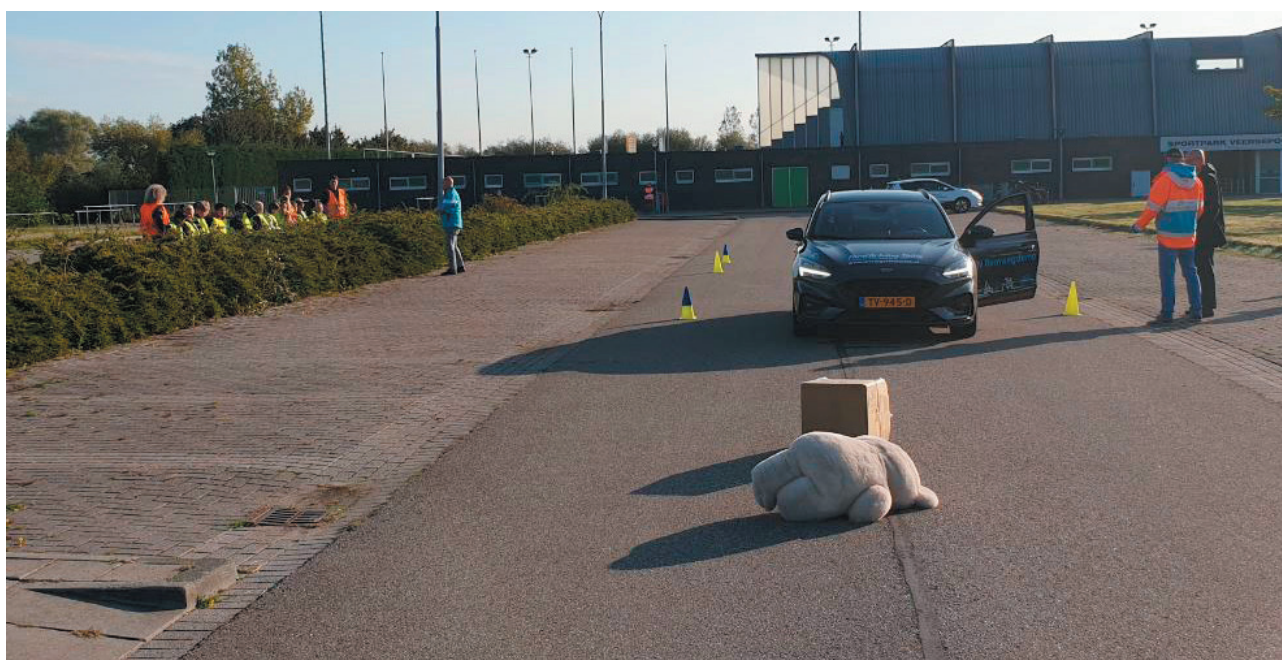
Om mensen te dwingen zich aan de maximum snelheid te houden, is onder andere het aanpassen van infrastructuur effectief. De inrichting van een weg moet zodanig zijn dat deze uitnodigt om niet harder dan de toegestane snelheid te rijden. In Zeeland zijn er verschillende stappen gezet om in kaart te brengen wat de functie van wegen is en welke snelheid op die wegen moet worden gereden. De afgelopen

jaren is er door de verschillende wegbeheerders veel geïnvesteerd in het Duurzaam Veilig maken van de Zeeuwse wegen. Het is van groot belang dat investeringen in infrastructuur worden gecombineerd met andere acties zoals op het gebied van handhaving en campagnes.

Educatie en communicatie

Ten aanzien van snelheid bieden we de basisscholen de mogelijkheid een subsidie aan te vragen voor het inzetten van het educatieprogramma Streetwise van de ANWB. Daarnaast zijn er remweg demo's die de jongeren laten zien hoe veel langer de remweg wordt naarmate je je snelheid verhoogt. Voor middelbare scholen met het VEVO label, organiseert ZLM Junior Trials in samenwerking met ons.

Daarnaast is er aandacht voor snelheid in het project Zeven Sloten en worden er radarlessen gegeven.



Wat betreft communicatie volgen we jaarlijks de landelijke campagnekalender. Het afgelopen jaar liep de snelheidscampagne gedurende twee maanden. Het ROVZ coördineert de campagne voor de regio Zeeland. Daarnaast organiseren we plaatsgebonden acties. Het afgelopen jaar plaatsten we bijvoorbeeld de borden '100 is de Max' langs de Tractaatweg. Bij de afwaardering van wegen (het verlagen van de maximum snelheid) kan er vanuit het ROVZ worden meegedacht over de communicatie hierover. In 2020 speelt dat mogelijk ten aanzien van N57.

Handhaving

Handhaving is van groot belang en van invloed op gedragsverandering, zeker wanneer het gaat om het overschrijden van de maximum snelheid. Het krijgen van een bekeuring is niet alleen een strafmiddel maar het maakt mensen ook meer bewust van het feit dat ze te hard rijden. Zeker wanneer de handhaving wordt gecombineerd met voorlichting blijft de boodschap dat te hard rijden gevaarlijk is beter hangen bij de mensen. Het ROVZ spant zich daarom in om meer van dit soort samenwerkingsacties op poten te zetten in 2020.

De handhaving van het verkeersteam van de Politie richt zich met name op wegen die goed zijn ingericht en waarvan de snelheidslimiet geloofwaardig is. Dit zijn vooral de Rijkswegen en de Provinciale wegen. Klachten van bezorgde burgers over te hard rijden, zijn er echter veel vaker over wegen binnen de bebouwde kom, zowel ten aanzien van de uitvalswegen als binnen de 30 km per uur zones. Het ROVZ wil bij de lokale politieteams op zoek naar extra capaciteit om ook op deze wegen meer te handhaven. De problematiek rond de eerder genoemde veelplegers wordt in 2020 meegenomen bij de implementatie van het SPV 2030

Financiële aspecten

Hieronder de raming van de te verwachten kosten van de voorgenomen projecten in 2020, inclusief de provinciale subsidies. Het betreft hier het provinciale budget, dat gelukkig ook nu weer is gecontinueerd. We hopen dat dit bedrag in 2020 toereikend is om onze ambities te realiseren.

