

Verslag van het ochtendprogramma van de plenaire vergadering ROVZ/POVV

Datum: 22 september 2011
Tijd: 09.30 – 12.30 uur
Locatie: Theater De Mythe in Goes
Verslag: Janna van den Dool

1. Opening en welkomstwoord

De voorzitter, de heer Van Beveren, opent de vergadering. Hij heet iedereen van harte welkom, in het bijzonder de sprekers van deze morgen: mevrouw Demmers, korpschef Politie Zeeland, de heer Van Hasselt, landelijk programmamanager politieverkeerstaak, de heer Pigge van Veilig Verkeer Nederland en de heer Perk van de Motorrijders Actiegroep(MAG). De directeur van VNN, mevrouw Van der Eijck, is nog niet gearriveerd. De voorzitter is blij dat zoveel mensen aanwezig zijn vanuit ROVZ/POVV en andere organisaties, zowel bestuurders als mensen van de werkvloer. Hij geeft een toelichting op het programma van deze dag. Mevrouw Vermue, wethouder van Borsele, zal de middagvergadering voorzitten.

Na de pauze zal formeel afscheid worden genomen van Mevrouw Peijs, als voorzitter van het ROVZ.

2. Presentatie Zeeuws Routeboekje tot 2013

De voorzitter schetst in een korte inleiding hoe het Zeeuws Routeboekje tot stand is gekomen. Hij vermeldt dat in 2010 het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2010-2020 samen met de partners is samengesteld. De ambitie "Op weg naar 0 vermijdbare ernstige ongevallen" kan alleen gezamenlijk bereikt worden. De concrete vertaling van de voornemens heeft meer tijd gekost dan tevoren werd geschat.

De 35 opgaven die geformuleerd zijn in het Beleidsplan zijn verdeeld over 5 programma's:

- Sensibilisering
- Educatie & Voorlichting
- Infrastructuur
- Verkeershandhaving
- Organisatie.

Elk programma zal door de programma manager(PM) worden toegelicht. De PM vormt samen met vertegenwoordigers van de meest betrokken partners het zogenaamde Kernteam. De voorzitter moet helaas meedelen dat de aanpak van het programma Verkeershandhaving nog niet de gewenste voortgang heeft kunnen maken. Vanwege capaciteitsgebrek is prioriteit gegeven aan de problematiek van het landbouwverkeer. Dit dossier heeft veel tijd en energie gevraagd en dat zal in de nabije toekomst nog steeds zo zijn. Op het terrein van de Verkeershandhaving is gelukkig wel sprake van een nauwe samenwerking onder de vlag van Integrale Verkeershandhaving.

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan mevrouw Dingemanse, Programma manager van het programma Sensibilisering.

Mevrouw Dingemanse legt uit dat Sensibilisering een noodzakelijke aanvulling is op Educatie & Voorlichting, waarbij het gaat over regels en vaardigheden. Onder Sensibilisering wordt de beïnvloeding van houding en gedrag verstaan. In dit geval door middel van verkeerscampagnes. Het opgestelde Plan van Aanpak, dat nog goedgekeurd moet worden door de partners, richt de focus op

- alcohol, drugs en medicijnen
- snelheid
- fiets

Vragen

Mevrouw Meeuwisse, wethouder van Goes, vraagt hoe de gemeenten hierop in moeten spelen. Mevrouw Dingemanse geeft aan dat in het Plan van Aanpak een uitwerking van invulling door gemeenten is opgenomen.

De voorzitter vraagt wanneer de thema's Snelheid en Fiets aan de orde komen. Mevrouw Dingemanse zegt dat deze thema's respectievelijk in het eerste kwartaal 2012 en na de zomervakantie 2012 behandeld worden.

Mevrouw Van Sluijs krijgt hierna de gelegenheid om als programma manager Educatie & Voorlichting het programma toe te lichten.

Mevrouw van Sluijs zegt dat in Zeeland aan permanente verkeerseducatie voor alle leeftijdsgroepen gewerkt wordt. In het Beleidsplan zijn hiervoor 6 opgaven opgenomen.

De focus ligt op twee zaken

- intensiveren van bestaande activiteiten
- het opzetten van nieuwe projecten

Gestart wordt met het intensiveren van bestaande activiteiten. Daarvoor is nodig om eerst de huidige situatie in beeld te brengen door middel van een inventarisatieronde in de gemeenten. Dat zal resulteren in een catalogus van activiteiten per doelgroep, aangevuld met ervaringen en kosten. Tevens wordt een plan uitgewerkt voor een eenvoudiger methode voor het aanvragen van subsidies. In Friesland en Overijssel wordt hier al mee gewerkt. Als deze onderdelen in 2012 op de rit staan, kan met nieuwe activiteiten gestart worden.

Vragen

De voorzitter vraagt of de speerpunten 2012 al bekend zijn. Mevrouw Van Sluijs antwoordt dat aan het eind van dit jaar de speerpunten aan de gemeenten ter bespreking zullen worden voorgelegd.

