

# Beleidsplan Verkeers veiligheid Zeeland

2010-2020





**Karla Peijs, commissaris van de Koningin en voorzitter van het ROVZ**

*“Zeeland. Water en land bepalen afwisselend de open structuur met schitterende vergezichten van ons dunbevolkte gebied. Dorpen, steden en eilanden zijn met elkaar verbonden door wegen die in deze open ruimte zijn aangelegd. De schoonheid van ons landschap met zijn vele stille wegen kent ook een keerzijde. Het baart mij zorgen dat daar nog steeds ernstige ongevallen plaats vinden, die mogelijk voorkomen hadden kunnen worden. Extra verontrustend vind ik de trend, dat het aantal Zeeuwse slachtoffers niet echt meer daalt. Ik ben daarom erg blij dat alle Zeeuwse verkeersveiligheidspartners met elkaar hebben afgesproken dat we dat niet langer accepteren: een veiliger Zeeland, daar gáán we de komende jaren voor! Daar gaan we de komende jaren met elkaar in investeren.*

*Dit beleidsplan beschrijft hoe we tot 2020 samen met onze partners **‘op weg gaan naar nul vermijdbare ernstige slachtoffers’**. Een enorme uitdaging dus. Niet eenvoudig, maar ik ben er van overtuigd dat we dankzij de Zeeuwse schaal, de saamhorigheid én de traditie van samenwerking over tien jaar de meest verkeersveilige provincie van Nederland zijn”.*



The background features a stylized green car and a light green pedestrian icon walking across a zebra crossing. The car is positioned behind the pedestrian, and the zebra crossing lines are at the bottom of the frame. The overall color palette is shades of green and yellow.

# 2. Ambities en doel

**Wethouder Rob van Dooren, Vlissingen**  
“Als weggebruiker ben je nooit alleen. Veilig  
verkeer is met name een zaak van gezamenlijk  
verantwoordelijkheid willen nemen.”



## 2.1 Aanleiding en ambitie

Driehonderd verkeersslachtoffers per jaar, waaronder 20 tot 30 verkeersdoden. Al enkele jaren schommelt de hoeveelheid verkeersslachtoffers in Zeeland rond deze aantallen. Als we doorgaan op de manier waarop we nu werken, zal het aantal verkeersslachtoffers in Zeeland niet meer ingrijpend verminderen.

Dat is onacceptabel, vinden de Zeeuwse gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat, provincie Zeeland, politie, justitie en tal van maatschappelijke organisaties. Veel ongelukken die nu nog gebeuren, kunnen wel degelijk worden voorkomen. Daarom hebben deze partijen zich, met de ondertekening van het Zeeuws Manifest Verkeersveiligheid, verbonden aan een ambitieus plan:

*Zeeland is in 2020 de meest verkeersveilige provincie van Nederland en het aantal vermijdbare ernstige ongevallen is sterk gedaald. Zeeland is op weg naar nul.*

## 2.2 Doel: halvering van het aantal ernstige verkeersslachtoffers

Voor een ambitieus plan is ambitieus beleid nodig, waarin alle partijen voluit meedoen en samenwerken. Daarom is dit beleidsplan geschreven samen met onze partners. Samen bepalen we de prioriteiten, die worden vastgelegd in verschillende uitvoeringsprogramma's. Alle partijen gaan vervolgens het maximaal haalbare doen om Zeeland verkeersveiliger te maken.

De eerste stappen in de goede richting kunnen al snel worden gezet. Door de komende tien jaar de goede dingen die we al doen breder in te zetten, de ideeën uit te voeren die nog op de plank liggen

en af te maken waar we aan zijn begonnen, kan het aantal vermijdbare slachtoffers flink omlaag. Uit cijfers van de SWOV blijkt dat met een intensievere inzet van bestaande middelen, aangevuld met enkele nieuwe maatregelen, het aantal ernstige verkeersslachtoffers kan halveren.

### Integraal werken biedt kansen

Het beleidsplan gaat uit van een integrale aanpak. Wij geloven dat integraal werken de beste kansen biedt voor een verkeersveiliger Zeeland. Dat betekent dat we werken aan verkeersveiligheid op het gebied van Infrastructuur, Educatie & Voorlichting, en Sensibilisering & Handhaving. Maar ook integraal wat betreft afstemming van verkeersbeleid op andere relevante beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening. en volksgezondheid.

Daarnaast proberen we in te spelen op verwachte ontwikkelingen, willen we nieuwe richtingen verkennen en succesvol beleid dat elders is ontwikkeld, waar mogelijk in Zeeland toepassen. Landelijk gaan we lobbyen voor verdergaande maatregelen.

