

Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2010 – 2020

juli 2010

Op weg naar nul!



1. Op weg naar nul!

1.1 Een ambitieus plan

In Zeeland zijn alle 13 gemeenten, de beide Waterschappen, Rijkswaterstaat Zeeland, de Provincie Zeeland, politie en justitie en tal van maatschappelijke organisaties zoals ANWB, BOVAG, CBR, Cumela, Fietsersbond, Slachtofferhulp Zeeland, TLN, VVN en ZLTO sterk betrokken bij de verkeersveiligheid van de inwoners en bezoekers van de provincie. Vrijwel alle partners hebben zich inmiddels verbonden aan een tweeledige ambitie:

- zorgen dat Zeeland in 2020 de meest verkeersveilige provincie is;
- zorgen dat er geen vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers meer zijn te betreuren in Zeeland: *Op weg naar nul*.

Een enorme ambitie!

Want in de analyse die vooraf ging aan dit beleidsplan is vastgesteld dat Zeeland op dit moment zeker niet de meest verkeersveilige provincie van Nederland is. Bovendien zijn er ook in de afgelopen jaren in Zeeland helaas nog steeds zo'n 300 ernstige verkeersslachtoffers te betreuren, waaronder gemiddeld circa 20 à 30 verkeersdoden. Terwijl de trend is, dat dit aantal - in tegenstelling tot de periode daarvoor - de laatste jaren nauwelijks verder daalt.

Kortom, werkelijk een grote ambitie, die vraagt om werkelijk ambitieus beleid, van alle bij verkeersveiligheid betrokken partners!

1.2 Een gezamenlijk plan

Het waarmaken van onze ambitie kan alleen als alle partners voluit meedoen en effectief met elkaar samenwerken. Daarom hebben wij afgesproken om samen een beleidsplan op te stellen.

Dit beleidsplan bevat het beleid voor de komende 10 jaren: van 2010 tot 2020. In deze periode willen de partners het maximale doen van wat thans realistisch haalbaar is om zoveel mogelijk ernstige ongevallen te voorkomen. De SWOV heeft becijferd dat met een intensievere inzet van de huidige beleidsinstrumenten, aangevuld met enkele thans technisch uitvoerbare en maatschappelijk acceptabele nieuwe maatregelen, het mogelijk moet zijn om in de komende jaren het aantal ernstige verkeersslachtoffers te halveren. Het gaat dan om de inzet van beleidsinstrumenten op de drie hoofdpijlers van het verkeersveiligheidsbeleid:

- infrastructuur: zorgen dat onze infrastructuur volledig duurzaam veilig wordt ingericht;
- educatie en voorlichting: zorgen dat verkeersdeelnemers door permanente verkeerseducatie en voorlichting volledig worden toegerust tot veilige deelname aan het verkeer;
- gedragsbeïnvloeding: zorgen dat risicovol gedrag wordt beperkt door sensibiliseringscampagnes en gerichte intensieve verkeershandhaving

De beslissende stap *Op weg naar nul* vergt een echte systeemsprong, met de (verplichte) toepassing van werkelijk vergaand-vernieuwende technieken in voertuigen in combinatie met even vernieuwende communicatiesystemen tussen voertuig en weginfrastructuur, dit alles in een sterke relatie met handhaving. Hoe dit er uit gaat zien en hoe sturend we deze nieuwe technieken als samenleving willen toepassen, is thans nog onduidelijk. Maar dat deze systeemsprong er aan zit te komen en na 2020 werkelijkheid gaat worden, is vrijwel zeker. Het is zaak dat we ons daar in Zeeland op voorbereiden en waar mogelijk er al op voorsorteren. Kortom, dat we trachten koploper te zijn in het (technisch) invoeren van deze systeemsprong en in het verwerven van het daarvoor benodigde politiek-maatschappelijk draagvlak. Ook dit is een belangrijk element in dit beleidsplan.

In dit beleidsplan zijn - met het oog om de gestelde ambities - door de gezamenlijke partners per pijler concrete doelen, met concrete instrumenten geformuleerd, inclusief:

- inhoudelijke afspraken over wie dan wat gaat doen;
- procesmatige afspraken over hoe hieraan samen invulling gegeven kan worden.

Belangrijke input voor het formuleren van deze doelen, instrumenten en afspraken vormden:

- Een zestal werksessies die in het najaar van 2009 zijn georganiseerd en waaraan vertegenwoordigers van vrijwel alle partners actief hebben deelgenomen. In deze werksessies hebben we samen de opgaven op weg naar nul voor de komende 10 jaar vastgesteld. Daarbij is aandacht geschonken aan de typisch Zeeuwse context (kust, recreatie, grensoverschrijdend verkeer, landbouw, rust) en aan toekomstige (demografische) ontwikkelingen. Deze geïnventariseerde opgaven zijn in december 2009 bekrachtigd op een bijeenkomst met bestuurders van de partnerorganisaties. Input hiervoor is een uitvoerige analyse van de verkeersonveiligheid en de analyse van de beleidsvoornemens van gemeenten, waterschap, Rijkswaterstaat en de provincie Zeeland.
- Een bundel met essays die eind 2009 is verschenen, waarin wetenschappers, ondernemers en belangenbehartigers op diverse beleidsterreinen hun toekomstvisie geven op kansrijke ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid.
- Een rapport met de uitkomsten van een begin 2010 uitgevoerde enquête naar de mening van de Zeeuwse bevolking over een aantal actuele verkeersveiligheidsthema's.
- Een artikelenreeks in de PZC over verkeersveiligheid gevolgd door een publieksdebat
- Een rapport van de SWOV (juni 2010) met een beschouwing van effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen voor Zeeland.
- Twee bijeenkomsten met de Jongeren Denktank over het toekomstig verkeersveiligheidsbeleid.

En provinciale en landelijke plannen:

- PVVP Zeeland
- Verkeer in ontwikkeling. Strategische Nota Politieverkeerstaak 2010-2012
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008- 2020 van het ministerie van V&W,

Samengevat (zie ook figuur hieronder):

- In de komende 10 jaren willen we - zowel op het gebied van infrastructuur, als educatie & voorlichting en gedragsbeïnvloeding & handhaving - het maximale doen van wat thans realistisch haalbaar is, om zoveel mogelijk ernstige ongevallen te voorkomen. Met dat doen wat we nu al kunnen en waarvan we weten dat het effectief

is en met dat afmaken waarvan we weten dat het nog moet gebeuren, kunnen we een enorme stap vooruit zetten.

- Daarbij willen we uiteraard inspelen op voor de verkeersveiligheidsproblematiek relevante verwachte ontwikkelingen (denk aan de groei van het aantal ouderen in het verkeer, de opkomst van de elektrische fiets en de scootmobiel, e.d.).
- Ook willen we zelf enkele nieuwe beleidsrichtingen verkennen die aansluiten bij de Zeeuwse problemen (denk aan voorkomen bermongevallen, netwerk routes landbouwverkeer, drukte in kustgebieden e.d.), willen we in andere regio's of provincies ontwikkeld succesvol nieuw beleid toepassen en willen we landelijk lobbyen voor verdergaand verkeersveiligheidsbeleid *Op weg naar nul*.
- Tenslotte willen we ons ook goed voorbereiden op de verwachte nieuwe systeemsprong vanaf 2020.

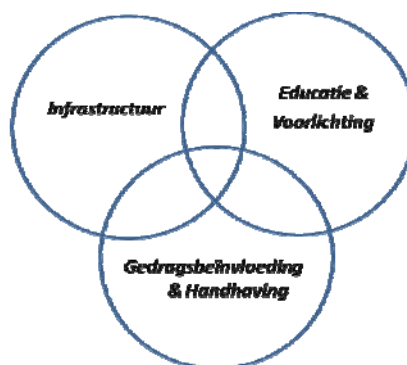
<p>Intensivering bestaand beleid: het maximaal haalbare doen - infrastructuur - educatie & voorlichting - gedragsbeïnvloeding & handhaving</p>	<p>Verkennen, toepassen en lobbyen voor nieuw beleid</p>	<p>Voor- bereiding systeem- sprong na 2020</p>
<p>Anticiperen op verwachte ontwikkelingen</p>		

1.3 Een integraal plan

Dit beleidsplan gaat uit van een integrale aanpak van de verkeersonveiligheid. Het ROVZ neemt het initiatief om op basis van de problematiek en opgaven thema's te prioriteren en vervolgens samen met andere beleidsterreinen een plan van aanpak met oplossingen en maatregelen op te stellen. Alleen vanuit het verkeersveiligheidsveld kunnen we onze ambitie 'Op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers niet waarmaken. Daarbij geldt ook dat integraal samenwerken effectiever en efficiënter kan zijn.

Integraal werken kan op verschillende niveaus:

- Binnen verkeersveiligheid: op de raakvlakken van infrastructuur, educatie & voorlichting, en sensibilisering & handhaving. (zie de figuur hieronder)



- Algemeen verkeersbeleid en ruimtelijk beleid. Dit geldt vooral bij de gebiedsgewijze benadering van het wegennet (wegencategorisering). Ruimtelijke ordening is van

groot belang voor verkeersveiligheid. Keuzes rond de functie van locaties hebben direct invloed op de functies van de wegen rond die locaties. Kennis, afstemming en samenwerking kan positieve effecten hebben. De juiste functies op de juiste plek. Als verkeersmensen worden betrokken bij RO-beleid en RO-ers verkeersveiligheid sterker mee wegen in hun beslissing, kunnen vanuit verkeersveiligheid 'foute' locatiekeuzes worden voorkomen. Deze hoeven dan niet door de wegbeheerders kostbaar hersteld te worden. Het wordt vergemakkelijkt als verkeerskundige visies helder zijn en op papier staan. Bijvoorbeeld in een verkeer- en vervoerplan.

- Beleid op andere relevante beleidsterreinen. Afstemmen op samen optrekken met andere beleidsterreinen draagt bij aan het bereiken van de verkeersveiligheidsdoelen. De SWOV verwacht dat juist hier nog veel winst te halen valt. In de uitwerking van het beleidsplan naar uitvoeringsprogramma's moet dit verder uitgewerkt worden samen met andere relevante beleidsterreinen. Op dit moment ontbreekt het nog aan effectief instrumentarium.

Landschapsbewuste verkeersvisie Zuid-Beveland:

In opdracht van het waterschap, de Provincie, gemeente Borsele en de Zeeuwse Milieufederatie (ZMF) is onderzocht hoe het praktisch mogelijk is bij de veilige (her)inrichting van deze plattelandswegen in te spelen op het aangrenzende landschap en de cultuurhistorie van het gebied. Hierbij is vanaf het begin een integrale werkwijze gevolgd: vertegenwoordigers van verschillende beleidsterreinen én bewoners, gebruikers en belanghebbenden uit het gebied zijn gezamenlijk een zoekproces gestart naar de belangrijkste problemen en uitdagingen in de Zak van Zuid-Beveland, uitmondend in de landschapsbewuste verkeersvisie.

1.4 Een afsprakenplan

Na de vaststelling van dit plan zullen betrokken partners samen een verdere uitwerking geven aan de verschillende activiteiten die in dit plan worden beschreven en dit vastleggen in verschillende uitvoeringsprogramma's. Met als uitgangspunt dat iedereen het maximaal haalbare doet en dat we elkaar kunnen houden aan onze beloften: we zijn de vrijblijvendheid voorbij. Dit alles uiteraard, uitgaande van en met respectering van de eigen autonomie van de afzonderlijke partners. Dat geeft een zekere spanning. We moeten het eens zijn over gemeenschappelijke doelen, instrumenten. Bij de vertaling in uitvoeringsprogramma's speelt beleidsautonomie een belangrijkere rol. In dit plan willen daar als partners als volgt mee omgaan (zie figuur op volgende pagina):

Volledig commitment

aan de doelstellingen en de inhoud van dit plan,

en daarmee, voor zover men daarvoor aan de lat staat, aan de uitvoering van de nodige maatregelen,

en ook aan het instrumentarium dat in dit plan vastgelegd wordt, om de samenwerking werkend te krijgen richting doel (audits, financiële impuls, overleggen, monitoring, etc.),

Autonomie, vrijheid, flexibiliteit en nuance

maar wel in het redelijke - er is zoveel onvoorziens;

maar de keuze van oplossing, en de planning van wanneer iets precies af is, dat staat open;

maar niemand kan iets afdwingen.

Dit schema wil laten zien welke mix van afspraken & vrijheid dit plan wil geven:

- De minste 'vrijheid' zit in het aanvaarden en toepassen van het instrumentarium waarmee partners met elkaar willen samenwerken en waarmee zij de komende jaren effectieve stappen willen zetten *Op weg naar Nul*; daar moeten alle partijen zich aan committeren.
- De meeste 'vrijheid' zit in de uitwerking van acties/maatregelen die partijen uiteindelijk gaan nemen richting burger en straat (of mens, voertuig en weg), mits dit niet tot verwarring leidt bij weggebruikers, alsmede in de planning van de realisering daarvan; daarin hebben alle partners hun eigen autonomie, zolang het maar begrijpelijke en effectieve maatregelen zijn waarmee het doel - *Op weg naar nul* - kan worden bereikt.

Dit beleidsplan bevat in de volgende hoofdstukken (per pijler) afspraken gericht op die beide niveaus van beleid:

- Enerzijds afspraken over hoe de samenwerkingspartners nu en de komende 10 jaar gestimuleerd en gefaciliteerd worden om het maximale te doen.
- Anderzijds afspraken over de hoofdlijnen van de acties/maatregelen die de samenwerkingspartners moeten treffen om daadwerkelijk de nul-situatie dichterbij te brengen.

Gedurende de planperiode is het dan ook zaak om beide aspecten - de toepassing van het instrumentarium en het treffen van effectieve maatregelen - te monitoren. Uiteraard zullen we ook jaarlijks blijven monitoren hoe ver we zijn *Op weg naar nul* vermijdbare ernstige verkeersongevallen. Zij het dat de term 'vermijdbaar' geen eenduidige is. Of een ongeval met een ernstige afloop redelijkerwijs wel of niet vermijdbaar was, is immers voor discussie vatbaar. Ook is vermijdbaarheid een dynamisch begrip: wat we nu nog niet redelijkerwijs vermijdbaar vinden, is dat straks misschien wel. In dit plan wordt vermijdbaar daarom opgevat

als 'dat doen wat realistisch maximaal haalbaar is', door bestaand beleid te intensiveren of effectiever te maken, door adequaat te anticiperen op verwachte ontwikkelingen en door nieuwe succesvolle beleidsmaatregelen waar mogelijk toe te passen (zie ook schema onderaan paragraaf 1.2). Dit betekent dat we vooral daarop moeten monitoren: doen we wat we hebben afgesproken (waarvan we weten dat het effectief is), houden we daarbij rekening met verwachte ontwikkelingen, passen we nieuwe inzichten voldoende toe? Van belang is dat monitoring past binnen de beleidscycli van de partners. Dan kunnen de resultaten meegenomen worden in de plannen voor het daarop volgende jaar.

1.5 Centrale rol ROVZ

Kernpunt van dit plan is dat het een gezamenlijk plan is van alle bij verkeersveiligheid betrokken partners in Zeeland. Dat moet ook, omdat we het gezamenlijke doel - *Op weg naar nul* - alleen kunnen bereiken als iedereen het realistisch maximaal haalbare doet. Willen we hierin slagen, dan is het van belang dat gedurende het proces alle partners weten dat:

- iedereen daar nog steeds mee bezig is: politieke wil vasthouden, ambtelijke inzet waarborgen, budgetten zeker stellen;
- we elkaar daarin ondersteunen: zorgen voor kennisuitwisseling, benchmarking van goede voorbeelden, samen zoeken naar oplossingen voor lastige knelpunten, samen werken aan meer verregaande maatregelen en het draagvlak daarvoor;
- we op de goede weg zijn: monitoring, overzicht van uitgevoerde acties/maatregelen, voortgangsoverleg.

Dit vraagt om een organisatiestructuur voor de benodigde samenwerking, met een sterke coördinerende en stimulerende rol. Het ligt voor de hand dat het ROVZ deze rol vervult. In het ROVZ werken alle partners immers al samen en het ROVZ-team vervult nu al een dergelijke rol. Deze rol moet verder worden versterkt.

Het gaat dan om een coördinerende en stimulerende rol door het ROVZ-team:

- binnen de drie pijler-programma's van infrastructuur, educatie & voorlichting en gedragsbeïnvloeding & handhaving;
- in het samen met betrokken partners anticiperen op nieuwe ontwikkelingen, verkennen en toepasbaar maken van nieuw beleid binnen deze drie pijlers en landelijk lobbyen voor verdergaand verkeersveiligheidsbeleid *Op weg naar nul*;
- in het voorbereiden van de verwachte systeemsprong vanaf 2020.