De heer Blommaert krijgt het woord om het programma Infrastructuur toe te lichten. Hij stelt vast dat hij, als programma manager, niets zou zijn zonder het Kernteam, dat bestaat uit de heren van de Runstraat(RWS), Fey(gemeente Goes), Steur(provincie) en Hoven(RWS). De heer Blommaert zegt dat de situatie van het programma Infrastructuur verschilt in zoverre van de andere programma's dat het onderdeel Infrastructuur concreter omschreven staat in het Beleidsplan. Prioritering is daardoor nog niet aan de orde. Hij geeft aan dat dit jaar nog de aandacht wordt gevestigd op een heldere afwegingsmethodiek en een audit van het netwerk van wegen buiten de bebouwde kom. Eind november kunnen de resultaten daarvan gedeeld worden in een werksessie met de partners. Daarna zal gestart worden met een audit van het wegennet binnen de bebouwde kom. In 2012 zullen de volgende stappen worden gezet.

- verkeerscirculatieplan(VCP) per gebied
- audit op inrichtingsniveau van de wegen

Op basis van de genoemde stappen kan een gezamenlijk uitvoeringsplan per gebied of kern worden gemaakt. De verwachting is dat het uitvoeringsplan voor heel Zeeland eind 2012 gereed is. De heer Blommaert is van mening dat deze aanpak een hoger kwaliteitsniveau zal opleveren van de Zeeuwse aanpak van de verkeersonveiligheid.

Vragen

De heer Marcusse(Politie Zeeland) constateert dat de heer Blommaert spreekt van Nederlandse en Zeeuwse richtlijnen. Zijn die niet hetzelfde? De heer Blommaert antwoordt dat die natuurlijk hetzelfde zijn, maar dat de richtlijnen in Zeeland soms wat verder uitgewerkt worden. Hij noemt als voorbeeld de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken(EHK).

De heer Bouma(ANWB) is het eens met de opmerking van de heer Marcusse. Richtlijnen moeten eenduidig zijn! Hij vraagt hoe alle gebruikers bij deze plannen betrokken worden. De heer Blommaert vindt dit een goede vraag om in het Kernteam te bespreken. Wat de richtlijnen betreft zegt hij dat daar natuurlijk uniformiteit in moet zijn, maar hij is ook van

mening dat daarbij eigen invulling mogelijk is.

De heer Perk (MAG) adviseert om gebruik te maken van het CROW handboek voor gemotoriseerde tweewielers.

De heer De Kraker (wethouder van Hulst) vraagt hoe de prioriteiten worden gesteld als er veel dodelijke slachtoffers zijn in een bepaald gebied.

De heer Blommaert antwoordt dat het beleid is gericht op een duurzame verkeersveiligheid en niet op de grilligheid van de cijfers van dodelijke slachtoffers in het verkeer. Desondanks hebben trends zoals in het voorbeeld van de heer De Kraker zeker invloed op de prioritering.

De heer Huysse geeft als laatste een toelichting op het programma Organisatie. Hij merkt op dat het programma Organisatie tot 2013 samen met ZLTO, de VZG, RWS, Politie Zeeland en de Provincie is opgesteld. Dit programma werkt niet direct aan het oplossen van verkeer specifieke problemen, maar richt zich op onderwerpen in de randvoorwaarden scheppende sfeer. Dit ter ondersteuning van de andere programma's en de partnerorganisaties. Daarnaast richt het programma zich op het signaleren en oplossen van hiaten in het Beleidsplan

De heer Huysse geeft aan dat binnen het programma Organisatie vier onderwerpen de aandacht vragen.

- Politiek-bestuurlijk draagvlak en draagvlak binnen de partnerorganisatie is van wezenlijk belang
- Monitoring van de uitvoering van het beleidsplan en van de ontwikkeling van de verkeersongevallencijfers levert relevante informatie op
- Van grootschalige invoering van technologische vernieuwingen c.q. ontwikkelingen wordt in de toekomst veel verwacht. Zeeland wil graag proeftuin en voorloper hierin zijn. Met de hieruit verworven kennis en informatie wordt het kennismanagement verbreed.
- Integrale aanpak biedt mogelijkheden om een verdere vermindering van het aantal verkeersslachtoffers te realiseren. Om te beginnen wordt integrale veiligheid opgepakt: gemeenten moeten de komende jaren integrale veiligheidsplannen gaan opstellen.

De heer Huysse zegt tenslotte dat er activiteiten zijn die niet binnen de andere programma's passen of die programma's overstijgen. Hij noemt als voorbeeld de tekenwedstrijd voor het basisonderwijs die resulteert in een verkeersveiligheidskalender en het samenstellen van een jaarlijks werkplan.

Vragen

Mevrouw Demmers (Korpschef Politie Zeeland) is blij dat er vanmorgen over het belang van Integraliteit wordt gesproken. Zij roept op om de uitkomsten van de werkgroepen krachtig ter hand te nemen.