### Zeeland wil koploper zijn

Behalve het intensiveren van wat we nu al doen, gaan we ons ook goed voorbereiden op de verwachte systeemsprong. Rond 2020 zullen vernieuwende technieken in voertuigen worden toegepast in combinatie met betere communicatiemogelijkheden tussen voertuig en infrastructuur.

Wij willen als provincie koploper zijn in het uitvoeren van deze systeemsprong. Door Zeeland te profileren als proeftuin voor vernieuwende projecten willen we meewerken aan het verwerven van het nodige draagvlak.

# 3. Verkeers- veiligheid in Zeeland



**Frank Kuijpers, ZLTO** “De agrarische sector spant zich in voor een veilig weggebruik. Bewustwording binnen de sector, maar ook juist naar andere weggebruikers is vorm gegeven door vele initiatieven in samenwerking op te pakken. Ook technische innovaties aan machines zijn steeds aan de orde. Het voorkomen van ongelukken voorkomt veel leed. ‘Op weg naar nul’ is echt serieus en moet continue alle aandacht krijgen”.



### 3.1 Wat typeert Zeeland?

Zeeland is een relatief dunbevolkt landelijk gebied, met veel wegen buiten de bebouwde kom en één autosnelweg. Over het algemeen is het vrij rustig op de Zeeuwse wegen, al moeten weggebruikers wel rekening houden met landbouwverkeer. Door een relatief laag voorzieningenniveau zijn de Zeeuwen erg afhankelijk van de auto.

Een andere verkeersfactor van belang is het toerisme. Op piekmomenten krijgen de Zeeuwse wegen grote aantallen auto’s en fietsen te verwerken.

### 3.2 Verkeerveiligheidsanalyse

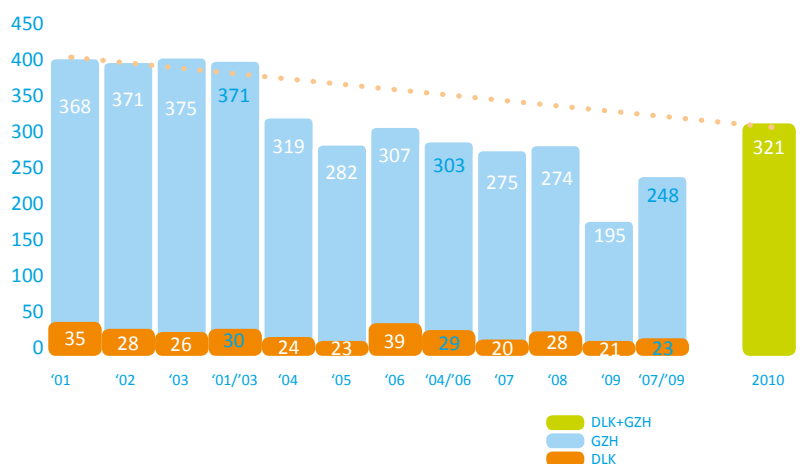
Dankzij de gezamenlijke inspanningen van de Zeeuwse verkeerveiligheidspartners en de toepassing van de principes van Duurzaam Veilig daalde het aantal verkeersslachtoffers in Zeeland. Van 56 doden en 461 ziekenhuisopnamen in 1987, naar 300 ernstige verkeersslachtoffers per jaar, waaronder 20 tot 30 doden.

Desondanks is Zeeland in vergelijking met de rest van Nederland nog steeds verkeersonveilig. Zowel per inwoner als per reizigerskilometer vallen hier meer ernstige verkeersslachtoffers dan gemiddeld in Nederland. Bovendien daalt het aantal verkeersslachtoffers in onze provincie minder snel dan elders: onze positie verslechtert.

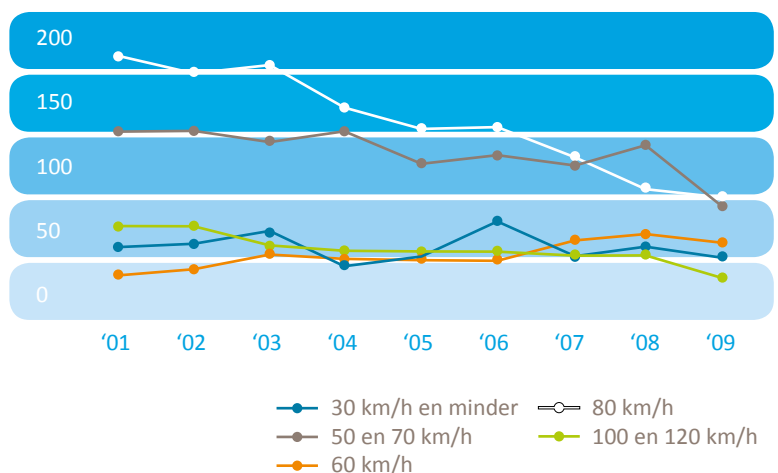
Zeeland scoort vooral slecht onder jonge, beginnende automobilisten, bromfietzers en fietsers. Het aandeel fietsongevallen neemt over de jaren bovendien toe. Vooral onder scholieren en 60-plussers.