Voor een continue stimulering van partners - met name op bestuurlijk niveau - willen we enkele boegbeelden werven: voortvarende bestuurders die zich hard willen maken voor het ingezette beleid *Op weg naar nul* en die partners zo nodig zullen aanspreken op hun verantwoordelijkheid en op gemaakte afspraken. Karla Peijs is er daar in ieder geval één van.

1.6 Leeswijzer

Het Beleidsplan Verkeersveiligheid stoelt op drie pijlers, drie thema's:

- I. Infrastructuur (hoofdstuk 2)
- II. Educatie en voorlichting (hoofdstuk 3)
- III. Sensibilisering en handhaving (hoofdstuk 4).

Deze volgorde van de hoofdthema's sluit aan bij de relatie van deze thema's. Duurzaam veilig ingerichte infrastructuur is de basis, die moet gewoon zo veilig mogelijk ingericht zijn om ongevallen te voorkomen. Preventie is dus het sleutelwoord, waarbij de mens geldt 'als maat der dingen'. Door het aanleren van basiskennis, basisvaardigheden en basisattituden worden mensen in staat gesteld de infrastructuur op een capabele manier te gebruiken. Naast aandacht voor infrastructuur, verkeerseducatie en voorlichting moet risicovol gedrag gecorrigeerd worden door een effectieve combinatie van sensibiliseringscampagnes en gerichte intensieve handhaving. En tegelijkertijd moet ook gekeken worden naar de afstemming met andere beleidsterreinen. Voor een succesvolle gedragsbeïnvloeding is het essentieel dat sensibilisering en handhaving, tot nog toe twee grotendeels gescheiden werelden, beter op elkaar afgestemd worden. Voor een goed resultaat is samenwerking van groot belang zodat alle organisaties die zich met gedragsbeïnvloeding bezig houden dezelfde taakopvatting delen.

Het Beleidsplan vervolgt met een hoofdstuk over de financiering van de programma's en een hoofdstuk over hoe Zeeland zich in de komende jaren wil voorbereiden op de verwachte definitieve systemsprong naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers in de periode na 2020 (hoofdstuk 5 en 6). Tot slot wordt beschreven hoe we op hoofdlijnen het beleid willen vertalen naar uitvoering.

2. Programma infrastructuur

2.1 Uitgangspunten

Een duurzaam veilige Zeeuwse verkeersinfrastructuur vormt de noodzakelijke basis op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers: het minimaliseert menselijke fouten en beperkt de ernst van de gevolgen ervan. Landelijk en ook in Zeeland staan de hoofdprincipes van Duurzaam Veilige infrastructuur - binnen en buiten de bebouwde kom - niet ter discussie. In de afgelopen decennia is er op het gebied van infrastructuur dan ook al heel veel gebeurd. Er is veel onderzocht, uitgewerkt en uitgevoerd. Maar we zijn er nog niet. We weten vrij goed wat de opgaven voor de komende jaren zijn om onze infrastructuur binnen en buiten de bebouwde kom Duurzaam Veilig in te richten. In dit hoofdstuk wordt nader uitgewerkt welke maatregelen en instrumenten nodig zijn om tot Duurzaam Veilige infrastructuur te komen.

2.2 Opgaven

In de voorbereiding van dit beleidsplan zijn, zoals is uitgelegd in paragraaf 1.2, in het najaar van 2009 werksessies georganiseerd waarin de *verkeersveiligheidsopgaven* zijn geïnventariseerd waar we in Zeeland de komende jaren samen voor staan. Uit de werksessie met wegbeheerders en andere bij verkeersinfrastructuur betrokken organisaties kwam een lijst met 14 prioritaire infrastructuuropgaven:

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 dorpse 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.

Wat deze 14 punten vooral zeggen is dat een krachtige voortzetting en vooral ook een systematische en onversneden realisatie van Duurzaam Veilig gewenst is. De kern van deze 14 punten is namelijk puur Duurzaam Veilig. Dat resulteert in vijf DV-kwesties als kern van de infrastructuuropgave, met een Zeeuws randje eromheen:

- a. Toepassen van wegencategorisering binnen de bebouwde kom op basis van Duurzaam Veilig, waarin de gewenste functie van wegen het uitgangspunt is, uitmondend in herinrichting van wegen en verkeerscirculatiemaatregelen: weren van niet-bestemmingsgebonden verkeer uit verblijfsgebieden en een ingrijpen op snelheid in die verblijfsgebieden.
[opgave 1-4-5-6]
- b. Inrichting van de verkeersaders binnen de bebouwde kom (de 50-km en soms 70-km wegen) als werkelijk duurzaam veilige gebiedsontsluitingswegen: absolute scheiding met langzaam verkeer op wegvakken, minimalisering van het aantal kruispunten en rotonden en VRI-oplossingen om de resterende kruisingen veilig te maken.
[opgave 3]
- c. Een heldere gebiedsgewijze categorisering van wegen buiten de bebouwde kommen, vanuit beoogde functies, en niet vanuit de huidige intensiteiten, bestaande vormgevingen en politieke standpunten, wat tevens moet leiden tot passende snelheidslimieten en verkeerscirculatiemaatregelen.
[opgave 7 en deels 8]
- d. Inrichting van de verkeersaders buiten de bebouwde kom (de 80- en 100-km wegen) als werkelijk duurzaam veilige wegen. Dat geldt zowel voor kruispunten (weinig aansluitingen, lage snelheden en scheiding van afbuigrichtingen) als de wegvakken (gescheiden rijbanen).
[opgave 9-10 en deels 11]
- e. Maatwerkoplossingen voor 'grijze' wegen. Sommige wegen passen niet in een duurzaam veilige wegencategorisering en zullen daarom ook structureel 'grijs' moeten blijven, omdat ze nu eenmaal zowel een flinke verkeersfunctie als een flinke verblijfsfunctie hebben. Om de categorisering zoals aangegeven in de punten a en c helder en strak te houden, moeten deze grijze wegen altijd als een aparte categorie zichtbaar blijven. Deze grijze wegen vragen nu eenmaal om maatwerkoplossingen die bedacht en uitgevoerd moeten worden.
[opgave 2 en deels 8 en 11]

De resterende opgaven (12/13/14) kunnen gezien worden als specifieke buitengebied-kwesties in Zeeland:

- f. Interlokaal fietsverkeer -vooral scholieren- die op de vele plattelandswegen van Zeeland een veilige(r) plaats moeten hebben.
- g. De gevaarzetting van het landbouwverkeer op routes die daar vanuit verkeersveiligheid bezien niet optimaal voor zijn (minstens ten dele verbonden aan punt f).
- h. De gevaarzetting van het vrachtverkeer op routes die daar vanuit verkeersveiligheid bezien niet optimaal voor zijn (minstens ten dele verbonden aan punt f) (kwaliteitsnetwerk).
- i. En een typisch Zeeuws probleem: de zomerdrukke. Infrastructuurbeleid heeft sowieso te kampen met verschillende verkeersintensiteiten per etmaal en dag. In Zeeland komt daar nog een enorm seizoenseffect bovenop, met vooral negatieve gevolgen voor de

doorstroming en verkeersveiligheid op doorgaande wegen en voor de verkeersveiligheid in het buitengebied (daarmee is dit punt sterk verbonden aan de punten f en g).

Opm.: bij het verbeteren van de verkeersveiligheid speelt ook het beheer en onderhoud van wegen een rol. Verkeersveiligheid vraagt om kwalitatief goed onderhouden wege

2.3 Het Zeeuwse programma DV-infrastructuur

Kerdoel:

1. *In 2020 beschikt Zeeland over een duurzaam veilige verkeersinfrastructuur.*

Hoe bereiken we in Zeeland een duurzaam veilige verkeersinfrastructuur? Hoe lossen we de kernopgaven waar we voor staan, zoals geformuleerd in de vorige paragraaf, samen op? We zetten daar vijf instrumenten voor in:

Kerninstrumenten:

- a. *een kwalitatieve audit van het wegennet:*
 - *wegfuncties vaststellen (DV-netwerk-toets);*
 - *inrichtingsknelpunten signaleren (DV-wegen-toets);*
- b. *werkateliers voor duurzaam veilige oplossingen voor probleemwegen/gebieden;*
- c. *verankering van gezamenlijk werkprogramma in eigen beleid van wegbeheerders;*
- d. *draagvlak verwerven door kennisuitwisseling, benchmarking en proefprojecten;*
- e. *zicht houden op de voortgang door organisatie van overleg en monitoring.*

Met de inzet van de eerste 2 instrumenten willen we op korte termijn tot een gezamenlijk uitvoeringsprogramma komen. De inzet van de laatste 3 instrumenten moet waarborgen dat dit gezamenlijke werkprogramma ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

2.3.1 Een kwalitatieve audit van het wegennet

Het Zeeuwse wegencategoriseringsplan, voor buiten de bebouwde kom, bestaat uit 5 verkeers-planologische functies. Deze functies geven de relatie aan tussen enerzijds planologie en planologisch gebruik en anderzijds vervoer en/of verkeer over de weg. Deze verkeersplanologische functies zijn vertaald naar de 3 duurzaam veilige wegcategorieën volgens de SWOV (stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangsweg), met ieder hun eigen inrichtingskenmerken. Binnen de 3 wegcategorieën en eigen kenmerken, is vervolgens een differentiatie toegepast op concreet inrichtingsniveau in totaal 8 wegtypen. Bij het samenstellen van het wegencategoriseringsplan, dat in 2010 door GS is vastgesteld, is vooral op hoofdlijnen Zeelandbreed gewerkt en speelde pragmatisme een belangrijke rol bij het toewijzen van de wegtypen. Als basis voor de vervolgaanpak is het wegencategoriseringsplan een prima beleidsinstrument, maar dat dient vervolgens wel verder uitgewerkt te worden. De komende decennia willen we "op weg naar nul". Dan is het zaak de principes van duurzaam veilig zo goed mogelijk te hanteren. Omdat ontwikkelingen niet stilstaan en andere beleidsterreinen bij de uitwerking van het categoriseringsplan een rol spelen, is het nodig om bij de verdere uitwerking van het categoriseringsplan regelmatig de komende decennia een zogenaamde DV-netwerk-toets uit te voeren op zowel het hoofdwegennet Zeelandbreed als op het gehele wegennetwerk binnen gebiedsgerichte projecten. Daarbij is het zaak om kritisch te kijken naar het aantal wegtypen passend binnen de drie wegcategorieën. Gestreefd wordt naar zo min mogelijk wegtypen want dan kom je immers zo dicht mogelijk uit bij de drie wegcategorieën. Grijsse wegen of weggedeelten zijn op voorhand niet uit te sluiten. Maar "op weg naar nul" is gediend met zo weinig mogelijk of het liefst geen grijsse wegen.

Naast bovengenoemde DV-netwerk-toets is het zaak om ook een DV-wegen-toets uit te voeren. De inrichting van de wegtypen volgens de principes van duurzaam veilig is immers eveneens van eminent belang. Daar kan in de toekomst nog winst geboekt worden. Naast het Zeeuwse wegencategoriseringsplan heeft een deel van de wegbeheerders daarbinnen ook een eigen categoriseringsplan. Ook voor deze plannen geldt bovenstaande en volgende aanpak.

a. DV-netwerk-toets:

- Een verkeersfunctie-indeling in Zeeland maken van: (a) routes die de eilanden met elkaar en met Nederland verbinden; (b) routes die dorpen en steden onderling verbinden; (c) routes die kernen en wijken binnen gemeenten verbinden (gewenste netwerk).
- Dan naast de gewenste verkeersfunctie, het huidige gebruik zetten: (a) zit autoverkeer over langere afstanden echt op die eilandverbindende routes; (b) zit interlokaal autoverkeer tussen steden en dorpen niet op andere routes; (c) zorgen de routes tussen kernen en wijken echt voor rustige verblijfsgebieden.
- Vervolgens vaststellen waar de verkeersfunctie blijvend conflicteert met de verblijfsfunctie: vaststelling van structureel grijze wegen, waar maatwerkoplossingen voor gezocht moeten worden.
- Uitmondend in definitieve keuzes: een aangepaste wegencategorisering.

Uiteindelijk leidt dat tot een verbindend wegennet met drie wegfuncties, corresponderend met drie schaalniveaus:

- I. **Stroomwegen:**
Routes die de eilanden met elkaar en met Nederland en België verbinden.
- II. **Gebiedsontsluitingswegen:**
 - a. **Routes die dorpen en steden binnen een regio verbinden.**
 - b. **Routes die wijken en kernen binnen gemeenten verbinden.**
- III. **Erftoegangswegen:**
Overige wegen.

b. DV-wegen-toets:

Vaststellen waar de huidige inrichting van de weg niet aansluit bij de gewenste functie, gezien het verwachte gebruik en enkele essentiële DV-kenmerken van de wegen: aanwezige aantal rijstroken, parallelwegen/fietspaden, kruispuntvormen, rechtstanden, zichtlijnen, erfontsluitingen. (N.B. De essentiële elementen uit de VSGS-scan.) Op deze manier wordt duidelijk welke wegen moeten worden aangemerkt als probleemwegen: een eindige lijst met wegen waarvan de inrichting nog niet duurzaam veilig is en die dus moeten worden aangepakt.

Op deze manier wordt duidelijk welke wegen moeten worden aangemerkt als probleemwegen: een eindige lijst met wegen waarvan de inrichting nog niet duurzaam veilig is en die dus moeten worden aangepakt.

Spelen' in de driehoek functie-inrichting-gebruik blijft de kern van categorisering en de basis van het infrastructuurbeleid. Deze driehoek is ook de kern van de door de SWOV ontwikkelde meetmethodiek rond veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten (VSGS). VSGS beziet vanuit feitelijk *gebruik* ('te snel rijdend autoverkeer') en feitelijke *inrichting* ('nodigt ook uit tot snel rijden') een discrepantie met de beoogde *functie* ('erftoegangsweg en daarom 60 km/u'). Ook de door het Waterschap Zeeuwse Eilanden ontwikkelde methodiek *FIETSMAAT* is hierop gebaseerd: fietsintensiteiten en autointensiteiten (*gebruik* dus) worden afgezet tegen de *inrichting* (vooral wegbreedte) En als het niet spoort moet ofwel de *inrichting* of de *functie* aangepast worden.

Keuze voor audit - met nadruk op gebruik expertise door kwalitatieve insteek

Teneinde te verzekeren dat alle wegbeheerders ook daadwerkelijk een audit uitvoeren, dit op een kwalitatief goede en eenduidige manier gebeurd en de audit ook korte tijd na vaststelling van het beleidsplan wordt opgepakt en uitgevoerd, is enige regievoering en ondersteuning vereist. Daarom zal het ROV-team de regie op zich nemen en een deskundig bureau inschakelen voor de uitvoering van de audits. De audits worden in nauwe samenwerking met de wegbeheerders uitgevoerd, gebruik makend van daar aanwezige kennis en expertise en van beschikbare gegevens over autoverkeer en ongevallen. Waar nodig kunnen samen met de wegbeheerder weginspecties worden uitgevoerd.

De audit voor het wegennet buiten de bebouwde kom wordt gebiedsgewijs opgepakt samen met de beboude-wegbeheerders. De audit voor de wegennetten binnen de bebouwde kommen in nauwe samenwerking met de betrokken gemeente. Voor beide elementen zal een doorlooptijd van enkele maanden kunnen volstaan. Na onderlinge afstemming kan er in de eerst helft van 2011 een aangepaste wegcategorisering liggen met een concrete lijst van probleemwegen (waarvan de inrichting niet overeenstemt met de gewenste functie).

2.3.2 Werkateliërs voor duurzaam veilige oplossing probleemwegen/gebieden

Voor de probleemwegen/gebieden moeten oplossingen worden gevonden om de inrichting in overeenstemming te brengen met de gewenste functie. Het zoeken van oplossingen willen we nadrukkelijk samen doen, om een aantal redenen:

1. Maximaal gebruik maken van de praktische kennis en creativiteit die collega-wegbeheerders hebben. Daarmee zorgen wij voor een kwaliteitsgarantie via *intersubjectiviteit*.
2. Als wegbeheerders bij vergelijkbare problemen met vergelijkbare prioriteit, voor vergelijkbare maatregelen kiezen met vergelijkbare maatregelkosten, zullen gemeenten sneller beslissen de maatregelen ook daadwerkelijk te realiseren.
3. Juist door het samen denken over en kiezen van concrete maatregelen, wordt bevestigd dat we allemaal op weg zijn/kunnen/willen (*Op weg*) naar nul.

Het instrument hiervoor zijn werkateliërs waarop wegbeheerders met vergelijkbare knelpunten op verschillende schaalniveaus (provincie, regio, gemeenten) bijeen komen om met elkaar en met de politie naar integrale oplossingen te zoeken of samen concrete voorstellen voor oplossingen te beoordelen (collegiale toetsing). De lijst met probleemwegen/gebieden wordt daarvoor opgeknipt in min of meer vergelijkbare

probleemwegen. Samen worden streefbeeldmaatregelen uitgewerkt. Het ROVZ zorgt voor de inbreng van landelijke kennis.