De deelbudgetten voor de speerpunten en werklijnen zijn in het overzicht opgenomen. Over de verdeling van de deelbudgetten naar concrete projecten worden afzonderlijke besluiten genomen.

Speerpunten en werklijnen 2020	Deelbudget
Speerpunt Fiets	€ 46.000,-
Speerpunt Snelheid	€ 32.000,-
Speerpunt Aandacht	€ 67.000,-
Werklijn Educatie (en Campagnes)	€ 385.000,-
Werklijn Handhaving	€ 10.000,-
Werklijn Infrastructuur	€ 5.000,-
Werklijn Organisatie	€ 55.000,-
Ontwikkeling Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	€ 50.000,-
Subsidies	€ 190.000,-
Totaal	€ 840.000,-



Bijlage 1 Samenstelling Bestuurlijke Kopgroep

Provincie Zeeland	De heer A.J. van der Maas, voorzitter
Gemeente Goes	Functie vacant
Gemeente Middelburg	De heer C. Simonse
Gemeente Terneuzen	De heer B. van Assche
Gemeente Reimerswaal	De heer J. Sinke
Gemeente Tholen	De heer J. Harmsen (vanaf maart C. van Leeuwen)
Waterschap Scheldestromen	De heer M. Weststrate
Rijkswaterstaat Zee en Delta	Mevrouw W. Dekker
Openbaar Ministerie Zeeland - West Brabant	De heer M. van Leeuwen
Politie Zeeland	De heer H. Leijten
Provincie Zeeland	De heer J.C. Bakker, secretaris ROVZ

Bijlage 2 Subsidies verkeersveiligheid

Het college van Gedeputeerde Staten van Provincie Zeeland heeft in januari 2020 het ROVZ-werkplan 2020 vastgesteld, met daarin opgenomen de subsidies verkeersveiligheid. De verkeersveiligheidssubsidies worden verleend op basis van de op 1 januari 2013 van kracht zijnde Algemene subsidieverordening Zeeland 2013 en het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013. Voor verkeersveiligheidssubsidies in het werkplan 2020 is een bedrag van € 190.000 opgenomen. De advisering is in handen van het ROVZ.

Het budget van € 190.000 is als volgt verdeeld:

1. Verkeers-Educatieve activiteiten, schoolgebonden	€ 164.000
2. Verkeers-Educatieve activiteiten, niet-schoolgebonden	€ 26.000
Totaal	€ 190.000

De aanvragen moeten tenminste 8 weken vóór aanvang van de activiteit(en) zijn ingediend bij Gedeputeerde Staten. Het aanvraagformulier is beschikbaar via de website van de Provincie Zeeland. De beoordeling van de subsidieaanvragen gebeurt op volgorde van binnenkomst. De aanvragen moeten voldoen aan de kwaliteitscriteria passend binnen het vigerend ROVZ-werkplan.

Arrangementen

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

Arrangement 1 € 100 t/m € 10.000

De subsidie wordt in één keer verleend en vastgesteld zonder verantwoording over de realisatie. Artikel 17.4 Asb. Op basis van een steekproef besluiten Gedeputeerde Staten of de instelling wel of niet een aanvraag tot vaststelling moet indienen en stellen de instelling binnen 22 weken na afloop van de gesubsidieerde activiteit op de hoogte van dit besluit.

Arrangement 2 € 10.001 t/m 50.000

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

Arrangement 3 hoger dan € 50.000

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

De hoogte van de verkeersveiligheidssubsidie wordt als volgt bepaald:

Ad 1 Verkeers-Educatieve activiteiten, schoolgebonden

1a.	Verkeersexamen VVN; theoretisch en praktisch	€ 2,00 per II.
1b.	Verkeersexamen VVN; alleen theorie of praktijk	€ 1,30 per II.
2.	Verkeersmethodes en verkeers-educatieve materialen basisonderwijs (volgens landelijke verkeers-educatieve uitgangspunten)	maximaal 50% / € 5,00 per II
3.	Behalen ZVL (Zeeuws Verkeersveiligheid Label)	€ 250,-
4.	VEVO-verkeerscoördinator(en)	66,7%
4b.	VEVO-activiteitenplangelden	maximaal 50%
5.	VVN-projecten (kantelauto, veilig op weg VO, verkeersouders e.d.)	maximaal 100%
6.	ANWB Streetwise (basisonderwijs)	maximaal 50%
7.	Remwegdemo	maximaal 50%
8.	Verkeers-educatieve acties (volgens landelijke verkeers-educatieve uitgangspunten)	maximaal 50%
9.	Ondersteunende materialen (veiligheidshesjes, victor veilig e.d.)	maximaal 50%
10.	Overige activiteiten / materialen	maximaal 50%

Ad 2 Verkeers-Educatieve activiteiten, niet schoolgebonden

1.	Opfriscursus ouderen	€ 23,00 per cursist
2.	E-bike cursus VVN	maximaal 100%
3.	Herdenking Verkeersslachtoffers	maximaal 50%
4.	Overige activiteiten	maximaal 50%

Meer informatie:

Verkeersveiligheidsteam Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ), rovz@zeeland.nl.

Colofon

Uitgave: februari 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

Ontwerp, opmaak en print: Provincie Zeeland

Foto's: Mechteld Jansen, Eric Heijdens