Ook vallen er relatief veel slachtoffers op 60- en 80-kilometerwegen, vaak als gevolg van eenzijdige (berm-)ongevallen. Waarschijnlijk wordt dit mede veroorzaakt doordat het vaak vrij rustig is op deze wegen en er te hard wordt gereden. Ook vallen er meer slachtoffers in de zomermaanden, vanwege de vakantiedrukke.

Ontwikkeling ernstige verkeersslachtoffers Zeeland



Ontwikkeling ernstige verkeersslachtoffers Zeeland naar maximum snelheid



The background is a vibrant blue with several abstract green elements. A large, stylized green silhouette of a person in a running or walking pose is the central focus. To the right, there are green shapes representing hills or mountains. Overlaid on the scene are various light blue and white geometric shapes, including triangles and curved lines, as well as several white arrows pointing in different directions, suggesting movement and progress.

# 4. Uitvoering: **drie pijlers**



**Wethouder Wim Stouten, Schouwen-Duiveland** *“Verkeersonderwijs begint met verkeersbewustzijn en weten wat je rol in het verkeer is. Daar kun je niet vroeg genoeg mee beginnen. Van de peuterspeelzaal tot opfriscursussen voor ervaren bestuurders. Ouders moeten kinderen het goede voorbeeld geven. Op weg naar nul, want elk slachtoffer is er één te veel!”*



**De drie pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid zijn Infrastructuur, Educatie & Voorlichting en Sensibilisering & Handhaving.**



Een duurzaam veilige verkeersinfrastructuur kan het aantal menselijke fouten minimaliseren en de ernst van de gevolgen beperken. De tweede pijler is permanente verkeerseducatie: het aanleren van de noodzakelijke basiskennis, -vaardigheden en -attitudes om zo veilig mogelijk mee te doen aan het verkeer. Wanneer weggebruikers bewust of onbewust grote risico's nemen, zijn sensibilisering (bijvoorbeeld de Bob-campagnes) en handhaving de noodzakelijke derde pijler.

**Wilma Brouwer, dagelijks bestuurder Waterschap Zeeuwse Eilanden** *“De rustige Zeeuwse wegen nodigen soms uit tot te hard rijden, ook op plekken waar dat niet verantwoord is. Als verder niets helpt, is intensievere snelheids-handhaving op onveilige wegvakken noodzakelijk, ter bescherming van de zwakkere verkeersdeelnemer.”*





**Fred Wegman, SWOV** *“Het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers is volgens mij mogelijk, maar wordt minder gemakkelijk. Doorgaan op de ingeslagen weg biedt nog wel mogelijkheden. De Duurzaam Veilig visie is ook in Zeeland nog niet volledig gerealiseerd en daar liggen de kansen”.*

## 4.1 Infrastructuur

De principes van Duurzaam Veilig staan landelijk en in Zeeland nog steeds overeind.

Daarom hebben we samen met onze partners tijdens een aantal werksessies in het najaar van 2009 onderzocht hoe we de komende tien jaar de infrastructuur nog verder kunnen verbeteren. Binnen de bebouwde kom gaat het om de volgende opgaven:

### Duurzaam Veilige Infrastructuur - binnen de bebouwde kom

1. Effectievere wegencategorisering: sterkere sturing van auto- en vrachtverkeer naar gebiedsontsluitingswegen, door deze wegen aantrekkelijker te maken en andere wegen onaantrekkelijker; tegengaan sluipverkeer.
2. Verkeersveiliger maken ‘grijze’ wegen: scheiden auto- en fietsverkeer (veilige fietsvoorzieningen) of effectieve verlaging intensiteit en snelheid autoverkeer (naar 30 km).
3. Verkeersveiliger maken wegvakken en kruispunten op 50 km wegen voor kwetsbare verkeersdeelnemers: regelen ongeregelde kruispunten en verbeteren geregelde kruispunten; verlaging snelheid autoverkeer op kruispunten; zorgen voor veilige hoofdfietsroutes.
4. Verkeersveiliger maken 30 km gebieden: weren doorgaand verkeer in wijken; zorgen voor effectieve snelheidsbeheersing en veilige schoolomgevingen.