Bij het zoeken naar oplossingen zal zoveel mogelijk worden geanticipeerd op verwachte ontwikkelingen en zullen ook nieuwe beleidsrichtingen worden verkend en zo mogelijk toegepast.

We denken in ieder geval aan:

- ruimtelijke ontwikkelingen: nieuwbouw of herinrichting van gebieden;
- de positie van ouderen in het verkeer: bij ontwerp infrastructuur rekening houden met ouderen;
- de positie landbouwverkeer op de Zeeuwse wegen: een netwerk hoofdroutes landbouwverkeer;
- de positie van fietsers op wegen in het buitengebied: keuzes in scheiden en mengen in relatie tot autoverkeer en landbouwverkeer, inrichting van wegen/parallelwegen/ fietspaden(een/twee-richting);
- uitkomsten van het Zeeuwse onderzoek samen met de SWOV naar bermongevallen;
- uitkomsten van landelijk onderzoek naar groeiend aantal letselslachtoffers onder fietsers, m.n. als gevolg van oversteekongevallen met fietsers op kruispunten binnen de bebouwde kom;
- uitkomsten van landelijk onderzoek naar het grote aantal ernstige fietsongevallen, waarbij geen gemotoriseerd verkeer betrokken is;
- de toepassing van inzichten met een integrale benadering vanuit een landschapsbewuste verkeersvisie.

2.3.3 Verankering werkprogramma in eigen beleid

Het eindresultaat van de maatregelsessies is een gezamenlijk werkprogramma voor de komende tien jaar, en vooral ook een 'eindige lijst'. Door duidelijk te maken dat deze maatregelenlijst eindig is, is het stipje op de horizon bereikbaar in beeld gebracht. Dat kan zeker een boost geven aan de politieke steun: het besef dat een Duurzaam Veilige infrastructuur bereikbaar is, dat het een werkelijk programma kan zijn!

Dit gezamenlijke infrastructuurprogramma zou eind 2011 / begin 2012 bestuurlijk moeten worden vastgesteld. Uiteraard is het vervolgens aan de afzonderlijke wegbeheerders om hierin een eigen prioritering en fasering aan te brengen, waarbij gebruik gemaakt kan worden van methodieken ter bepaling van de kosteneffectiviteit zoals VVR-GIS of KEM. Maar wel binnen het commitment om het realistisch maximaal haalbare te doen om de problemen ook daadwerkelijk zo spoedig mogelijk op te lossen.

2.3.4 Draagvlak verwerven door kennismangement, benchmarking en proefprojecten

Veel infrastructuurmaatregelen zijn min of meer technisch van aard en roepen daarom maatschappelijk weinig discussie op. Bredere maatschappelijke discussies ontstaan vooral als maatregelen ingrijpender zijn en de keuzevrijheid van automobilisten beperken. Ook in het werkprogramma van dit beleidsplan zullen, móeten, dergelijke ingrijpende maatregelen zitten. Dit is noodzakelijk willen we onze hoge ambitie kunnen waarmaken.

De meeste commotie is te verwachten op maatregelen in vijf groepen:

- a. aanpak van sluiproutes in verblijfsgebieden, binnen de bebouwde kom;
- b. aanpak van sluiproutes in verblijfsgebieden, buiten de bebouwde kom;
- c. ingrijpende herinrichtingen van vooral grijze wegen (centrale dorpsstraten; oude radialen in steden);
- d. 'afwaardering' van wegen, waarschijnlijk vooral of alleen in het buitengebied, waar de vorm veel te overdadig is voor de functie en daarmee een ongewenst gebruik uitlokt (o.a. te hoge snelheden);
- e. fysiek onmogelijk maken van inhalen, op 80 km en 100 km wegen.

Het is zaak gedurende de uitvoering van dit beleidsplan op deze vijf onderdelen voortdurend te werken aan draagvlakverwerving/-vergroting:

a. Aanpak sluiproutes binnen de bebouwde kom

Burgers krijgen bij een duurzaam veilige wegencategorisering binnen de bebouwde kom, met grote verblijfsgebieden en concentratie van autoverkeer op een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen, te maken met enig omrijden. Tegelijk krijgen de burgers die in de betreffende wijken wonen, er aanzienlijke voordelen voor terug: minder verkeer, minder uitstoot/geluid, meer veiligheid. Problematisch wordt het als bijvoorbeeld door de afsluiting van een straat, meer drukte veroorzaakt wordt in een andere straat. Het is zaak geslaagde voorbeelden van ingrijpende circulatiemaatregelen rond 30-km wijken als wegbeheerders met elkaar te delen. Dit kan helpen burgers en bestuurders duidelijk te maken dat in vergelijkbare gevallen burgers elders de voordelen uiteindelijk veel groter vonden dan de nadelen. Startend met een inventarisatie van de mooiste Zeeuwse voorbeelden (o.a. Goes-West).

b. Aanpak sluiproutes buiten de bebouwde kom

Draagvlak verwerven voor circulatiemaatregelen buiten de bebouwde kommen, ligt vaak nog ingewikkelder. De groep voordeel-hebbenden is meestal veel kleiner en vooral diffuser. Het gaat immers niet om een groot woongebied. Bovendien zijn de omrij-consequenties in het buitengebied vaak groter. Bij een ambitieus verkeersveiligheidsbeleid zullen bubeko-afsluitingen tot de effectieve maatregelen behoren en daarom ook zeer wenselijk zijn. Voorbeeld: afsluitingen die erfaansluitingen vanaf één kant bereikbaar houden maar doorgaand verkeer onmogelijk maken. Daardoor worden fietsers op hun fietsroutes beschermd tegen autoverkeer dat daar niet hoeft te zijn. Draagvlakverwerving zal hier vooral ook het mobiliseren van de voordeel-hebbenden betreffen.

c. Herinrichtingen van grijze wegen

In kleinere dorpen zijn rondwegen lang niet altijd realistisch, terwijl de doorgaande verkeersfunctie bijt met de verblijfsfunctie in vaak krappere (en mooie) oude straten. Oude radialen in de steden hebben vaak een vergelijkbaar probleem: oudere dichte bebouwing naast een krap wegprofiel. Slimme herinrichtingen van dit soort straten zijn her en der succesvol uitgevoerd. Die goede voorbeelden (incl. toepassingen van *shared space*-gedachtengoed) kunnen gebruikt worden om steun te krijgen.

d. Afwaardering van wegen

Wegen opruimen als er een hogere orde weg voor in de plaats kwam - het gebeurde in het verleden zelden. Hetzelfde geldt voor het smaller maken van wegen, ook al vraagt de functie van de straat/gebied er eigenlijk om. Het gebeurt vooral zo zelden, omdat het voor velen op kapitaalsvernietiging lijkt. Afhankelijk van de mate waarin dergelijke maatregelen in het werkprogramma verschijnen, zal gewerkt moeten worden aan draagvlakverwerving: voordelen, ook op lange termijn, duidelijk maken.

e. Fysieke rijbaanscheiding

De maatschappelijk wellicht meest discutabele maatregel, maar tegelijk de maatregel waarvan - zeker in een provincie als Zeeland - de grootste effecten verwacht mogen worden. We willen

daarom een omvangrijke proef op een geschikt wegvak uitvoeren. Gepaard gaand met heldere begeleidende communicatie en gebruik makend van ervaringen van weggebruikers.

Tevens moet een uitgebreide effectmeting incl. het 'meten' van waardering uitgevoerd worden. Het is namelijk de vraag of de burgers massaal tegen rijbaanscheiding zijn, zoals het lijkt. Zeker wanneer ze de voordelen ervan kunnen ervaren. Het rustige, relaxte rijden en soms zelfs het 'mooie' ervan.

Over dit onderwerp rijbaanscheiding lijken de wegbeheerders in Nederland aardig in verwarring. Vlakbij Zeeland, op en boven Goeree, is die verwarring heel duidelijk te zien.



N57 bij Hellevoetsluis

Drie geheel verschillende trajecten, vlak bij elkaar en door velen in 1 autoverplaatsing gebruikt. Waarom tussen Goedereede en Ouddorp géén rijbaanscheiding en vlak ervoor wel? Waarom lelijk (Hellevoetsluis) en mooi (Stellendam)? En: wat vinden gebruikers eigenlijk zelf van deze vormen? Tijd voor een groot-schaliger proef!



N215 (en N57) bij Stellendam



N57 bij Goedereede

Na de zomer van 2011 zou het denken over noodzakelijke en mogelijke draagvlakmaatregelen kunnen starten, als de kern van het gezamenlijke werkprogramma infrastructuur programma er ligt. Kennis en ervaring zal ook toegankelijk worden gemaakt via de website van het ROVZ.

2.3.5 Zicht houden op voortgang door organisatie van overleg en monitoring

Ter waarborging van de uitvoering van het gezamenlijke werkprogramma is het zaak samen zicht te houden op de voortgang van de uitvoering. Dit vergt afspraken over de organisatie, onderlinge communicatie en monitoring in latere jaren:

- Zorgen voor periodiek overleg over de voortgang: enkele casussen van uitgevoerde en ook vertraagde en/of herziene uitvoeringsprojecten worden gepresenteerd en besproken.
- Tweejaarlijks of driejaarlijks een volledige update van het werkprogramma, door de audits in beperkte vorm te herhalen. Het herziene werkprogramma, incl. verslaglegging van het bereikte, gevolgd door politieke vaststelling van een geactualiseerd gezamenlijk werkprogramma.

Het ROVZ-team vervult een coördinerende en stimulerende rol bij de uitvoering van het infrastructuurprogramma. Monitoring op verschillende niveaus (provinciaal, regionaal en lokaal) vergt namelijk een sterke coördinatie. Het ROVZ-team zal zorg dragen dat kennis met elkaar gedeeld wordt en voortgangsinfo beschikbaar is voor alle partners.

3. Programma Permanente Educatie & Voorlichting

3.1 Uitgangspunten

Een duurzaam veilige Zeeuwse verkeersinfrastructuur vormt de noodzakelijke basis op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers: het minimaliseert menselijke fouten en beperkt de ernst van de gevolgen ervan. Tweede belangrijke pijler van verkeersveiligheidsbeleid is permanente verkeerseducatie: het aanleren van de noodzakelijke basiskennis, basisvaardigheden en basisattitudes om op verschillende manieren en met verschillende voertuigen op een zo veilig mogelijke wijze deel te kunnen deelnemen aan het verkeer. Zeker in fasen waarin mensen kennis maken met nieuwe vervoermiddelen (fietsen, brommen, autorijden, scootmobielen), maar ook later om kennis en vaardigheden bij te spijkeren of om te leren omgaan met beperkingen als gevolg van ouderdom.

In Zeeland coördineert het ROVZ-team de uitvoering van diverse verkeerseducatieve programma's. De uitvoering ervan gebeurt door tal van organisaties en partners. Samen hebben ze inmiddels een flink aanbod in de markt gezet op het gebied van verkeerseducatie: vele organisaties met vele programma's, gericht op vele doelgroepen. Elk programma heeft wel een zekere waarde, maar niet alles loopt even goed, niet alles is even effectief en niet alles is even belangrijk. In dit beleidsplan wordt uitgewerkt waar wij ons in de komende jaren met verkeerseducatie op willen richten: wat zijn de kerndoelen en -doelgroepen, welke actoren spelen een belangrijke rol en welke instrumenten gaan we inzetten?

3.2 Aandachtspunten

In de voorbereiding van dit beleidsplan zijn, zoals is uitgelegd in paragraaf 1.2, in het najaar van 2009 werksessies georganiseerd waarin de *verkeersveiligheidsopgaven* zijn geïnventariseerd waar we in Zeeland de komende jaren samen voor staan. Tijdens de werksessie met bij verkeerseducatie betrokken organisaties zijn een aantal aandachtspunten gesignaleerd voor het huidige aanbod van verkeerseducatie in Zeeland:

Permanente verkeerseducatie	
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/scootmobielers.
	Zeeuwse accenten
19.	Trainingen (jonge) bestuurders van voertuigen voor landbouw en grondverzet.
20.	Voorlichting over verkeersregels aan buitenlandse weggebruikers.

Deze aandachtspunten zijn meegenomen in onderstaande uitwerking van het programma verkeerseducatie van dit beleidsplan. Daarnaast is ook duidelijk dat er al een stevig basisprogramma bestaat voor permanente verkeerseducatie aan scholieren van basisscholen (ZVL) en middelbare scholen (VEVO) in Zeeland, dat verder moet worden uitgebouwd. In

hoeverre de educatie-opgaven zullen bijdragen aan de Zeeuwse ambitie, is afhankelijk van de inhoudelijke invulling, het bereik, de frequentie en de duur van het in te zetten programma.

3.3 De kern van verkeerseducatie

Bij permanente verkeerseducatie gaat het om een samenhangend - logisch op elkaar aansluitend - aanbod aan activiteiten die bijdragen aan veilig verkeersgedrag van individuele weggebruikers, op momenten dat mag worden verwacht dat dit nodig is. Activiteiten op het gebied van verkeerseducatie beogen een geïnternaliseerde verandering van het verkeersgedrag of het behoud van gewenst verkeersveilig gedrag. Educatieve activiteiten hebben betrekking op kennen (kennis), kunnen (vaardigheden) en willen (attitudes), waardoor:

- kinderen al vroeg en bij herhaling geleerd wordt hoe zij verkeersveilig kunnen deelnemen aan het verkeer;
- bestuurders van motorvoertuigen een goede rijopleiding krijgen, waarin ze (meer dan nu) wordt bijgebracht hoe verkeersonveilige situaties te voorkomen en zich vergevingsgezind te gedragen;
- kennis en vaardigheden periodiek worden bijgespijkerd door middel van voorlichting en opfriscursussen, met speciale aandacht voor oudere mensen;
- bestuurders van landbouwvoertuigen en toeristen veilig aan het Zeeuwse verkeer deelnemen.

De kern van verkeerseducatie is het aanleren van kennis en vaardigheden met uitleg over de daarbij horende attitude, op het moment dat iemand een nieuwe rol in het verkeer krijgt, met name wanneer iemand een nieuw vervoermiddel gaat gebruiken. Het is dan van groot belang dat iemand:

- uitleg krijgt over het vervoermiddel en de rol van het verkeersmiddel binnen het verkeerssysteem;
- uitleg krijgt over de verkeersregels waaraan hij/zij zich moet houden;
- uitleg krijgt van wat andere verkeersdeelnemers van hem/haar verwachten;
- training krijgt in de beheersing van het vervoermiddel;
- training krijgt in het gebruik ervan in het verkeer;
- tijdens de training leert om verkeersonveilige situaties te herkennen en te voorkomen dat er risicovolle situaties ontstaan.

Dit is in ieder geval nodig wanneer mensen leren:

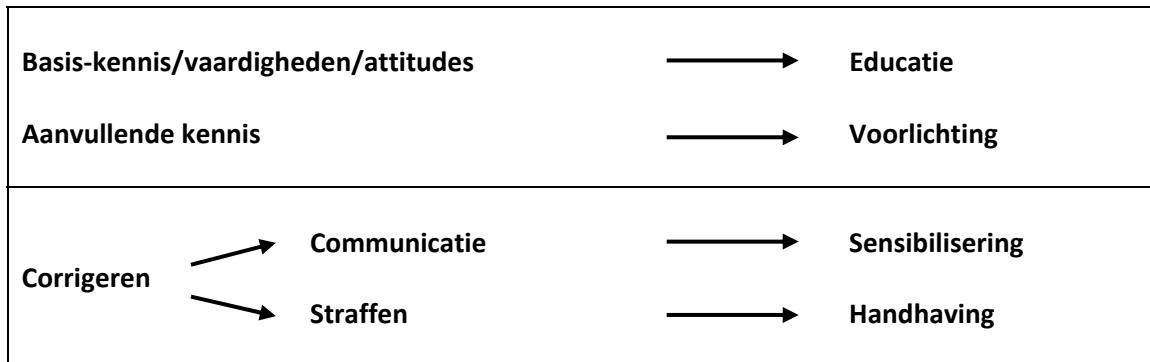
- lopen in het verkeer: kinderen 2-6 jaar;
- fietsen: m.n. kinderen 4-12 jaar;
- brommen/scooteren: m.n. jongeren van 16-17 jaar;
- tractorrijden: m.n. jongeren van 16-17 jaar;
- autorijden: m.n. jong-volwassenen tussen 18-24 jaar;
- motorrijden: m.n. jong-volwassenen tussen 18-24 jaar;
- scootmobielen: m.n. 65-plussers.

In die fasen is de zwaarste inzet van verkeerseducatie nodig, moet het aanleren van bepaalde basiskennis, basisvaardigheden en basisattitudes zijn gewaarborgd - liefst door:

- het behalen van een verkeersdiploma of rijbewijs;

- verkregen na het afleggen van een examen met een theorie- en praktijkdeel;
- afgenomen door een gecertificeerde instantie.