#### Zeeuwse accenten

5. Weren landbouw- en vrachtverkeer door kleine kernen.
6. Aandacht voor behoud dorps karakter kleine kernen.

### Duurzaam Veilige Infrastructuur - buiten de bebouwde kom

7. Effectievere gebiedsgewijze wegencategorisering: sterkere sturing van auto- en vrachtverkeer naar gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen, door deze wegen aantrekkelijker te maken en andere wegen onaantrekkelijker.
8. Geloofwaardige veilige snelheidslimieten op 60 km en 80/100 km wegen: passend bij het beeld van de weg, de wegomgeving en het aanwezige verkeer op de weg.
9. Fysiek onmogelijk maken van inhalen op 80/100 km wegen, mits op een verantwoorde manier.
10. Verkeersveiliger maken van kruispunten op 80/100 km wegen.
11. Herkenbare, veilige, vergevingsgezinde inrichting van 80/100 km en 60 km wegen: wegen die uitnodigen om een veilige snelheid te houden met vergevingsgezinde berm.
12. Zorgen voor verkeersveiliger schoolroutes naar voortgezet onderwijs: waar nodig fietsvoorzieningen langs 60 km wegen met veel fietsers.

#### Zeeuwse accenten

13. Veilige routes voor landbouwverkeer: niet mengen met fietsers.
14. Aanpak van verkeersonveiligheid als gevolg van drukte met autoverkeer in kuststrook en toevoerwegen op zomerse dagen.

**Jenny Rosendaal, bestuurder Waterschap Zeeuws-Vlaanderen** “Onze smalle plattelandswegen, waar ook steeds grotere landbouwvoertuigen rijden, zijn niet berekend op het groeiende aantal fietsers. Het waterschap legt daarom de komende jaren nieuwe fietspaden aan: langs de kust, tussen de kernen en vooral op de schoolroutes. Zo wordt Zeeuws-Vlaanderen een stuk veiliger voor fietsers.”



**Om ervoor te zorgen dat onze infrastructuur in 2020 duurzaam veilig is, hebben we vijf instrumenten.**

#### **1. Kwalitatieve audit van het wegennet**

De wegencategorisering is nog niet overal even consequent doorgevoerd. Het provinciale wegencategoriseringsplan moet daarom verder worden uitgewerkt. Hiervoor delen we de wegen in Zeeland in naar functie: een stroomweg, die de eilanden met elkaar, met de rest van Nederland of met België verbindt, een gebiedsontsluitingsweg die steden en dorpen, wijken en kernen met elkaar verbindt, of een erftoegangsweg.

Vervolgens stellen we vast op welke punten de inrichting van de weg afwijkt van de functie en waar een duurzaam veilige aanpassing nodig is. In 2011 moet een aangepaste wegencategorisering klaarliggen, met een knelpuntenlijst.

#### **2. Werkateliërs**

Voor probleemwegen gaan we samen oplossingen zoeken, om te profiteren van elkaars kennis en als bevestiging dat we samen op weg zijn naar nul. Hiervoor houden we werkateliërs, waar wegbeheerders met vergelijkbare problemen bij elkaar komen. Het ROVZ zorgt voor de inbreng van landelijke kennis en ervaringen.

#### **3. Verankering**

Het eindresultaat van de bijeenkomsten is een werkprogramma voor de komende tien jaar. Dit gezamenlijke programma moet eind 2011/begin 2012 worden vastgesteld. De wegbeheerders kunnen

hier vervolgens hun eigen planning op loslaten, binnen de afspraak dat iedereen het maximaal haalbare doet om de problemen zo snel mogelijk op te lossen.

#### **4. Draagvlak verwerven**

Sommige infrastructuurmaatregelen, zoals de aanpak van sluiproutes en het fysiek onmogelijk maken van inhalen, tasten de vrijheid van de weggebruiker aan. Dit kan tot weerstand leiden. Met een gezamenlijk communicatieaanpak gaan we proberen om het draagvlak voor deze maatregelen te vergroten. Door een goede uitleg over het waarom van de maatregelen en de voordelen: zoals minder verkeer en lawaai, meer veiligheid of een fraaiere omgeving.

#### **5. Overleg en monitoring**

Om de vaart te houden in de uitvoering van het werkprogramma, herhalen we om de twee of drie jaar een beperkte audit, om te zien of we op de goede weg zijn en of er geen problemen zijn bijgekomen of verdwenen. Ook wordt gekeken naar het effect van de maatregelen.

#### **De eerste stap**

We beginnen met de problemen die het snelst kunnen worden opgelost en die het meest kosten-effectief zijn. Projecten die al in de planning zitten, worden zo snel mogelijk uitgevoerd. Voor belangrijke knelpunten waarvan de definitieve oplossing op zich laat wachten, zullen we passende voorlopige maatregelen nemen.



**Wethouder Clen de Kraker, Hulst** *“Bij verkeerseducatie voor jongeren is het belangrijk ze zelf actief te betrekken. Dat doet meer voor de bewustwording dan een grote hoeveelheid informatie over ze uitstorten. Als ze zelf iets moeten maken over of doen met verkeersveiligheid, is dat best confronterend.”*

## 4.2 Educatie & Voorlichting

Een tweede belangrijke pijler van verkeersveiligheidsbeleid is permanente verkeerseducatie: het leren van de noodzakelijke basiskennis, -vaardigheden en -attitudes om zo veilig mogelijk aan het verkeer deel te nemen.

Tijdens de werksessies met de organisaties die bij verkeerseducatie betrokken zijn, kwamen we tot de volgende opgaven voor de komende tien jaar:

### Permanente verkeerseducatie

15. Dekkingsgraad van ZVL en VEVO verhogen.
16. Terugkomdagen bromfietzers 16-17 jaar en jonge automobilisten 18-25 jaar.
17. Opfriscursussen automobilisten, motorrijders en chauffeurs van vrachtwagens en bestelauto's.
18. Trainingen voor oudere automobilisten, oudere fietsers en (oudere) brom/scootmobieler.

### Zeeuwse accenten

19. Trainingen (jonge) bestuurders van voertuigen voor landbouw en grondverzet.
20. Voorlichting over verkeersregels aan buitenlandse weggebruikers.

### 4-12 jarigen

Om verkeersveiligheid in deze leeftijdsgroep op een hoger niveau te tillen, wordt sinds 1999 gewerkt met het Zeeuws Verkeersveiligheidslabel (ZVL), voor scholen die goed verkeersonderwijs bieden.

Ons doel is dat in 2020 alle basisscholen over een ZVL beschikken, zodat alle basisscholieren goed verkeersonderwijs krijgen en afronden met een verkeersexamen, voordat zij de basisschool verlaten.

Het ROVZ zal scholen die nog niet meedoen benaderen. Gemeenten kunnen helpen, bijvoorbeeld door een ZVL te eisen bij verbetering van de verkeerssituatie rond de school. Scholen die meedoen, kunnen een financiële bijdrage verdienen.

### 12-16 jarigen

Het VEVO-project (Verkeers Educatie in het Voortgezet Onderwijs) omvat programmaonderdelen die verkeersveiligheid behandelen tijdens verschillende

vakken, bijvoorbeeld bij maatschappijleer, biologie, natuurkunde en verzorging. Daarnaast vinden projectmatig activiteiten plaats.

Omdat op twee na alle middelbare scholen meedoen aan VEVO, zijn nauwelijks wervingsinspanningen nodig. Het is vooral zaak de kwaliteit en uitvoering van het programma te waarborgen.

### 16-18 jarigen

Sinds maart 2010 moeten bromfietzers een praktijkexamen afleggen voor het bromfietsrijbewijs. Rijscholen bieden hiervoor rijlessen aan. Gelet op het relatief grote aantal ernstige verkeersslachtoffers onder jonge bromfietzers, willen we een aanvullende cursus aan deze opleiding koppelen, of integreren in VEVO. Wanneer het aantal slachtoffers niet daalt, zullen we het Rijk vragen de landelijke exameneisen aan te scherpen.

**Rijschoolhouder Rinie Vaane** “De Trials-dag voor jonge automobilisten slaat geweldig aan bij de doelgroep die we willen bereiken. Het programma is erop gericht om hun inzicht in de risico’s te verhogen. Eigenlijk zou iedereen binnen een jaar na het rijexamen een Trials-dag moeten volgen!”



Zestienjarigen kunnen nu nog volstaan met een trekcertificaat om een landbouwvoertuig op de openbare weg te mogen besturen. De eisen die worden gesteld aan het behalen van dit certificaat, zijn niet hoog. Daarom heeft het ROVZ, samen met belangenorganisaties als VVN, LTO, Cumela Nederland, en het agrarisch onderwijs, verenigd in de adviescommissie Peijs, de landelijke invoering bij de minister van V&W en Tweede Kamer van een officieel trekkrijbewijs bepleit. Inmiddels worden er door het ministerie, CBR, RDW en onderwijs-instellingen voorbereidingen getroffen tot officiële invoering in 2012 en dit te integreren in het agrarisch onderwijs.

#### 18-25 jarigen

Beginnende automobilisten zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen, door onervarenheid, overschatting van de rijcapaciteiten en onderschatting van de risico’s. ZLM-verzekeringen en het ROVZ bieden voor deze groep de terugkomcursus Trials aan: een rijvaardigheidstraining om jongeren bewust te maken van de risico’s in het verkeer en te leren gevaarlijke situaties te voorkomen. Ons doel is dat 30 procent van de beginnende automobilisten een Trials-dag volgt.

Daarnaast zal het ROVZ er bij het Rijk op aandringen de eisen voor het behalen en behouden van het rijbewijs aan te scherpen.