Activiteiten op het gebied van verkeerseducatie beogen een geïnternaliseerde verandering van het verkeersgedrag of het behoud van gewenst verkeersveilig gedrag. Naast educatie zorgen ook sensibilisering en handhaving voor verkeersveilig gedrag. In het volgende overzicht wordt aangegeven hoe zich educatie, voorlichting, sensibilisering en handhaving tot elkaar verhouden.



Verkeerseducatie legt de basis voor goed gedrag door mensen basiskennis, basisvaardigheden en basisattitudes bij te brengen, waardoor mensen in staat zijn op een veilige manier deel te nemen aan het verkeer. Soms is aanvullende *voorlichting* nodig wanneer er nieuwe verkeersregels van kracht worden (voorrang fietsers van rechts, brommer op de rijbaan, EHK). Echter, wanneer weggebruikers hun kennis en vaardigheden onvoldoende in praktijk (dreigen te) brengen, moet corrigerend worden opgetreden. Zeker als mensen doelbewust ongewenst risicovol verkeersgedrag vertonen: bravour-gedrag (lekker scheuren), haast-gedrag (ik ga gewoon door rood), hufterig gedrag (bumperkleven, rechts inhalen). Dit gedrag corrigeren kan door inzet van communicatie en handhaving. Communicatie gericht op het corrigeren van iemands verkeersattitude noemen we sensibilisering. *Sensibilisering en handhaving* richten zich op het voorkómen en bestrijden van een ongewenste attitude. Daarom komen beide in samenhang aan de orde in hoofdstuk 6. Dit neemt niet weg dat ook in educatieve activiteiten er nadrukkelijk aandacht wordt geschonken aan de attitudes van verkeersdeelnemers.

Bij de beïnvloeding van attitude en gedrag spelen een aantal factoren een rol:

- de sociale omgeving (peer group). Familie, ouders, vrienden, de club, etc. oefenen vaak invloed uit op de attitude en gedrag van individuen. Deze invloed kan veel meer dan tot nu aangewend worden om verkeersgedrag te beïnvloeden. Bijvoorbeeld bij het kinderen in het verkeer speelt het voorbeeldgedrag van ouders een grote rol;
- automatisch gedrag. Veel verkeersgedrag wordt geleid door vuistregels, automatismen en stimuli in de omgeving, zonder dat wij ons daarvan vaak bewust van zijn. Educatie gericht op het beïnvloeden van gedrag via kennis en attitudes zal zelden toepasbaar zijn op automatisch gedrag. De SWOV ziet beïnvloeding van automatisch gedrag als een kansrijke strategie binnen verkeerseducatie;
- Fouten in het verkeer. Dit hoeft niet altijd het gevolg te zijn van bewust of onbewust, onbedoeld onjuiste gedragingen. Het komt ook regelmatig voor dat keuzes gemaakt worden op basis van onjuiste informatie.

In de doorvertaling van beleid naar uitvoering moeten deze factoren meegewogen worden.

3.4 Het Zeeuwse Verkeerseducatieprogramma

Het Zeeuwse verkeerseducatieprogramma richt zich op negen doelgroepen. Voor alle doelgroepen geldt dat we drie kerndoelen zullen nastreven. Verkeersdeelnemers moeten:

- een goede (rij)opleiding krijgen
- de verkeersregels kennen
- na enige tijd een opfriscursus krijgen, niet alleen om kennis bij te spijkeren, maar ook om mensen te wijzen op ingesleten fouten in het routinematig (automatisch) rijgedrag

Telkens zijn per doelgroep een aantal specifieke kerndoelen en kerninstrumenten geformuleerd, met daarbij de organisaties die een rol kunnen spelen bij het behalen van deze doelen en het toepassen van deze instrumenten.

3.4.1 4-12 jarigen

Kinderen van 4-12 jaar leren lopen en fietsen naar school. Eerst onder begeleiding, later zelfstandig, en als ze 12 jaar zijn moeten ze in staat zijn zich over onbekende routes veilig per fiets te verplaatsen in het verkeer. Om verkeersveiligheid op een hoger niveau te brengen wordt sinds 1999 gewerkt met het Zeeuwse Verkeersveiligheidslabel (ZVL). Dit is een keurmerk dat basisscholen kunnen verdienen als zij goede verkeerseducatie geven. Ditzelfde keurmerk/verkeersveiligheidslabel wordt ook in 8 andere provincies toegepast. Het ROVZ zet het ZVL Zeelandbreed in, zorgt voor de provinciebrede projectorganisatie en promotie. De gemeenten stimuleren ZVL door hun basisscholen op te roepen mee te doen. Sommige gemeenten geven deelnemende scholen een extra financiële bijdrage. Door deel te nemen aan het ZVL voldoen basisscholen automatisch ook aan hun wettelijke plichten op het gebied van verkeerseducatie. Tien jaar inspanning heeft ertoe geleid dat ongeveer een kwart van alle circa 230 basisscholen in Zeeland een label hebben gehaald.

Gezien het belang van het educatiedoel voor de doelgroep - kinderen van 12 jaar moeten beschikken over noodzakelijke basiskennis en basisvaardigheden en basisattitudes om zich over onbekende routes veilig per fiets te verplaatsen in het verkeer - is het wenselijk dat in de komende 10 jaar bereikt wordt dat alle basisscholen meedoen aan het ZVL, zodat wordt gewaarborgd dat 100% van de scholieren over een goede verkeerseducatie-basis beschikken voor een veilige deelname aan het verkeer, afgerond met een verplicht verkeersexamen, wanneer zij de basisschool verlaten.

Kerndoel:

1. *In 2020 beschikken alle Zeeuwse basisscholen over het ZVL.*

Kerninstrument:

- a. *Het Zeeuwse Verkeersveiligheidslabel (ZVL).*

Actoren:

Om dit te bereiken moeten goede randvoorwaarden gecreëerd worden en is een forse extra inspanning nodig van alle bij het ZVL betrokken partijen:

- het ROVZ-team: systematisch benaderen van samenwerkingsverbanden van scholen; nieuwe bezoeker langs alle nog niet aan ZVL deelnemende basisscholen;
- de gemeenten: ZVL stimuleren door in contacten met de school op het vlak van de verkeerssituatie, aan te geven dat de school ook een eigen verantwoordelijkheid heeft

en de school op te roepen mee te doen aan ZVL. ZVL stimuleren/eisen bij beoordeling/verbetering verkeerssituatie rond de school ; beschikbaar stellen van een aanvullende financiële bijdrage aan school die mee doet met ZVL;

- de partners die onderdelen uitvoeren (VVN, ANWB): stimulering van scholen tot deelname aan ZVL; zorgen voor meer verkeersouders op basisscholen;
- bovenschoolse samenwerkingsstructuren: besluiten nemen over toepassing van ZVL voor alle lid-scholen;
- ouderraden: vragen om ZVL; (groot)ouders benaderen als verkeersouders.

Het ROVZ-team zal ervoor zorgen dat:

- scholen de beschikking krijgen over een financieel basisbedrag voor de uitvoering van ZVL;
- barrières die scholen ervaren om deel te nemen aan ZVL geïnventariseerd en geslecht worden;
- scholen via internet een duidelijk overzicht kunnen raadplegen van de beschikbare leerprogramma-onderdelen van ZVL en de wijze waarop ze deze kunnen inschakelen;
- de samenwerking met VVN verder wordt versterkt en activiteiten nauwer op elkaar worden afgestemd.

Het ROVZ-team zal verder zorg blijven dragen voor:

- de inhoudelijke verbetering en toetsing van leermateriaal en programma-elementen
- de informatievoorziening aan scholen via makkelijk toegankelijke kanalen
- de advisering van scholen over in te zetten middelen
- de verstrekking van subsidies aan deelnemende scholen

Met gemeenten zullen afspraken gemaakt worden over welk deel van de benodigde financiële middelen voor deelnemende scholen zij voortaan voor hun rekening nemen.

3.4.2 12-16 jarigen

Jongeren van 12-16 jaar behoren tot de kwetsbare verkeersdeelnemers. De overstap naar het voorgezet onderwijs brengt meestal een uitbreiding van de actieradius met zich mee en confronteert ze met ingewikkeldere verkeerssituaties. Naarmate ze het fietsen beter beheersen, wordt deze beheersing vaker negatief gecompenseerd door 'roekeloos' verkeersgedrag. Het nemen van verantwoordelijkheid vormt voor deze leeftijdsgroep een belangrijk thema in het verkeersonderwijs. Dit biedt aanknopingspunten voor het ontwikkelen van verkeersveilig gedrag. Het is dus zaak om in deze leeftijdsfase een juiste risicoperceptie te ontwikkelen. Scholen in het voortgezet onderwijs hebben hierin een belangrijke taak, zij het dat verkeerseducatie er slechts een vakoverstijgend thema is, dat is versnipperd over een aantal vakken zoals aardrijkskunde, verzorging, natuur- en scheikunde en biologie.

Daarop wordt in het huidige VEVO-project (Verkeers Educatie in het Voorgezet Onderwijs) nadrukkelijk ingespeeld met programma-onderdelen in bijvoorbeeld biologielessen en natuurkundelessen. Hier wordt ook met de leerlingen gepraat over de risico's van verkeer en over verkeersveiligheid. Als opstapje daartoe kan ook een presentatie dienen als die welke Slachtofferhulp verzorgt. Bekend is immers dat door verkeersthema's aan te laten sluiten op brede en actuele thema's die dicht bij de belevingswereld van leerlingen staan, ook de educatieve elementen een grotere slagingskans krijgen. Uiteraard bevat VEVO daarom ook de nodige sensibiliseringsonderwerpen en moet het ook worden gezien als het belangrijkste sensibiliseringsinstrument voor de doelgroep 12-16 jaar, die immers het meest effectief te bereiken is via de middelbare scholen.

Aangezien nu al op twee na alle (!) middelbare scholen deelnemen aan VEVO, zijn er nauwelijks wervingsinspanningen nodig. Het is dus vooral zaak de kwaliteit en de uitvoering van het programma te waarborgen - in het Manifest Verkeersveiligheid zijn hiervoor verzwaaarde programma-eisen geformuleerd. Verkeersveiligheid verdient namelijk continue aandacht en moet daarom volledig geïntegreerd worden in de lespakketten. Omdat de lestijd alsnog beperkt is wordt aansluiting gezocht bij andere thema's zoals gezondheidsbevordering of sociale- en weerbaarheidstrainingen en bij mogelijkheden om een maatschappelijke stage in dit teken te stellen .

Kerdoel:

1. *Alle Zeeuwse middelbare scholen nemen deel aan VEVO (tevens sensibiliseringsdoel).*
2. *De Rijksoverheid verplicht extra aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs (lobbyinzet).*

Kerninstrument:

- a. *Verkeers Educatie in het Voorgezet Onderwijs (VEVO).*
- b. *Lobbyinspanning ROVZ.*

Actoren:

Het ROVZ-team zal zorg blijven dragen voor:

- de werving van de laatste twee middelbare scholen
- de informatievoorziening aan scholen via makkelijk toegankelijke kanalen
- de inhoudelijke verbetering en toetsing van leermateriaal en programma-elementen
- de advisering van scholen over in te zetten middelen

Slachtofferhulp Nederland zal op zoveel mogelijk middelbare scholen presentaties verzorgen. VVN draagt zorgt voor een aantal onderdelen van VEVO en zal continu zorg besteden aan een kwaliteitsverbetering.

Met gemeenten zullen afspraken gemaakt worden over welk deel van de benodigde financiële middelen voor deelnemende scholen zij voortaan voor hun rekening nemen.

3.4.3 16-18 jarigen: beginnende brom- en snorfietsers

Met ingang van 1 maart 2010 moeten bromfietsbestuurders naast een theoretisch examen ook een praktijkexamen afleggen voor het behalen van het bromfietsrijbewijs. Daarvoor bieden rij scholen rijlessen aan die gericht zijn op vaardigheden, maar ook de deelname aan het verkeer.

Gelet op het relatief grote aantal ernstige verkeersslachtoffers onder jonge bromfietsers en de verwachting dat dit aantal met het nieuwe bromfietsrijbewijs nog niet drastisch zal dalen, is het de bedoeling om een aanvullende cursus aan te bieden gekoppeld aan de rijopleiding. Een andere mogelijkheid biedt de integratie van een aanvullende cursus in VEVO.

Op landelijk niveau zal tevens geëvalueerd moeten worden welk effect de invoering van het verplichte rijexamen heeft. Wanneer het aantal slachtoffers niet daalt moeten de landelijke exameneisen aangescherpt kunnen worden.

Kerdoelen:

1. *Bromfietsers volgen een aanvullende cursus gekoppeld aan het rijexamen.*
2. *Het Rijk scherpt de exameneisen voor het brom- en snorfietsrijbewijs aan, zodanig dat het aantal slachtoffers fors daalt (lobbyinzet).*

Kerninstrumenten:

- a. *Aanvullende cursus voor bromfietsers.*
- b. *Lobby-inspanningen ROVZ.*

Actoren:

Het ROVZ-team zal:

- zorg dragen voor de ontwikkeling van de cursus;
- onderzoeken of deze cursus via het VEVO-programma van de scholen of juist buitenschools via rij scholen zal worden aangeboden;
- verzekeringsmaatschappijen interesseren voor werving en mede-financiering.

VVN werkt momenteel in Brabant een aanvullende cursus uit. We zullen onderzoeken of deze ook in Zeeland kan worden aangeboden.

3.4.4 16-18 jarigen: beginnende bestuurders landbouwvoertuigen

Als je 16 jaar of ouder bent mag je op dit moment een landbouwvoertuig besturen en gebruik maken van de openbare weg wanneer je beschikt over een Trekkercertificaat. De eisen die worden gesteld aan het halen van dit certificaat zijn echter niet hoog. Er zijn plannen om een Trekkerrijbewijs voor mensen ouder dan 16 jaar in te voeren. Zeeland zal zich hiervoor inzetten. Inmiddels wordt overleg gevoerd met het Edudelta College (agrarisch onderwijs) met het oog op het integreren van het behalen van het Trekkercertificaat in het opleidingsprogramma, met extra aandacht voor risicoperceptie. Daarvoor wordt een aanvullende module op het algemene lesprogramma ontwikkeld. Deze aanvullende module richt zich naast scholieren ook op trekkerbestuurders die automatisch een trekkerrijbewijs toegekend krijgen en werknemers van grondverzetbedrijven.

Kerdoelen:

1. *Jongeren van 16 en 17 jaar die een agrarische opleiding volgen aan het Edudelta College, behalen het Trekkercertificaat en later het Trekkerrijbewijs.*
2. *Het Rijk voert een Trekkerrijbewijs in met kwalitatief hoge exameneisen (lobbyinzet).*

Kerninstrumenten:

- a. *Trekkercertificaat en later het Trekkerrijbewijs als onderdeel van het opleidingsprogramma agrarisch onderwijs Edudelta College.*
- b. *Lobby-inspanningen ROVZ.*

Actoren:

CBR zal in nauwe samenwerking met het agrarisch onderwijs en het beroepsonderwijs een theorie- en praktijkexamen ontwikkelen voor het Trekkerrijbewijs. Het ROVZ-team zal zich inzetten voor een kwalitatief goed trekkerexamen.

Het ROVZ-team zal overleg voeren met het Edudelta College voor de integratie van het Trekkercertificaat en later het Trekkerrijbewijs in het opleidingsprogramma voor agrarisch onderwijs in Zeeland, met extra aandacht voor risico-perceptie.

ZLTO en CUMELA zullen het Trekkercertificaat en later het Trekkerrijbewijs actief onder de aandacht brengen van hun achterban.

3.4.5 18-25 jarigen: beginnende automobilisten

Beginnende automobilisten hebben een relatief hoge kans verkeersslachtoffer te worden. Dat heeft te maken met onervarenheid, overschatting van de eigen rijcapaciteiten en onderschatting van risico's. Tijdens de rijopleidingen wordt tegenwoordig al meer aandacht besteed aan het inschatten van onveilige verkeerssituaties en anticiperend rijden. Op landelijk niveau moet dat nog beter worden uitgewerkt. Er zijn al een aantal ontwikkelingen op gang. Het 'rijbewijs in stappen' is reeds ingevoerd, 'begeleid rijden' of een verplicht aantal ervaringsuren tijdens de rijopleiding komen eraan. Zeeland draagt deze ideeën een warm hart toe en zal zich blijven inzetten om dit versneld landelijk in te voeren. Tevens staat Zeeland ervoor open om dergelijke initiatieven via een pilot uit te proberen.