#### Ervaren automobilisten en motorrijders, toeristen, professionals en Poolse werknemers

Ervaren bestuurders gedragen zich regelmatig onveilig in het verkeer, door ingesleten gewoonten of overschatting van de eigen rijcapaciteiten. Een terugkomdag kan helpen hun rijgedrag te verbeteren en weggezakte verkeerskennis op te frissen. Verzekeraars kunnen deelname aan zo’n dag stimuleren, in ruil voor kortingen op de verzekeringspremie. Het ROVZ zal bij het Rijk aandringen op het verplichten van terugkomdagen.

Professionele bestuurders zijn in aantal bovenproportioneel betrokken bij verkeersongevallen. Om dit te verminderen is landelijk beleid nodig. Verkeersveiligheid moet door het bedrijfsleven tot een permanent aspect van het ondernemersbeleid worden benoemd. In de uitvoeringsagenda van de landelijke

strategienota verkeersveiligheid is een actieve rol weggelegd voor het ministerie van V&W en branche organisaties, zoals TLN, KNV, EVO, VERN, verzekeraars en leasemaatschappijen. Inmiddels is de focus gericht op netwerkontwikkeling voor bedrijven. Daarnaast doet de SWOV diepteonderzoek naar de oorzaak van ongevallen met bestelauto’s binnen de kom. Indien de landelijke aanpak leidt tot initiatieven in de regio, kan het ROVZ daarbij een faciliterende rol vervullen.

Omdat Zeeland tijdens de vakantieperioden wordt bezocht door toeristen die niet allemaal bekend zijn met de Nederlandse verkeersregels, is het zaak deze bezoekers daarover te informeren. Dit geldt ook voor Poolse werknemers.

#### 65-plussers

Ouderen zijn een groeiende, kwetsbare groep in het verkeer. Het ROVZ wil bij het Rijk pleiten voor een verplicht vijfjaarlijks adviesgesprek voor ouderen, over hun mogelijkheden en onmogelijkheden in het verkeer. Diverse organisaties zoals VVN, ouderenbonden, gehandicaptenfora en stichtingen Welzijn organiseren opfriscursussen voor oudere automobilisten en fietsers.

Met de groei van het aantal ouderen, stijgt ook het aantal scootmobielen, die bovendien een steeds grotere actieradius krijgen. Als onderdeel van het programma Blijf Veilig Mobiel werken organisaties als ANBO, VVN en ANWB landelijk aan een uniforme cursus. Met gemeenten, Klaverblad Zeeland, ouderenbonden, seniorenraden en belangenorganisaties van gehandicapten en chronisch zieken willen we in Zeeland afspraken maken over het aanbieden van cursussen aan mensen die een scootmobiel aanschaffen.

#### De eerste stap

We beginnen met het verbeteren en breder toepassen van beschikbare programma’s, zoals ZVL, VEVO, Trials, scootmobielcursussen en fiets- en autovaardigheidscursussen voor ouderen. Ondertussen werken we aan de ontwikkeling van nieuwe instrumenten, zoals opfriscursussen voor bromfietzers en automobilisten. Jaarlijks evalueren we of de ingezette middelen het gewenste effect hebben.



**Koos den Rooijen Politie Zeeland**, “Een rijbewijs is voor mij als een vergunning, waaraan voorwaarden zijn verbonden. Ik pleit voor permanente educatie van rijbewijshouders. Bij elke rijbewijsverlenging zouden bestuurders een theoriecertificaat moeten overleggen en liefst ook een rijproef doen, om aan te tonen dat kennis en vaardigheden in orde zijn.”

## 4.3 Sensibilisering & Handhaving

Wanneer weggebruikers hun kennis en vaardigheden lijken te vergeten of zich bewust risicovol gedragen, moet dit worden gecorrigeerd door sensibilisering en handhaving: de derde pijler van verkeersveiligheid.

Uit analyse van een groot aantal sensibiliseringscampagnes blijkt dat deze effectiever zijn als ze zich richten op specifieke groepen. Verder is het belangrijk dat de campagne een thema aanboort dat voor de doelgroep relevant is, het liefst in combinatie met handhaving.

In twee werksessies zijn in het najaar van 2009 de belangrijkste opgaven op het gebied van permanente verkeerssensibilisering opgesteld:

### Permanente verkeerssensibilisering

21. Risicovol rijgedrag van fietsende scholieren 12-16 jaar.
22. Risicovol rijgedrag van bromfietzers 16-18 jaar.
23. Risicovol rijgedrag van jonge automobilisten en motorrijders 18-24 jaar.
24. Risicovol rijgedrag van automobilisten 24-65 jaar.
25. Alcohol- en drugsgebruik door automobilisten.

### Zeeuwse accenten

26. Risicovol rijgedrag (jonge) bestuurders voertuigen voor landbouw en grondverzet.
27. Drugsgebruik van buitenlandse automobilisten op terugroutes naar België.

Een belangrijk uitgangspunt voor handhaving is geloofwaardigheid: er moet draagvlak voor zijn. Zonder draagvlak zijn handhavingsacties niet erg effectief. Door regelmatig op verschillende plaatsen duidelijk zichtbaar te controleren, krijgen bestuurders het idee dat de pakkans groot is. Hoe sterker dat gevoel, hoe groter de preventieve werking van handhaving en hoe groter het positieve effect op de verkeersveiligheid.

In Zeeland werken justitie, politie en wegbeheerders samen aan de verkeershandhaving binnen de Integrale Verkeershandhaving Zeeland (IVZ). De coördinatie ligt in handen van het ROVZ.

### Permanente verkeershandhaving

28. Snelheidscontroles gericht op het voorkomen van ongevallen daar waar er met infrastructurele maatregelen geen winst meer te behalen valt; bredere inzet trajectcontrole en vaste camera's.
29. Risicovol rijgedrag van bromfietzers, motorrijders en automobilisten.
30. Gerichte alcoholcontroles op weekavonden, zaterdagavond en zondagmiddag, en bij evenementen.
31. Drugsgebruikcontroles nabij coffeeshops.
32. Rood licht negatie: bredere inzet vaste camera's.
33. Blijvende controles op helm- en gordelgebruik, verlichting, veilige lading.

### Zeeuwse accenten

34. Alcoholcontroles in toeristische uitgaansgebieden in de zomer.
35. Drugsgebruikcontroles buitenlandse automobilisten op terugroutes naar België.

**Cyril Crutz, Veilig Verkeer Nederland** “Om vermijdbare ongevallen uit te bannen, moeten we de burger als partner betrekken bij verkeersveiligheid. Wanneer mensen een verkeersprobleem signaleren in hun wijk, stimuleren we hen actief mee te werken aan een oplossing. Als bewoners zelf met verkeersveiligheid aan de slag gaan, verwachten we dat hun eigen weggedrag meer bespreekbaar wordt.”



Verkeershandhaving is onderdeel van een pakket van maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Een overzicht van de meest verkeersonveilige locaties, trajecten en gebieden vormt de basis. In overleg kiezen we een mix van maatregelen die worden genomen, op het gebied van infrastructuur, voorlichting, sensibilisering en handhaving.

Om handhaving en sensibilisering op elkaar af te stemmen, zet het ROVZ een Campagneteam op. De kern hiervan bestaat uit vertegenwoordigers van het ROVZ, politie en VVN. Dit team wordt per thema aangevuld met vertegenwoordigers van organisaties die bij dit onderwerp betrokken zijn, zoals Horeca Nederland, Bovag, Indigo etc. Het kernteam zorgt voor afstemming van de verschillende campagnes, kennisuitwisseling en regelmatige aandacht in de media.

### **Snelheid**

In Zeeland wordt verhoudingsgewijs hard gereden. Dat wordt niet altijd als gevaarlijk ervaren, terwijl langzamer rijden dan de maximumsnelheid een van de grootste ergernissen is. Sensibiliseren op snelheid is daarom lastig.

In woonwijken en rondom scholen kunnen lokale sensibiliseringsacties worden opgezet, waarbij bestuurders worden aangesproken op hun rijgedrag. Een wijkgerichte aanpak waarbij politie, VVN, wijkverenigingen en scholen samen optrekken is veelbelovend. De komende jaren zullen we hier steeds meer op inzetten.

Als op duurzaam veilig ingerichte wegen met een geloofwaardige snelheidslimiet nog te hard wordt gereden, is handhaving de enige oplossing.

### **Alcohol, drugs, medicijnen**

Bij 1 op de 5 ongevallen met letsel is alcohol in het spel. Daarom willen we het aantal alcoholcontroles opvoeren. De grootste winst valt te halen door de aanpak van zware overtreders in het verkeer. We verwachten veel van de introductie van het Alcoholslot voor deze groep overtreders in 2011.

De Bob-campagnes zijn al jaren een voorbeeld van succesvolle sensibilisering. Door de campagne

voortdurend te vernieuwen, en verschillende doelgroepen aan te spreken, blijft ze effectief.

Handhaven op rijden onder invloed van drugs is nog erg lastig. Een speekseltest is in ontwikkeling. Zodra die er is, ligt het voor de hand alcohol- en drugscontroles te combineren.

Op dit moment loopt de campagne ‘Don’t Blow and Drive’, gericht op bezoekers van coffeeshops. Het besef dat rijden na het roken van een joint gevaarlijk is, is door de campagne sterk gegroeid. Door voorlichting straks te combineren met handhaving, zal mogelijk ook het gedrag veranderen.

Nog lastiger is handhaven op autorijden na medicijngebruik. Hiervoor bestaan nog geen controlemethodes en dus is sensibilisering het enige instrument.