Om onervaren rijders de kans te geven hun kennis en vaardigheden op te frissen wordt ook in Zeeland de terugkomcursus 'Trials' aangeboden. Dit is een rijvaardigheidstraining voor jonge automobilisten met als doel ze bewust te maken van de risico's in het verkeer en te leren hoe ze kunnen voorkomen dat ze in gevaarlijke situaties belanden. Het gaat dus niet om het aanleren van extra vaardigheden (waarvan inmiddels is gebleken dat dit eerder tot meer dan tot minder slachtoffers leidt). De cursus wordt aangeboden in samenwerking met ZLM-verzekeringen. Uit de evaluatie blijkt dat de deelnemers bewuster zijn van verkeersrisico's. Naast het ROVZ draagt ook ZLM-verzekeringen financieel bij. De opdracht is om meer deelnemers te werven.

Kerdoelen:

1. *30% van de beginnende automobilisten volgt de terugkomcursus Trials (tevens sensibiliseringsdoel).*
2. *Het Rijk scherpt de eisen aan voor het behalen en in de eerste jaren behouden van het autorijbewijs (lobbyinzet).*

Kerninstrumenten:

- a. *Trials.*
- b. *Lobby-inspanningen ROVZ.*

Actoren:

Het ROVZ-team zal in het kader van Trials de samenwerking met ZLM-Verzekeringen intensiveren.

3.4.6 Ervaren automobilisten en motorrijders

Ook ervaren automobilisten vertonen regelmatig onveilig rijgedrag. Als ze dat bewust doen, is er iets mis met hun verkeersattitude en zijn sensibilisering en handhaving de geëigende instrumenten. Maar er kan ook sprake zijn van foute ingesleten gewoonten (automatisch gedrag) of een overschatting van de eigen rijcapaciteiten. Na het behalen van het rijbewijs volgt er (tot de leeftijd van 70 jaar) immers geen enkel toetsmoment, waarin wordt nagegaan of men nog over de benodigde kennis van verkeersregels beschikt en of men de geleerde vaardigheden op de juiste manier toepast. De groep vertoont routinegedrag. Juist het rijden op routine kan ervoor zorgen dat er foutjes in het rijgedrag sluipen en er niet meer adequaat gereageerd wordt op onverwachte situaties. Het zou dan ook geen kwaad kunnen het eigen rijgedrag na een aantal jaren eens onder de loep te nemen door middel van een terugkomdag. Dit biedt ook een uitgelezen kans om de misschien wat weggezakte verkeerskennis op te

frissen, met bijzondere aandacht voor recente nieuwe zaken (bijv. essentiële Herkenbaarheidskenmerken).

Probleem is echter dat weinig volwassen bestuurders zin hebben in een opfriscursus. Het zal verhoudingsgewijs veel inspanning vergen om een flink deel van deze groep toch over te halen. Wellicht dat een beloning kan helpen. Hiervoor willen we in gesprek gaan met verzekeraars. Mogelijk kunnen kortingsregelingen toegepast worden, mits bestuurders deel nemen aan opfriscursussen. Ook zullen we onderzoeken via welke kanalen (denk aan bibliotheken) en via inschakeling van welke organisaties (denk aan het vrijwilligersnetwerk van de ANWB) theoretische kennis aan de man gebracht kan worden.

Daarnaast willen we grotere bedrijven aanspreken op maatschappelijk verantwoord ondernemen. Daarvoor willen we de cursus verbreden met Het Nieuwe Rijden. Bedrijven die hun medewerkers naar deze opfriscursus sturen, leveren een actieve bijdrage aan de verkeersveiligheid en het milieu, hetgeen hun imago ten goede komt.

De Zeeuwse partners in Trials, VVN, ANWB, rijsscholen en de MAG zullen worden betrokken bij het opzetten van de opfriscursus.

Kerdoelen:

1. *Zeeuwen kennen de verkeersregels beter.*
2. *ervaren automobilisten en motorrijders volgen een opfriscursus.*
3. *Het Rijk verplicht terugkomdagen (bijv. elke 10 jaar) voor automobilisten (lobbyinzet).*

Kerninstrumenten:

- a. *Voorlichting over verkeersregels.*
- b. *Een opfriscursus voor ervaren automobilisten.*
- c. *Lobby-inspanningen ROVZ.*

Actoren:

Het ROVZ-team zal zorg dragen voor:

- de ontwikkeling van een opfriscursus voor ervaren automobilisten, samen met de Zeeuwse partners in Trials, VVN, ANWB en de rijsscholen, met aandacht voor verkeersveiligheid en Het Nieuwe Rijden;
- het interesseren van verzekeringsmaatschappijen voor werving van cursisten en medefinanciering;
- werving van bedrijven die de opfriscursus willen aanbieden aan werknemers;
- een adequate voorlichting van Zeeuwen over verkeersregels via geschikte kanalen en organisaties.

3.4.7 65-plussers

Ouderen zijn een kwetsbare groep in het verkeer. Juist omdat het aantal ouderen door de vergrijzing toeneemt verdient deze groep bijzondere aandacht. Het afnemen van lichamelijke en soms ook geestelijke functies is een geleidelijk proces dat zeker in het begin vaak onopgemerkt blijft, maar wel gevolgen heeft voor het functioneren in het verkeer. Signalering van de beperkingen door een professional, erkenning ervan door de oudere, afstemmen van het gedrag op de beperkingen, dat is wat er dan nodig is. Probleem is dat ouderen hun afnemende functioneren meestal zelf niet herkennen en ook vaak niet willen erkennen. Wel hebben ouderen boven de 70 jaar elke 5 jaar een verklaring van de huisarts nodig voor de verlenging van het rijbewijs. Dit zou ook telkens een prima moment zijn voor een

adviesgesprek over hun mogelijkheden en onmogelijkheden. Maar los daarvan kan ook gedacht worden aan het aanschrijven voor een adviesgesprek van alle Zeeuwen wanneer zij 70 jaar worden en dat dan elke 5 jaar te herhalen.

Aanvullend kunnen opfriscursussen voor oudere automobilisten en vaardigheidstrainingen voor oudere fietsers een instrument vormen om verkeerskennis, -inzicht en rijvaardigheid te verhogen. Het lijkt zinvol om dit door een deskundige te laten bekijken. Uit recente evaluatie is gebleken dat cursussen gericht op kennis en zelfinzicht niet per se effectief zijn. Daarom wordt gekeken in hoeverre deze programma's verbeterd kunnen worden.

Voor ouderen geldt dat het van belang is om hun sociale omgeving te betrekken in de keuzes die ouderen kunnen maken. Daarom zullen wij ons richten op voorlichting aan hun kinderen, verzorgers en mensen van verenigingen om te helpen in het sturen op veilige vervoerswijze.

Met de groei van het aantal ouderen groeit ook het aantal scootmobielen, die bovendien een steeds grotere actieradius krijgen. Inmiddels werken VVN en ANWB aan een uniforme cursus. De meeste scootmobielen worden verstrekt door gemeenten. Met gemeenten willen we afspraken maken over het aanbieden van cursussen aan mensen die voor het eerst een scootmobiel aanschaffen via gemeente of particulier (betrekken Zeeuwse leveranciers).

Kerdoelen:

1. *Alle Zeeuwen ouder dan 70 jaar, wordt de mogelijkheid geboden tot het voeren van een adviesgesprek, met herhaling.*
2. *Alle Zeeuwen ouder dan 70 jaar wordt de mogelijkheid geboden tot het volgen van een opfriscursus autorijden.*
3. *Alle Zeeuwen ouder dan 70 jaar wordt de mogelijkheid geboden tot het volgen van een fietsvaardigheidstraining.*
4. *Alle Zeeuwen die een scootmobiel aanschaffen wordt de mogelijkheid geboden tot het volgen van een scootmobielcursus.*
5. *Het Rijk verplicht een adviesgesprek met herhaling (lobby-inzet).*

Kerninstrumenten:

- a. *Adviesgesprek over rijvaardigheid.*
- b. *Opfriscursus autorijden voor ouderen.*
- c. *Fietsvaardigheidstraining voor ouderen.*
- d. *Scootmobielcursus.*
- e. *Lobby-inspanningen ROVZ.*

Actoren:

Het ROVZ-team zal zorg dragen voor de ontwikkeling van een structuur voor vijfjaarlijkse adviesgesprekken met Zeeuwen ouder dan 70 jaar;

VVN organiseert opfriscursussen voor ouderen en beschikt over de nodige organisatiestructuur, landelijke kennis en capaciteit om deze cursussen aan te bieden.

Gemeenten stellen aanvullende eisen aan het gebruik van scootmobielcursussen en maken het volledige cursusaanbod en het adviesgesprek financieel mogelijk.

Welzijnsorganisaties en ouderenorganisaties zorgen voor promotie en deelname van ouderen aan dit aanbod.

3.4.8 Professionals

Professionele bestuurders zoals koeriers en vrachtwagenchauffeurs zijn bovenproportioneel vertegenwoordigd in verkeersongevallen. Bedrijven hebben een verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat er minder slachtoffers vallen onder hun medewerkers of veroorzaakt worden door hun medewerkers. De landelijke overheid kan dit ondersteunen door het opzetten van een kwaliteitslabel of door de opname van verkeersveiligheid in kwaliteitsmanagement systemen. VVN werkt aan een keurmerk voor bedrijven in personenvervoer en in vrachtvervoer. De EVO stimuleert de introductie van een Safety Culture in bedrijven door middel van proeven bij bedrijven, ook in Zeeland. Tot nu toe lopen er echter nog maar weinig bedrijven warm voor. Kans van slagen op brede schaal lijkt afhankelijk van veel meer landelijke stimulering of zelfs invoering van landelijke regelgeving. Overigens betreft de invoering van een safety culture zeker niet alleen gedragsmaatregelen en daarbinnen zeker niet alleen het aanleren van kennis en vaardigheden aan chauffeurs van bedrijfswagens: het gaat evenzeer of misschien nog wel meer om sensibilisering.

Kerdoelen:

1. *Deelname van Zeeuwse bedrijven aan een landelijke pilot.*
2. *Het Rijk verplicht de invoering van een Safety Culture (lobbyinzet).*

Kerninstrumenten:

- a. *Pilot Safety Culture.*
- b. *Lobby-inspanningen ROVZ.*

Actoren:

Het ROVZ-team zal samen met EVO, TLN en de Kamer van Koophandel zorg dragen voor de stimulering van Zeeuwse bedrijven tot deelname aan de landelijke pilot.

VVN zal zijn kennis inbrengen in deze landelijke pilot.

3.4.9 Toeristen en Poolse werknemers

Omdat met name de Noordzeekusten van Schouwen, Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen tijdens de vakantieperioden veel Duitse en Belgische toeristen herbergen die niet allen bekend zijn met de Nederlandse verkeersregels, is het zaak deze toeristen hierover te informeren. Liefst al voordat deze van huis vertrekt maar ook zodra deze op zijn Zeeuwse bestemming arriveert. Datzelfde geldt voor het groeiende aantal Poolse werknemers in Zeeland.

Kerdoel:

1. *Duitse en Belgische toeristen en Poolse werknemers informeren over de Nederlandse verkeersregels.*

Kerninstrument:

- a. *Informatie over verkeersregels in Duits, Nederlands, Frans en Pools.*

Actoren:

Het ROVZ-team zal zorg dragen voor de ontwikkeling en verspreiding van informatie over verkeersregels aan Duitse en Belgische toeristen en Poolse werknemers, wellicht in samenwerking met de ROV's in Noord-Brabant en Limburg.

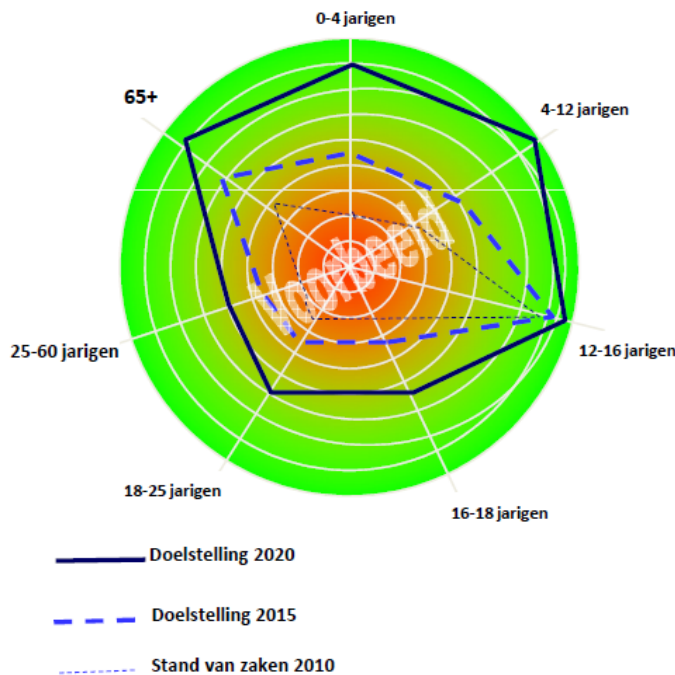
Promotie Zeeland Delta kan rol vervullen in verspreiding van het voorlichtingsmateriaal in verschillende talen.

3.5 Organisatie van overleg, monitoring en kennisuitwisseling

De coördinatie van het Verkeerseducatieprogramma wordt uitgevoerd door het ROVZ-team. Binnen dit team wordt een projectleider Verkeerseducatie Zeeland aangesteld, die verantwoording aflegt aan ROVZ plenair. Deze is verantwoordelijk voor de opzet, voortgang en kwaliteit van de uitvoering van het Verkeerseducatieprogramma. Hij draagt zorg voor een monitoringsysteem, waarmee inzicht wordt gegeven in de stand van zaken ten opzichte van de beleidsdoelen. Hij ziet toe op de inhoudelijke kwaliteit van de in te zetten kerninstrumenten. Hij zorgt voor kennisuitwisseling tussen de actoren die betrokken zijn bij de toepassing/uitvoering van deze kerninstrumenten.

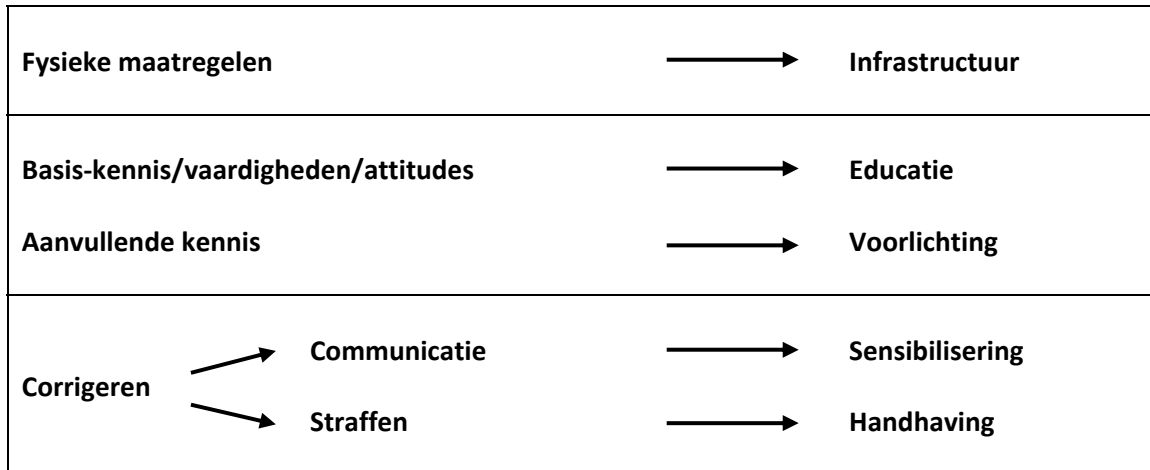
Voor het verschaffen van inzicht in de voortgang en kwaliteit van het verkeerseducatiebeleid kan wellicht gebruik gemaakt worden van het verkeerseducatiewiel. Het is een toestinstrument voor het behalen van de beleidsdoelstellingen per doelgroep zoals geformuleerd in dit beleidsplan.

(Voorbeeld)



4. Programma Sensibilisering & Handhaving

4.1 Uitgangspunten



Een duurzaam veilige Zeeuwse *verkeersinfrastructuur* vormt de noodzakelijke basis op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers: het minimaliseert menselijke fouten en beperkt de ernst van de gevolgen ervan. Tweede belangrijke pijler van verkeersveiligheidsbeleid is permanente *verkeerseducatie*: het aanleren van de noodzakelijke basiskennis, basisvaardigheden en basisattitudes om op verschillende manieren en met verschillende voertuigen op een zo veilig mogelijke wijze deel te kunnen deelnemen aan het verkeer. Soms is aanvullende *voorlichting* nodig wanneer er nieuwe verkeersregels van kracht worden (voorrang fietsers van rechts, brommer op de rijbaan, EHK). Echter, wanneer weggebruikers hun kennis en vaardigheden onvoldoende in praktijk (dreigen te) brengen, moet *corrigerend* worden opgetreden. Zeker als mensen doelbewust ongewenst risicovol verkeersgedrag vertonen: bravour-gedrag (lekker scheuren), haast-gedrag (ik ga gewoon door rood), hufterig gedrag (bumperkleven, rechts inhalen). Dit gedrag corrigeren kan door inzet van communicatie en handhaving. Communicatie gericht op het corrigeren van iemands verkeersattitude noemen we sensibilisering. *Sensibilisering en handhaving* richten zich op het voorkómen en bestrijden van een ongewenste attitude. Daarom horen ze waar mogelijk en effectief in samenhang te worden ingezet. Of het nu gaat om de eigen bescherming van de weggebruiker (helm en gordel) of om risicovol/hufterig gedrag ten opzichte van andere weggebruikers (snelheid, rood-lichtnegatie, alcohol/drugs/medicijnen).

Burgers zouden meer betrokken moeten worden bij het ontwikkelen en uitvoeren van het beleid in navolging van het Meldpunt Verkeersonveiligheid Zeeland. Zo kunnen we er voor zorgen dat zij meer verantwoordelijkheid gaan nemen voor de veiligheid in hun eigen omgeving. Dit geldt voor alle thema's binnen het verkeersveiligheidsbeleid.

Toch zijn er accenten te plaatsen: sommige thema's lenen zich meer voor sensibilisering dan andere. Ook is duidelijk dat de werelden van handhaving en sensibilisering sterk van elkaar verschillen: justitie en politie werken binnen wettelijke kaders en met harde inzet-afspraken, iets wat ver weg staat van de meeste maatschappelijke organisaties. Dit betekent dat samenwerking best lastig is en niet altijd mogelijk en zelfs niet altijd wenselijk is. Beide hebben hun eigen programma met enerzijds handhavingsacties en anderzijds sensibiliserings-

campagnes en -acties. Maar bij de onderlinge afstemming van activiteiten, hebben beide evenveel baat.

In Zeeland werken justitie, politie en wegbeheerders samen aan verkeershandhaving binnen het kader van het programma Integrale Verkeershandhaving Zeeland (IVZ), ieder met volledig behoud van de eigen beleidsautonomie. De coördinatie van IVZ ligt in handen van het ROVZ-team. Doel is om het instrument verkeershandhaving in te zetten binnen een integrale aanpak van verkeersonveilige situaties. Basis vormt een analyse van verkeersongevalsgegevens die zijn vastgelegd in een database, uitmondend in een overzicht van de meest verkeersonveilige locaties, trajecten en gebieden. Deze worden vervolgens gezamenlijk beoordeeld en in overleg worden er keuzes gemaakt over de te treffen (mix van) maatregelen op het gebied van infrastructuur, voorlichting, sensibilisering en handhaving. Na bestuurlijke besluitvorming door betrokken partijen moeten de maatregelen vervolgens worden uitgevoerd, gemonitord en geëvalueerd. Te treffen maatregelen op het gebied van verkeershandhaving worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma IVZ.

Belangrijk uitgangspunt voor alle handhavingis geloofwaardige handhaving = draagvlak voor handhaving. Als handhaving niet geloofwaardig is, daalt de maatschappelijke acceptatie van handhavingsacties en daarmee de effectiviteit ervan. Rechtvaardigheid en vertrouwen dragen bij aan de bereidheid om normen na te leven. En duurzame normnaleving is het ultieme doel van verkeershandhaving.

Door regelmatig, op verschillende plaatsen en op een zichtbare manier te handhaven en door publiciteit te geven aan deze handhavingsacties, wordt de bekendheid bij burgers vergroot en daarmee de door de burgers gepercipieerde subjectieve pakkans. Hoe groter deze subjectieve pakkans, hoe groter de preventieve werking en hoe groter het positieve effect op de verkeersveiligheid. Op die manier kan van handhaving dus zeker ook een preventieve werking uitgaan, die nog verder kan worden versterkt door gelijktijdig campagne te voeren.

Dat handhaving - ook met duurzaam veilige infrastructuur en permanente educatie, voorlichting en sensibilisering - nodig blijft, zolang er geen dwingende in-car systemen zijn die onveilig rijgedrag onmogelijk maken, is onomstreden. Zowel in de Strategische Visie Verkeershandhaving van BVOM (mei 2008) als in de Strategische Nota Politieverkeerstaak (september 2009) is dit een onbetwist(baar) uitgangspunt.

Uit een analyse van een groot aantal campagnes in het kader van het Europese project CAST (Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic safety), blijkt dat campagnes effectiever zijn als zij:

- zich richten op specifiek groepen i.p.v. op het algemene publiek
- een specifiek thema aanboren dat de doelgroep relevant vindt
- mensen persoonlijk aanspreken op hun gedrag
- zo mogelijk worden gecombineerd met handhaving

Vooraf op elkaar afgestemde lokale sensibiliserings- en handhavingsacties, met een concrete uitwerking en inzet van mensen/organisaties op lokale schaal, blijken vaak effectief te zijn.

4.2 De opgaven en doelgroepen

In twee afzonderlijke werksessies die ter voorbereiding van dit Zeeuwse beleidsplan in het najaar van 2009 zijn georganiseerd, zijn de belangrijkste opgaven/doelgroepen

geïncventariseerd waar we ons in Zeeland de komende jaren op moeten richten als het gaat om permanente verkeerssensibilisering en permanente verkeershandhaving. Hieronder de uitkomst van deze werksessies.

Permanente verkeerssensibilisering	
1.	Risicovol rijgedrag van fietsende scholieren 12-16 jaar.
2.	Risicovol rijgedrag van bromfietzers 16-18 jaar.
3.	Risicovol rijgedrag van jonge automobilisten en motorrijders 18-24 jaar.
4.	Risicovol rijgedrag van automobilisten 24-65 jaar.
5.	Alcohol- en drugsgebruik door automobilisten.
Zeeuwse accenten	
6.	Risicovol rijgedrag (jonge) bestuurders voertuigen voor landbouw en grondverzet.
7.	Drugsgebruik van buitenlandse automobilisten op terugroutes naar België.

Permanente verkeershandhaving	
8.	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.
9.	Risicovol rijgedrag van bromfietzers, motorrijders en automobilisten.
10.	Gerichte alcoholcontroles op weekavonden, zaterdagavond en zondagmiddag, en bij evenementen.
11.	Drugsgebruikcontroles nabij coffeeshops.
12.	Rood licht negatie: bredere inzet vaste camera's.
13.	Blijvende controles op helm- en gordelgebruik, verlichting, veilige lading.
Zeeuwse accenten	
14.	Alcoholcontroles in toeristische uitgaansgebieden in de zomer.
15.	Drugsgebruikcontroles buitenlandse automobilisten op terugroutes naar België.

Wat direct duidelijk wordt uit de twee inventarisaties is de logica van afstemming van acties op het gebied van sensibilisering en handhaving. Het gaat immers voor een deel om dezelfde doelen en doelgroepen: vergelijk bijv. 1 t/m 4 (sensibilisering) met 9 (handhaving) en 5 (sensibilisering) met 10+11 (handhaving).

Dit is ook precies de gedachte achter een aantal campagnes die zijn vermeld op de Campagnekalender Verkeersveiligheid 2010:

- i. de **BOB-campagne** (in december-januari-februari en juni-juli-augustus)
- ii. de **Rij met je hart**-campagne (van april tot half juni)
- iii. de **Bromfietshelm**-campagne (van half augustus tot eind oktober)
- iv. de **Autogordel**-campagne (van half augustus tot eind oktober)
- v. de **Fietsverlichting**-campagne (van eind oktober tot half december).

In onderstaande tabel zijn de 15 opgaven uit de werksessies gerelateerd aan handhavingsthema's en sensibiliserings-doelgroepen.

			Sensibilisering							
			12-16	16-18		18-24		24-65		(buitenl.)
			fiets	brommer	tractor	auto	motor	auto	motor	toeristen
Handhaving	A.	Snelheid		2+9	6	3+8+9	3+8+9	4+8+9	4+8+9	
	B.	Agressief rijgedrag	1	2+9	6	3+9+12	3+9+12	4+9+12	4+9+12	
	C.	Rijden onder invloed				5+10	5+10	5+10	5+10	14
			alcohol							
			drugs			11	11	11	11	7+15
	D.	Zelfbescherming	fietslicht	13						
		helm		13						
		gordel				13		13		

4.3 Programma: mix van sensibilisering en handhaving

Bestrijding van risicovol gedrag vraagt de inzet van sensibilisering (preventie) en handhaving (repressie) op de volgende thema's:

1. Snelheid.
2. Rijden onder invloed (alcohol, drugs, medicijnen).
3. Zelfbescherming: fietsverlichting, helm, gordel, kinderzitjes .
4. Agressief rijgedrag.

Hieronder wordt per thema telkens het programma voor handhaving en sensibilisering gepresenteerd. Als het gaat om een zo effectief mogelijke inzet van acties op het gebied van handhaving en sensibilisering gelden de volgende uitgangspunten:

- De in paragraaf 4.1 in een apart kader geformuleerde lessen over effectieve sensibiliserings- en handhavingsacties, vormen een belangrijk uitgangspunt voor de hieronder gepresenteerde programma. In het programma wordt vooral ingezoomd op gerichte lokale acties.
- Het bepalen van de handhavingsinzet van de politie is en blijft uiteraard volledig een zaak van Justitie en Politie. Doel van deze handhavingsinzet is het bevorderen van de verkeersveiligheid en een duurzame normhandhaving. De handhavingsinzet wordt getoetst of dit bijdraagt aan de gestelde doelstelling. Dit vraagt een zekere optiekverschuiving. Het uitschrijven van processen verbaal of het innen van een bepaald bedrag aan boetes mag dus geen doel op zich zijn. In het kader van dit Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland willen alle partijen een volgende stap zetten in een meer doelgerichte inzet van verkeershandhaving op de verschillende thema's.
- Elk jaar stelt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met het Openbaar Ministerie, de Politie en de ROV's, een *Campagnekalender Verkeersveiligheid* op. Hierin staan de thema's van de verkeersveiligheidscampagnes aangegeven. Aan enkele van de op deze kalender vermelde campagnes werken alle ROV's in Nederland - dus ook het ROVZ - mee.

4.3.1 Snelheid

Kerndoel:

1. Op onveilige wegvakken en kruispunten op 50/70/80/100/120 km wegen en in 30 km en 60 km gebieden met relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers, zijn geloofwaardige snelheidslimieten gerealiseerd en houdt 90% van de weggebruikers

zich aan de toegestane snelheid; overtreders rijden gemiddeld maximaal 10% te hard. (N.B. Is doelstelling voor combinatie infrastructuur - educatie & voorlichting - sensibilisering & handhaving.)

PROGRAMMA SNELHEIDSHANDHAVING

Snelheid is een belangrijke oorzaak van ongevallen. In Zeeland wordt verhoudingsgewijs hard gereden. Dat heeft ook te maken met het feit dat het relatief rustig is op de meeste Zeeuwse wegen. De automobilist heeft dan niet het gevoel dat het gevaarlijk is om wat harder te rijden dan officieel mag volgens de op die weg geldende snelheidslimiet. Als het gaat om snelheidslimieten is er eigenlijk iets geeks aan de hand: borden geven maximumsnelheden aan, maar bijna niemand rijdt zachter. Dat blijkt ook uit het feit dat “langzaam rijden” hoog scoort in *de ergernissen top 10 van weggebruikers*. Langzamer rijden dan het maximum wordt dus eigenlijk niet geaccepteerd. Ook geldt voor veel automobilisten die zich aan de snelheidslimiet houden, dat ze dit niet doen omdat ze het onveilig vinden om harder te rijden, maar omdat dit nu eenmaal de norm is en ze met het overschrijden ervan het risico lopen op een boete. Sensibiliseren op snelheid is - met uitzondering van 30 km gebieden misschien - daarom erg lastig. Het zal vooral aankomen op het zoveel mogelijk opvoeren van de handhavingsdruk (subjectieve pakkans) op onveilige wegvakken buiten de bebouwde kom en onveilige locaties voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers binnen de bebouwde kom. De handhavingsinzet van de politie op snelheid moet daarom minstens op hetzelfde niveau worden gehouden en liefst worden geïntensiveerd.

Doel van de integrale aanpak in het kader van IVZ is te komen tot wegen met een geloofwaardige snelheidslimiet met, indien nodig, een passende vorm van verkeerstoezicht. Op duurzaam veilig ingerichte wegvakken met een geloofwaardige snelheidslimiet waar toch nog sprake is van een structureel onacceptabel niveau van snelheidsovertredingen, zou dan gekozen moeten worden voor een vorm van vaste snelheidscontrole met vaste digitale camera's of trajectcontrole. In andere gevallen zullen de meer traditionele vormen van periodieke politiecontroles worden ingezet.

Uit verschillende studies in binnen- en buitenland blijkt dat snelheidscamera's het aantal letselongevallen op wegvakken met gemiddeld circa 20% verminderen. Het effect van een vaste snelheidscamera strekt zich uit tot kilometers voorbij de cameralocatie. Nederlandse automobilisten vinden duidelijk zichtbare snelheidscamera's op vaste plaatsen, meer acceptabel dan verdekt opgestelde mobiele camera's. Ook trajectcontroles zijn uitermate effectief en worden door de burger als acceptabel beschouwd vanwege een groter gevoel van rechtvaardigheid dan puntcontroles.

Uit een enquête onder de Zeeuwse bevolking begin 2010 blijkt dat er een breed draagvlak is voor snelheidscontroles: 68% vindt dit een goede zaak.

Naast deze (nieuwe) integrale aanpak van de meest onveilige locaties, is ook in de komende jaren een blijvende inzet van politiecontroles op andere onveilige wegen/kruispunten/gebieden voorzien. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de beschikbare objectieve meetgegevens over verkeersonveilige situaties, aangevuld met informatie van wegbeheerders en het Meldpunt Verkeersonveiligheid Zeeland. Met het oog op het nodige draagvlak voor handhaving is het immers niet gewenst om op snelheid te controleren op plaatsen waar dat voor de weggebruiker ongeloofwaardig is.

De snelheidscontroles worden uitgevoerd door de verkeerspolitie Zeeland. De nadruk buiten de bebouwde kom moet hier liggen op de meest onveilige wegvakken en kruispunten vooral op 80 km wegen en de drukkere 60 km wegen. Binnen de bebouwde kom ligt de focus met name op verkeersonveilige plaatsen voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Binnen de bebouwde kom zal speciale aandacht worden besteed aan “grijze wegen”: wegen met een mix van verkeersfunctie en verblijfsfunctie, die voor kwetsbare verkeersdeelnemers lastig veilig zijn in te richten en waar ‘compromissen’ vrijwel onontkoombaar zijn. Hier kunnen ook snelheidsdisplays worden ingezet die de automobilisten laten zien hoe hard ze rijden. Daarnaast zeker ook aandacht voor snelheidsproblemen in 30 km gebieden en bij schoolomgevingen, zij het dat hier nadrukkelijk eerst gekeken moet zijn naar mogelijke infrastructurele maatregelen om de snelheid te remmen (integrale aanpak). Hierin worden ook locaties en wegen waar burgers subjectieve onveiligheid ervaren meegenomen.

Kerninstrumenten:

- a. *Jaarlijkse integrale aanpak van de meest onveilige locaties/wegvakken/gebieden (IVZ): afspraken tussen wegbeheerders en politie over in te zetten maatregelenmix.*
- b. *Bredere toepassing op de eilandverbindende wegen van vormen van vaste snelheidscontrole met vaste digitale camera’s of trajectcontrole op duurzaam veilig ingerichte wegvakken met een geloofwaardige snelheidslimiet, waar toch nog sprake is van een structureel onacceptabel niveau van snelheidsovertredingen.*
- c. *Intensiveren van snelheidscontrole in 30 km en 60 km gebieden, gericht op verkeersonveilige wegvakken en locaties met relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers.*
- d. *Intensiveren van snelheidscontroles op onveilige wegvakken en kruispunten, op 50/70/80/100/120 km wegen.*
- e. *Publiciteit geven aan deze handhavingsacties en aan de resultaten daarvan.*
- f. *Versterking van de betrokkenheid van alle gemeenten bij IVZ.*

Actoren:

Coördinatie van de handhavingsinzet gebeurt via IVZ, met gebruikmaking van de beschikbare verkeersongevallendatabase en toepassing van de binnen IVZ ontwikkelde werkwijze en methodiek.

PROGRAMMA SENSIBILISERING SNELHEID

Locale sensibiliseringsacties op snelheid moeten vooral plaatsvinden in woonwijken en schoolomgevingen. Een inspirerend voorbeeld vormt de actie ‘Grip op gedrag’ die wordt uitgevoerd in de gemeente Middelburg. Gemeente, Veilig Verkeer Nederland en de lokale Politie werken daarin samen. Automobilisten worden staande gehouden: rijden ze netjes, dan krijgen ze een groene kaart; rijden ze iets te hard, dan stellen leerlingen hem vragen over zijn gedrag; rijden ze veel te hard, dan schrijft de politie een bon.