### **Zelfbescherming**

De eerste resultaten van een proef met de verstrekking van fietshelmpjes zijn positief. Met steun van ZLM-verzekeringen gaan we ervoor zorgen dat in 2011 kinderen uit groep 1 t/m 4 van alle Zeeuwse basisscholen een fietshelm krijgen.

Op kosten van het ministerie van V&W onderzoeken de SWOV en Stichting Consument en Veiligheid het effect.

Het promoten van zelfbescherming kan heel goed in een combinatie van handhaving en sensibilisering. Bij scholen, op bekende fietsroutes en in woonwijken kunnen maatschappelijke organisaties en politie samen optrekken bij controles op het dragen van gordels, bromfietshelmen, het gebruik van deugdelijke kinderzitjes en fietsverlichting.

### **Agressief rijgedrag**

Het is moeilijk het gedrag van agressieve weggebruikers te beïnvloeden, omdat ze tamelijk ongevoelig zijn voor ‘morele praat’. Hiervoor moeten hofelijkheid en sociaal gedrag de norm worden in de samenleving, zodat verkeershufters alleen komen te staan. Dat is moeilijk, maar niet onmogelijk. Kijk naar de Bob-campagne: rijden met een slok op is niet langer stoer.



**Wethouder Jaap Melse, Veere** *“Op weg naar nul vereist voortdurend daadkracht. Daarbij verdienen zowel oud en jong de aandacht. Scootmobielers en ouderen zijn in het verkeer erg kwetsbaar. Cursussen en voorlichting zijn daarom van levensbelang, ieder jaar.”*

#### De eerste stap

We intensiveren de controles op snelheid, alcohol en zelfbeschermingsmiddelen. Ondertussen onderzoeken we een bredere toepassing van trajectcontroles en bereiden we ons voor op de komst van de speekseltest voor drugsgebruik.

Wat betreft sensibilisering richten we ons op veilig rijgedrag in 30-kilometergebieden, vernieuwing en verdieping van de Bob-campagnes en bredere toepassing van de campagne ‘Don’t Blow and Drive’. Tegelijkertijd ontwikkelen we voorlichtingsmateriaal over medicijngebruik en autorijden.

## 4.4 Sprong naar de toekomst

Ons beleidsplan bevat het beleid voor de komende tien jaar, tot 2020. De laatste stap op weg naar nul vergt echter een systeemsprong. Over de maatregelen die eraan komen, hebben wij in 2009 de essaybundel Toekomstverkenningen gepubliceerd. De systeemsprong zal vooral draaien om technische aanpassingen in de auto en betere communicatie tussen voertuig en infrastructuur.

Waar mogelijk willen we in Zeeland koploper zijn in het invoeren van deze systeemsprong en het verwerven van het benodigde draagvlak. Daarbij denken we aan het signaleren van grensverleggende ideeën, deze ideeën onder de aandacht brengen van de Rijksoverheid, samen met andere provincies lobbyen en druk opbouwen.

Door Zeeland te profileren als proeftuin voor nieuwe maatregelen, kunnen we het effect van nieuwe producten en diensten laten zien en burgers overtuigen van de voordelen van een innovatie. Door het doen van onderzoek zorgen we voor stevige argumenten en draagvlak.



**Sjors van Lieshout, chirurg spoedeisende hulp, Admiraal de Ruyter Ziekenhuis Vlissingen** *“Wat mij betreft, krijgen alle kinderen een fietshelm. Jong geleerd is oud gedaan. Binnenkort kunnen wij met een letselregistratiesysteem wellicht aantonen dat een fietshelm veel ernstig letsel kan voorkomen. Dus ik zeg: Valhelm, waarom geen hoofdzaak?”*





# 5. Meer informatie

Voor meer informatie over onze plannen voor de komende tien jaar, verwijzen wij u graag naar de vele uitgaven die u via onze website [www.rovz.nl](http://www.rovz.nl) kunt downloaden:

- Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2010-2020
- Analyserapport Op weg naar nul (Ligtermoet&partners)
- Essaybundel Toekomstverkenningen
- Op weg naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers in Zeeland; Beschouwing van effectieve maatregelen (SWOV)
- Peiling onder de Zeeuwse bevolking (Blick)
- Verslagen Werksessies, bijeenkomsten Jongerendenkank
- Werkplan 2010
- Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (actualisatie 2008)
- Strategische Nota Politieverkeerstaak





**Uitgave**

Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland,  
in opdracht van Provincie Zeeland

**Tekst**

Woordenrijk Journalistiek en Communicatie,  
Middelburg

**Ontwerp en Opmaak**

Raven Vormgeving, Groede

**Foto Karla Peijs**

Mechteld Jansen

**Druk**

VDA Groep, Apeldoorn

Oktober 2010