Samen met Veilig Verkeer Nederland, Politie Korps Zeeland en alle wegbeheerders zal een nadere uitwerking gegeven worden aan deze actie en het daarvoor benodigde actiemateriaal. Er zal een lijst worden aangelegd van wijken en schoolomgevingen waar de actie uitgevoerd kan worden. Er zal een planningsschema worden gemaakt zodat de actie in de komende jaren op vele plaatsen in alle Zeeuwse gemeenten zal worden uitgevoerd.

Ook zullen we samen met VVN onderzoeken op welke wijze we Zeeuwse burgers meer kunnen betrekken

Kerninstrumenten:

- a. *Een sensibiliseringsactie naar het voorbeeld van 'Grip op gedrag'.*
- b. *Publiciteit geven aan sensibiliseringsacties en de resultaten daarvan.*
- c. *Onderzoeken hoe burgers actiever te krijgen bij verbetering van de verkeersveiligheid.*

Actor:

Het Campagneteam (zie paragraaf 4.4).

4.3.2 Rijden onder invloed: alcohol, drugs, medicijnen

Alcohol en verkeer gaan niet samen. Bij 1 op de 5 ongevallen met letsel is alcohol in het spel. Rijden met een slok teveel op is onacceptabel. In de Zeeuwse samenleving is een breed draagvlak voor de bestrijding van alcohol in het verkeer. Uit een enquête blijkt dat 83% van de Zeeuwse bevolking meer alcoholcontroles door de politie wil.

Ook de gevaren van drugsgebruik en medicijngebruik - vooral in combinatie met alcoholgebruik - wanneer je een voertuig gaat besturen, zijn inmiddels wetenschappelijk aangetoond, maar zeker nog niet voldoende bekend bij automobilisten en motorrijders.

Kerdoelen:

1. Een afname in 2020 van het aantal autobestuurders dat met alcohol op achter het stuur stapt en van het aantal slachtofferongevallen waarbij alcohol in het spel is met 50%.
2. Een toename in 2020 van de risicoperceptie van de gevaren van drugsgebruik en autorijden met 50%.
3. Een toename in 2020 van de risicoperceptie van de gevaren van medicijngebruik en autorijden met 50%.

PROGRAMMA HANDHAVING RIJDEN ONDER INVLOED

Alcohol

De handavingsinzet op alcoholcontroles willen we de komende jaren verhogen teneinde het alcoholgebruik in het verkeer verder terug te dringen.

Gerichte handhaving op alcoholgebruik kan plaatsvinden:

- op door-de-weekse vrijdagen aan het einde van de middag (borrel van de zaak)
- op weekendnachten op wegen rond de Zeeuwse steden (uitgaansjeugd)
- in de zomermaanden 's avonds op wegen rond uitgaansplaatsen in steden en in dorpen langs de kust (toeristische uitgaansjeugd)
- sportkantinebezoekers
- rond grote publiekstrekkende evenementen
- toegangswegen vanuit/naar België

Maar de grootste winst zal moeten worden behaald door de aanpak van zware overtredders in het verkeer, waarvoor echter nog geen gerichte aanpak bestaat.

Drugs

Anders dan bij alcohol is handhaving op drugs nog erg lastig, zij het dat daarvoor een speekseltest als voorselectiemiddel in ontwikkeling is. Zodra die er is, ligt het voor de hand controles op alcohol en drugs te combineren.

Medicijnen

Nog lastiger is handhaving op medicijnen. Hiervoor bestaan nog geen praktische controlemethodes voor de politie. Hier moet de nadruk dus vooral liggen op sensibilisering.

Kerninstrumenten:

- a. Uitvoering alcoholcontroles.
- b. Uitvoering van speekselcontroles op drugsgebruik, zodra deze toepasbaar zijn.
- c. Publiciteit geven aan handavingsacties en de resultaten daarvan.

Actor:

Het Campagneteam (zie paragraaf 4.4).

PROGRAMMA SENSIBILISERING RIJDEN ONDER INVLOEDAlcohol

BOB is de al diverse jaren succesvolle campagne die oproept om samen op stap te gaan en vooraf af te spreken dat degene die rijdt geen alcohol voorgeschoteld krijgt. Zo ben je om toerbeurt een keer de BOB, maar de andere keren kun je gewoon alcohol drinken. Een slimme oplossing als onderwerp van een landelijke campagne die de komende jaren waarschijnlijk blijft doorlopen en waaraan alle ROV's in Nederland - en dus ook het ROVZ - medewerking zullen blijven verlenen. Er is een wintercampagne en een zomercampagne. Het is wel zaak de BOB-campagne voortdurend te blijven vernieuwen, daarbij een onderscheid makend naar verschillende doelgroepen, zodat deze aansprekend en dus effectief blijft.

Drugs

Wanneer de politie in Zeeland start met de invoering hiervan, kan een effectieve combinatie worden gemaakt met de in Zeeland ontwikkelde campagne 'Don't blow and drive': voorlichting aan de bezoekers van coffeeshops over de gevaren van rijden onder invloed van drugs. Die voorlichting is nodig omdat zij een lage risicoperceptie hebben. Deze campagne is succesvol (significante verbetering van risicoperceptie) en zal worden voortgezet. Door de voorlichting te combineren met handhavingsacties kan ook werkelijk een gedragseffect worden bereikt.

Medicijnen

Voor voorlichting over de gevaren van medicijngebruik en autorijden zal voorlichtingsmateriaal worden ontwikkeld, dat kan worden verspreid via huisartsen, apotheken, GGD-en, ziekenhuizen en andere mogelijke kanalen.

Kerninstrumenten:

1. *Alcohol: De provinciale invulling van de jaarlijkse winter- en zomercampagne van BOB.*
2. *Drugs: De campagne 'Don't blow and drive' met voorlichtingsmiddelen voor bezoekers van coffeeshops.*
3. *Alcohol en drugs: Een gecombineerde alcohol- en drugscampagne gericht op bezoekers van disco's, danceparties en andere evenementen.*
4. *Drugs: Voorlichtingsmateriaal over de gevaren van drugsgebruik en autorijden.*
5. *Medicijnen: Voorlichtingsmateriaal over de gevaren van medicijngebruik en autorijden.*
6. *Publiciteit geven aan campagnes en de resultaten daarvan.*

Actor:

Het Campagneteam (zie paragraaf 4.4).

4.3.3 Zelfbescherming: fietsverlichting, helm, gordel, kinderzitjes**Kerdoelen:**

1. *In 2020 fietst 90% van de fietsers met de juiste verlichting.*
2. *In 2020 draagt 95% van de bromfietsers/scooteraars een helm.*
3. *In 2020 draagt 95% van de auto-inzittenden een gordel voorin en 90% achterin.*
4. *In 2020 zit 95% van de jongste kinderen in een goed kinderzitje.*

GECOMBINEERD PROGRAMMA HANDHAVING EN SENSIBILISERING ZELFBESCHERMING

Acties op het gebied van zelfbescherming lenen zich bij uitstek voor op elkaar afgestemde of gecombineerde lokale acties op het gebied van handhaving en sensibilisering, met inzet van maatschappelijke organisaties en politie.

Bij scholen: controle op dragen gordels (voor- en achterin) en op aanwezigheid/kwaliteit/gebruik kinderzitjes in de auto's; 's winters op fietsverlichting.

Op routes naar middelbare scholen: 's winters controle op fietsverlichting.

In woonkernen: controles op dragen bromfietshelm.

De acties rond brommerhelm en fietsverlichting kunnen worden gecombineerd met de landelijke campagnes op deze thema's, waaraan ROVZ medewerking verleent.

Kerninstrumenten:

- a. *Uitvoering van op elkaar afgestemde of gecombineerde handhavings- en sensibiliseringsacties bij scholen gericht op dragen van gordels, gebruik van kinderzitjes en op deugdelijke fietsverlichting.*
- b. *Uitvoering van op elkaar afgestemde of gecombineerde handhavings- en sensibiliseringsacties op routes naar middelbare scholen gericht op controle op fietsverlichting.*
- c. *Controles op het dragen van bromfietshelm in woonkernen.*
- d. *Publiciteit geven aan deze acties.*

Actor:

Het Campagneteam (zie paragraaf 4.4).

4.3.4 Agressief rijgedrag

Kerdoel:

1. *Aanpakken van de Zeeuwse top 3 van ergernissen over verkeersonveilig gedrag.*

GECOMBINEERD PROGRAMMA HANDHAVING EN SENSIBILISERING AGRESSIEF RIJGEDRAG

Duurzame normnaleving is het ultieme doel van verkeershandhaving. Naast handhaving op de 'echte' verkeersovertredingen is er ook sprake van meer aandacht van justitie en politie voor de naleving van de meer algemene maatschappelijke fatsoensnormen in het verkeer. Voor deze aanpak van agressief rijgedrag is een groot draagvlak in de samenleving. Niet voor niets worden er harde termen gebruikt, zoals *asociaal* rijgedrag en *verkeershufters*. Ook wordt sinds enkele jaren op basis van enquêtes een *ergernissen top 10 van weggebruikers* samengesteld. Daarin scoren tal van vormen van agressief rijgedrag opvallend hoog. Buiten de bebouwde kom gaat het dan om zaken als bumper kleven, laat remmen, rechts inhalen en grove snelheidsovertredingen. Binnen de bebouwde kom om door rood rijden, geen voorrang verlenen, te dicht en te hard langs voetgangers of fietsers rijden.

Het beïnvloeden van de attitude van mensen die zich agressief gedragen in het verkeer is erg moeilijk omdat ze in principe tamelijk ongevoelig zijn voor 'morele praat'. Bij deze mensen toch het besef doen doordringen dat wat zij doen echt niet kan, vergt een ander verkeersveiligheidsbesef, een andere verkeersveiligheidsnorm in de (Zeeuwse) samenleving.

Een norm die hoffelijkheid, vriendelijkheid en sociaal gedrag in het verkeer voorop zet, zodat verkeershufters echt alleen komen te staan en zich gaan schamen voor hun gedrag. Moeilijk, maar niet onmogelijk. Kijk naar de BOB-campagne: met een slok op rijden is immers inmiddels niet meer stoer.

Daarom willen we gedurende de komende jaren sterk gaan inzetten op het bestrijden van *'agressief rijgedrag'* en op de promotie van *'sociaal vergevingsgezind rijgedrag'*. Als instrument kiezen we voor lokale acties, waarbij handhaving en sensibilisering gecombineerd worden ingezet. Daarmee sluiten we feitelijk aan bij een landelijke trend: een harde(re) repressieve aanpak van onacceptabel en gevaarlijk gedrag in combinatie met de positieve(re) preventieve benadrukking van gewenst gedrag. De campagnes *'Rij met je hart'* (Verkeer & Waterstaat) en *'Vriendelijk Verkeer'* (Fietzersbond) spelen hier qua slogans en uitingen ook al op in. Evenals de campagnes *'We gaan weer naar school'* (VVN) en *'Val op'* (ROVZ), die benadrukken dat weggebruikers oog moeten hebben en rekening moeten houden met elkaar. Met de keuze van lokale acties sluiten we bovendien aan bij de evaluatielessen van voorgaande campagnes (zie kader in paragraaf 4.1).

De te ontwikkelen gecombineerde handhavings- en sensibiliseringsacties zijn lokaal en worden per gemeente uitgevoerd, dan in de ene gemeente en dan in de andere. In de gemeente worden dan intensieve promotieacties voor sociaal vergevingsgezind gedrag uitgevoerd, in combinatie met intensieve politieursveillances, zowel binnen als buiten de bebouwde kom van de gemeente gericht op het aanpakken van de Zeeuwse top 3 van ergernissen over onveilig verkeersgedrag. Voor de promotieacties willen we gestandaardiseerd promotiemateriaal ontwikkelen (incl. een draaiboek), met mogelijkheden voor lokale variatie: de ene gemeente kan inzoomen op het ene thema, de andere gemeente op een ander thema.

Voor het bepalen van de Zeeuwse ergernissen top 3 wordt een lijst met onveilige verkeersgedragingen voorgelegd aan een representatieve steekproef van Zeeuwen.

Kerninstrument:

1. *Opzet en uitvoering van een meerjarige gecombineerde handhavings- en sensibiliseringscampagne in de 13 Zeeuwse gemeenten, gericht op de aanpak van agressief rijgedrag en de promotie van sociaal vergevingsgezind rijgedrag.*

Actor:

Het Campagneteam (zie paragraaf 4.4).

4.4 Organisatie van overleg monitoring en kennisuitwisseling

De organisatie van de handhaving is in Zeeland (net als in heel Nederland) in handen van politie en justitie. Met de Zeeuwse wegbeheerders wordt samengewerkt binnen het kader van IVZ.

Campagnes zijn in Zeeland het resultaat van een samenwerking tussen wegbeheerders (gemeenten, waterschap, Rijkswaterstaat, Provincie), maatschappelijke organisaties (zoals VVN, Fietzersbond), politie, het scholenveld en ROVZ. Landelijk worden de campagnes ontwikkeld en vindt afstemming plaats met de regio. In het verlengde hiervan is de afspraak met het ministerie gemaakt dat het ROVZ verantwoordelijk is voor de regionale implementatie. Het ROVZ draagt zorg voor de randvoorwaarden om uniforme en kwalitatief hoogwaardige campagnes mogelijk te maken. Dit houdt in, dat zij de campagne voor Zeeland

coördineert, verantwoordelijk is voor het campagneplan, een basispakket aan campagnemiddelen beschikbaar stelt om verzekerd te zijn van een provinciebrede uitvoering en de monitoring voor haar rekening neemt. De uitvoering is de verantwoordelijkheid van de voornoemde partnerorganisaties. Als zij meer dan het basispakket afnemen, dan zijn de kosten hiervan voor rekening van de aanvrager. Dit geldt ook voor zuiver lokale acties.

Vanwege het belang van nadere afstemming tussen handavings- en sensibiliseringsacties zal het ROVZ een Campagneteam opstarten, bestaande uit een Kernteam, dat per thema wordt aangevuld.

Het *KERNTEAM* bestaat uit een vertegenwoordiger van:

- het ROVZ-team (tevens projectleider Verkeersveiligheidscampagnes Zeeland);
- de Politie;
- VVN (incl. Meldpunt Verkeersonveiligheid).

Afhankelijk van wat er speelt, willen we per thema ook andere mogelijke organisaties aan tafel vragen, om zaken te bespreken en af te stemmen.

1. Snelheid	- <i>KERNTEAM</i> - Gemeenten (wegbeheerders) - ANWB (automobilisten) - KNMV/MAG (motorrijders) -
2. Rijden onder invloed	- <i>KERNTEAM</i> - Horeca Nederland - Sport Zeeland (sportkantines) - Gemeenten (drankvergunningen) - Indigo -
3. Zelfbescherming	- <i>KERNTEAM</i> - BOVAG - ZCF -
4. Agressief rijgedrag	- <i>KERNTEAM</i> - Gemeenten (communicatie) -

Onder auspiciën van dit Campagneteam worden de sensibiliseringscampagnes voorbereid, wordt het campagnemateriaal ontwikkeld en vindt ook de afstemming met de handavingsacties plaats. Het Campagneteam zorgt voor de planning van de (lokale) inzet van het campagnemateriaal en van de beschikbare voorlichtingsteams.

De projectleider Verkeersveiligheidscampagnes Zeeland is verantwoordelijk voor het geheel en legt verantwoording af aan ROVZ-plenair. Hij zorgt ook voor een monitoringprogramma dat inzicht geeft in de ontwikkelingen met het oog op het bereiken van de gestelde kerndoelen.

Het *KERNTEAM*, onder leiding van de projectleider, zorgt voor:

- de onderlinge afstemming van de verschillende campagnes;
- de nodige kennisuitwisseling tussen de betrokken actoren;
- continuïteit in de externe communicatie: regelmatige aandacht in de Zeeuwse media voor de handavings- en sensibiliseringsacties.

5. Financiering van de programma's

Verkeersonveiligheid kost de Nederlandse samenleving veel geld. SWOV-onderzoek heeft uitgewezen dat het jaarlijks om een bedrag van €12 miljard gaat. Vertalen we dit door naar de Zeeuwse situatie, dan betekent dit voor de Zeeuwse samenleving per jaar een kostenpost van €250 miljoen - €300 miljoen. Dit staat in geen verhouding tot de jaarlijkse investeringen in verkeersveiligheid.

Investeren in verkeersveiligheid loont dus. Dit was in 2002 ook al de conclusie van zowel de SER het SCP als het CPB (Rapport *Selectief investeren. ICES-maatregelen tegen het licht*, 2002).

Waar in dit beleidsplan steeds de gezamenlijkheid en samenwerking benadrukt wordt, kiezen we hier toch primair voor de eigen financiële verantwoordelijkheid van elke partnerorganisatie. Dit is de meest zuivere benadering, omdat het rekening houdt met de middelen die iedere partnerorganisatie ontvangt en vooral ook met wat organisaties zelf in het verleden al hebben gedaan.

Bij gelijkblijvende omstandigheden blijven de budgetten uit de BDU beschikbaar voor de Zeeuwse aanpak van verkeersonveiligheid. Voor subsidiering van infrastructurele projecten van gemeenten en waterschap wordt door de Provincie jaarlijks €2.5 miljoen gereserveerd. Bij de toewijzing van BDU-bijdragen is verkeersonveiligheid een zwaarwegend criterium. De maximumbijdrage bedraagt 50% van de subsidiabele kosten. Organisaties kunnen zoals gebruikelijk hun deel van de kosten verlagen door het aanboren van subsidies van derden.

Voor activiteiten op het terrein van gedragsbeïnvloeding wordt jaarlijks circa €900.000,- gereserveerd via het werkplan van het ROVZ.

De inzet van BDU-gelden vraagt van de wegbeheerders een eigen bijdrage. Het waarmaken van onze gezamenlijke forse Zeeuwse ambitie 'Op weg naar nul vermijdbare ernstige verkeersslachtoffers' vraagt echter ook extra investeringen van alle partners. We kunnen dit alleen bereiken als onze partners voluit meedoen en effectief gaan samenwerken, ook op financieel vlak. Dit alles uiteraard binnen de grenzen van het maximaal haalbare en met respect voor ieders autonomie.

Zowel landelijk als binnen de EU zijn meerdere subsidiemogelijkheden waar we nu nog geen of onvoldoende gebruik van maken. Wij gaan onderzoeken in hoeverre landelijke en/of Europese subsidies benut kunnen worden.

6. Programma systeemsprong na 2020

Dit beleidsplan bevat het beleid voor de komende 10 jaren, tot 2020. In deze periode willen we het maximale doen van wat realistisch haalbaar lijkt om zoveel mogelijk ernstige ongevallen te voorkomen. De laatste - beslissende - stap, *Op weg naar nul*, vergt echter een echte systeemsprong. Die zal vooral bestaan uit de toepassing van werkelijk vergaand-vernieuwend technieken in voertuigen in combinatie met even vernieuwend communicatiesystemen tussen voertuig en weginfrastructuur, dit alles in een sterke relatie met handhaving. Hoe dit er uit gaat zien en hoe sturend we deze nieuwe technieken - maar ook reeds bestaande technieken zoals een alcoholslot - als samenleving zullen willen toepassen, is nog onduidelijk. Dat deze systeemsprong er aan zit te komen en in de periode na 2020 werkelijkheid gaat worden, is vrijwel zeker. Het is zaak dat we ons daar in Zeeland op voorbereiden en waar mogelijk er al op voorsorteren. Kortom, dat we trachten koploper te zijn in het (technisch) invoeren van deze systeemsprong en in het verwerven van het daarvoor benodigde politiek-maatschappelijk draagvlak.

6.1 Denkbare maatregelen na 2020

Welke maatregelen zijn, met de kennis van nu in de toekomst mogelijk? Inzichten hierover zijn voor dit beleidsplan in een eerdere fase verzameld en gebundeld ¹. Daarbij gaat het vooral om verwachte technische ontwikkelingen in de auto.

Naast infrastructuur en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie, sensibilisering en handhaving komt de component *voertuig* er nadrukkelijk bij. In de toekomst zal de communicatie tussen weg en voertuig een sterke ontwikkeling doormaken. Dit biedt met name uitgelezen kansen voor betere handhaving.



6.1.1 Infrastructuur

De systematiek van Duurzaam Veilige infrastructuur gaat uit van scheiding bij grote verschillen in massa en snelheid. Dat vraagt bij kruisingen van gebiedsontsluitingswegen om sterke snelheidsverlagingen (rotondes) en bij kruisingen van stroomwegen om ongelijkvloerse aansluitingen. Op wegvakken is fysieke rijbaanscheiding aan de orde. Wat kruispunten betreft is deze ideaal-lijn al regulier beleid en wordt in Zeeland op grote schaal toegepast. Voor fysieke rijbaanscheiding geldt dat in mindere mate, maar daarvoor willen we in Zeeland in de periode tot 2020 grote stappen zetten (zie hoofdstuk 2).

Een systeemsprong in infrastructuur zou betrekking kunnen hebben op verplichtingen tot het toepassen van bepaalde ontwerp-richtlijnen voor het realiseren van:

¹ ROVZ 2009: Toekomstverkenningen beleidsplan verkeersveiligheid Zeeland 2010-2010, Middelburg Bart van Arem (TNO/Universiteit Twente en Delft) en Martijn van Noort (TNO).

- verdergaande maatregelen om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen;
- rijbaanscheiding op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom;
- trage of ongelijkvloerse kruisingen op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom.

Een andere systemsprong is denkbaar voor het landbouwverkeer. Een positief effect voor verkeersveiligheid wordt verwacht als het landbouwverkeer:

- niet op 80 km wegen is toegelaten;
- slechts op 60 km wegen met vrijliggend fietspad is toegelaten;
- niet meer door bebouwde kommen mag rijden.

In Zeeland wordt deze systemsprong al voorbereid door het uitwerken van veilige landbouwroutes.

6.1.2 Verkeerseducatie

Maatregelen die de effectiviteit van educatie op hoger niveau zullen brengen zouden minstens landelijk of zelfs Europees ingevoerd moeten worden. De invoering van zwaardere en praktijkgerichte examinering en periodieke herhalingen van examinering voor bestuurders van brommers, auto's, vrachtauto's en landbouwvoertuigen. Er zijn al een aantal ontwikkelingen op gang zoals het 'rijbewijs in stappen', 'begeleid rijden' of een verplicht aantal ervaringsuren tijdens de rijopleiding. Zeeland draagt deze ideeën een warm hart toe en zal zich blijven inzetten om dit versneld in te voeren. Tevens staat Zeeland ervoor open om dergelijke initiatieven via pilots uit te proberen.

6.1.3 Gedragsbeïnvloeding

Gedragsbeïnvloedingsmaatregelen van een ander, structureler niveau dan de maatregelen van nu en tot 2020, liggen hoofdzakelijk op het gebied van handhaving. Een systemsprong van sensibilisering is moeilijk voorstelbaar.

Wat handhaving betreft zijn de volgende sprongmaatregelen denkbaar:

- Continue trajectcontroles op snelheid op alle stroom- en gebiedsontsluitingswegen.
- Roodlicht-cameracontrole op alle VRI-geregelde kruispunten op alle stroom- en gebiedsontsluitingswegen.

6.1.4 Voertuig (-weg communicatie)

De toekomstverkenning *Minder ongevallen in Zeeland door veilige auto's* van Bart van Arem (TNO/Universiteit Twente en Delft) en Martijn van Noort (TNO) noemt als belangrijkste mogelijke maatregelen die de pure voertuigtechniek te boven gaan:

- SpeedAlert*: systemen die de gebruiker informeren over de snelheidslimiet en een veilige snelheid, en die waarschuwen voor snelheidsovertredingen. Met GPS/GNSS en een digitale kaart wordt het voertuig gelokaliseerd en wordt de weg waarop men rijdt geïdentificeerd. De bijbehorende snelheidslimiet komt uit een database. De kaart en database worden ververst via CD-ROM/DVD. De gebruiker kan op verschillende manieren voor snelheidsovertredingen gewaarschuwd worden, bijvoorbeeld visueel, auditief, of tactiel.
- Adaptive cruise control*: ACC houdt een door de gebruiker ingestelde snelheid vast, tenzij een ander voertuig er te dicht voor rijdt. In dat geval wordt de snelheid verlaagd om een door de gebruiker ingestelde afstand aan te houden.

c. *Lane Keeping Assistance*: LKA-systemen waarschuwen bij het onbedoeld overschrijden van de belijning. De detectie van de belijning geschiedt met camera's, eventueel aangevuld met digitale kaarten en locatiebepaling of met een actieve sensor (radar, lidar, laser) voor het detecteren van de locatie van voorliggers.

d. *Electronic Stability Control*: ESC is een systeem dat detecteert wanneer een bestuurder de controle over de auto verliest en dat de bestuurder helpt de controle te hernemen. Wanneer de stuurbewegingen niet overeenkomen met de richting van de auto, remt ESC het juiste wiel af, waardoor het voertuig weer onder controle komt.

Invoering van deze technieken en de min of meer verplichte toepassing ervan, zou snelheidsovertredingen, eenzijdige ongevallen, botsingen en inhalen grotendeels onmogelijk maken.

Ook op het gebied van het voorkomen van ongewenst gedrag bieden technologische maatregelen in het voertuig oplossingen. Met name als het gaat om een ook voor Zeeland relevante doelgroep – zware drinkers in het verkeer – dan wordt veel verwacht van de inzet van het alcoholslot. Gordeldracht (dat achterblijft in Zeeland ten opzichte van de rest van Nederland) kan verbeteren door een meer dwingende vorm van gordeldetectie en draagplicht in het voertuig.

6.2 Programma Systemsprong na 2020

De bij de verkeersveiligheid betrokken partners in Zeeland willen koploper zijn in het (technisch) invoeren van de verwachte systemsprong na 2020 en in het verwerven van het daarvoor benodigde politiek-maatschappelijk draagvlak. Koploper zijn, houdt in:

1. Sterke pleitbezorging vanuit Zeeland:

- een voortrekkersrol vervullen bij het signaleren van grensverleggende ideeën, verdergaande maatregelen, kansrijke opgaven;
- deze grensverleggende ideeën, maatregelen, opgaven agenderen bij de rijksoverheid: lobbyen bij de nationale overheid dat deze de voorwaarden schept voor de mogelijke realisering van deze verdergaande maatregelen, in termen van regelgeving, pilot-projecten, experiment-budget, lobbyen van Nederland in Europa, e.d.;
- bewerkstellingen dat er een sterke samenwerking komt met andere provincies die ook *Op weg naar nul* zijn: samen lobbyen, samen creëren van draagvlak, samen druk opbouwen.

2. Fungeren als proeftuin:

- door het uitvoeren van proefprojecten kan het technisch functioneren en de effectiviteit van nieuwe producten en diensten aangetoond worden;
- via demonstratieprojecten kunnen burgers overtuigd worden van de voordelen van innovatie;
- door het doen van onderzoek kan gezorgd worden voor een versteviging van de argumentatie en zodoende voor draagvlak.

Beide typen instrumenten zijn van belang om ervoor te zorgen dat Zeeland de systemsprong vanaf 2020 kan invoeren. Het ROVZ-team zal fungeren als trekker en coördinator van de Zeeuwse inspanningen op beide vlakken.

7. Van beleid naar uitvoering

In dit beleidsplan hebben we de te bereiken kerndoelen, de daartoe in te zetten kerninstrumenten en de daarvoor verantwoordelijke actoren bepaald. Het beleid betreft de periode 2010-2020. Duidelijk is dat er sprake is van ambitieus beleid: we willen er een flinke schep bovenop doen en we willen een flinke stap verder gaan dan voorheen. Tegelijkertijd is duidelijk dat we niet alles tegelijk kunnen oppakken en uitvoeren. Dat roept de vraag op: wat doen we eerst en wat later?

In de vertaling van beleid naar uitvoering is het gegeven de hoeveelheid opgaven van belang te prioriteren.

Belangrijk is dat we ons daarbij concentreren op de meest effectieve maatregelen die in relatie tot kosten een zo groot mogelijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Dat geldt voor alle thema's in dit plan.

Infrastructuur

Wat het duurzaam veilig maken van onze infrastructuur betreft kiezen we er als wegbeheerders voor te starten met die maatregelen die relatief makkelijk te realiseren zijn en bovendien het meest kosteneffectief. Zoals in hoofdstuk 2 al is aangegeven willen we daartoe eerst een audit uitvoeren van ons wegennet aan de hand van een DV-netwerk-toets en een DV-wegen-toets. Het resultaat hiervan is een projectenlijst met de probleemwegen/gebieden/locaties die moeten worden aangepakt en de wegbeheerder die daarvoor verantwoordelijk is.

Het ligt voor de hand dat wegbeheerders starten met de problemen die het makkelijkst kunnen worden opgelost en met de projecten die het meest kosteneffectief zijn, incl. de projecten die al in de planning zitten. Voor het bepalen van de kosteneffectiviteit kunnen we gebruik maken van beschikbare methoden zoals VVR-GIS en KEM.

Ondertussen kunnen we dan samen zoeken naar oplossingen voor de resterende problemen (werkatteliers, proefprojecten, landelijke kennis en ervaring). Voor belangrijke knelpunten, waarvan we weten dat de definitieve oplossing ervan nog even op zich laat wachten, zullen we als wegbeheerders tussentijds wel alvast passende voorlopige maatregelen moeten treffen, met name in het belang van de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Tussentijds willen we gezamenlijk monitoren of we op de goede weg zijn en of er geen nieuwe problemen zijn bijgekomen of bestaande problemen zijn verdwenen, door elke 2 à 3 jaar in beperkte vorm een update-audit uit te voeren. Ook zullen we de effecten van gekozen oplossingen telkens samen evalueren.

Educatie en voorlichting

Wat educatie en voorlichting betreft willen we een onderscheid maken tussen al beschikbare kerninstrumenten en nog te ontwikkelen kerninstrumenten.

Het ligt voor de hand in de eerste fase in te zetten op een verbetering en bredere toepassing van reeds beschikbare kerninstrumenten, zoals ZVL, VEVO, Trials, scootmobielcursussen en fiets- en autovaardigheidscursussen voor ouderen.

Ondertussen kunnen we dan samen werken aan de ontwikkeling van nieuwe instrumenten, zoals aanvullende/opfriscursussen voor bromfietzers en automobilisten.

Uiteraard zullen we jaarlijks monitoren of we op de goede weg zijn naar de gestelde kerndoelen en kritisch evalueren of de ingezette kerninstrumenten het gewenste effect sorteren: zetten we de goede instrumenten in?

Sensibilisering en handhaving

Voor de handhaving geldt dat we in de eerste fase de prioriteit willen leggen bij het intensiveren van een aantal beproefde instrumenten in 'de strijd' tegen onveilig verkeersgedrag:

- snelheid: integrale aanpak van de meest onveilige locaties/wegvakken/gebieden (IVZ); intensivering van snelheidscontroles;
- alcohol: integrale aanpak van de problematiek van zware overtreeders;
- zelfbeschermingsmiddelen: doorgaan met controles op zelfbeschermingsmiddelen, maar dan meer gecombineerd met sensibiliseringsacties.

Ondertussen willen we onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een bredere toepassing van trajectcontroles in Zeeland, met name op de eilandverbindende wegen. Ook willen we ons voorbereiden op de komst van een speekseltest voor drugsgebruik.

Voor wat betreft sensibilisering gaat het dan in de eerste fase om:

- snelheid: bredere toepassing van acties à la *Grip op gedrag* in 30 km gebieden in alle Zeeuwse gemeenten;
- alcohol: voortdurende vernieuwing en slimme toepassing van de *BOB*- zomer en - wintercampagne;
- drugs: blijvende en bredere toepassing van de campagne *Don't blow and drive*.

Tegelijk willen we werken aan het ontwikkelen van voorlichtingsmateriaal over de gevaren van drugsgebruik en autorijden, en medicijngebruik en autorijden.

Ter verbetering van de afstemming en samenwerking tussen handhaving en sensibilisering willen we snel starten met het opstarten van het beoogde Campagneoverleg. In dat verband zullen we ook de ontwikkeling van gecombineerde lokale handhavings- en sensibiliseringsacties ter bestrijding van agressief rijgedrag ter hand nemen.

Lobby-activiteiten

Tenslotte zal het ROVZ-team de in dit beleidsplan geformuleerde lobby-activiteiten van meet af aan planmatig oppakken (lobby-plan): op welke momenten (timing) dienen welke onderwerpen (issues) onder de aandacht te worden gebracht (boodschap) van welke ambtenaren/departementen of politici/partijen/commissies (actoren).

Politiek commitment

In dit beleidsplan is per pijler al invulling gegeven aan de organisatie van ambtelijk voortgangsoverleg om te monitoren of we op de goede weg zijn, relevante kennis en ervaring uit te wisselen en te evalueren of de maatregelen die we treffen effectief zijn. Het is evenzeer zaak om bestuurlijk (over het totaal) regelmatig de vinger aan de pols te houden en het

politiek commitment aan onze gezamenlijke ambities regelmatig te herbevestigen. We spreken daarom af dat we de uitvoering van het in dit plan vastgelegde beleid jaarlijks bespreken in het POVV en in ROVZ-plenair. Immers: we zijn samen de weg ingeslagen (*Op weg naar Nul*); we zullen er ook samen voor moeten zorgen dat we dat doel daadwerkelijk bereiken!