3. Presentatie Meldpunt Verkeersonveiligheid: nieuwe wijze/wijkgerichte aanpak

De voorzitter verwelkomt de directeur van VVN, mevrouw Van der Eijck, die inmiddels is binnengekomen.

Mevrouw Van der Eijck neemt het eerste deel van de presentatie over (burger)participatie in verkeersveiligheid voor haar rekening. Zij memoreert dat de VVN in 2012 het 80-jarig bestaan hoopt te vieren. VVN is ontstaan door samenbundeling van krachten die na de eerste ontwikkelingen van het autoverkeer tussen 1900 en 1932, reden zagen om mensen bewust te maken van de gevaren van het verkeer en hun eigen gedrag binnen het verkeer. Ook nu nog wil het VVN de kwetsbare verkeerdeelnemers bewustmaken van hun eigen verantwoordelijkheid. De rol van de vrijwilligers is hierbij nog volledig actueel. Samen met "16 miljoen ervaringsdeskundigen"

- worden verkeersonveilige situaties gesignaleerd,
- wordt nagedacht over oorzaken en oplossingen
- wordt bijgedragen aan verkeersveiligheid.

De heer Pigge van VVN Zeeland zal nu de nieuwe werkwijze via de wijkgerichte aanpak nader toelichten. Hij geeft aan dat het VVN-beleid gebaseerd is op de drie E's. In de nieuwe wijkgerichte aanpak worden daar nog 2 E's aan toegevoegd.

- Engineering: infrastructuur en technologie
- Enforcement: handhaving
- Education: permanente verkeerseducatie
- Encouragement: aanmoediging
- Empowerment: toerusting

VVN wil het subjectieve gevoel van verkeersonveiligheid gebruiken als beleidsinstrument. Het Meldpunt Veilig Verkeer zal daartoe stevige acties neerzetten in samenwerking met en vanuit burgergroepen. Het Burgerloket dat al bestaat in Zeeland zal verder uitgebouwd worden. Via Buurtacties worden de burgers toegerust om zelf verkeersveiligheidsactiviteiten te organiseren. De wijkgerichte aanpak wordt middels een stappenplan gerealiseerd. Deze zomer start er een pilot in Zeeland met 5 initiatiefgroepen, waarvan 1 groep al concreet aan de slag is gegaan. Er wordt een Buurtlabel Veilig Verkeer ontwikkeld ter aanmoediging

- van burgers tot buurtacties veilig verkeer
- tot samenwerking van bewoners, gemeente en politie
- van weggebruikers tot veilig verkeersgedrag.

Het Meldpunt Veilig Verkeer zal uitgroeien tot een communicatieplatform: zie ook www.meldpuntveiligverkeer.nl

Vragen:

De heer De Kraker begint met te zeggen dat het Meldpunt Veilig Verkeer een goed, onafhankelijk instituut is. Hij vraagt zich echter af of sommige burgers het Meldpunt niet misbruiken om hun juridisch gelijk te halen.

De heer Pigge antwoordt dat hij die ervaring niet herkent. VVN hanteert wel de stelregel de handen van de klacht af te trekken als daarover al een juridische zaak loopt. Bij de huidige manier van het melden van een klacht moet de melder een profiel aanmaken. Dat werpt zonder meer al een drempel op voor verkeerd gebruik.

4. Presentatie Strategische Nota Politieverkeerstaak 2010-2012

De voorzitter verwelkomt mevrouw Peijs, die tijdens de pauze gearriveerd is.

Hij geeft vervolgens het woord aan mevrouw Demmers (Korpschef Politie Zeeland) en de heer Van Hasselt (Landelijk Programmamanager Politieverkeerstaken).

Mevrouw Demmers stelt dat verkeer van nature altijd een onderbelichte kant bij de politie is geweest. Door de andersoortige infrastructuur van Zeeland (water, wegen, tunnels) heeft de politie in Zeeland een bijzondere taak. Er is weliswaar maar één snelweg, maar dat is tegelijkertijd het zwakke punt in Zeeland. Er is woonwerkverkeer, toeristenverkeer, landbouwverkeer en motorrijders: alle soorten verkeer moeten van hetzelfde wegstelsel gebruik maken.

In dit kader zegt mevrouw Demmers dat zij het eens is met de heer Marcusse over de noodzaak van eenduidige regels en richtlijnen.

Ondanks alle inspanningen zijn er nog steeds te veel verkeersslachtoffers. Dit jaar zijn er in Zeeland al 15 dodelijke verkeersslachtoffers gevallen en het aantal ziekenhuisgewonden laat een stijging zien. De kosten ten gevolge van materiële en immateriële schade voor zwaargewonden belopen 12 miljard euro per jaar. Terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers zou een goede manier van bezuinigen zijn, zegt mevrouw Demmers. De heer Van Hasselt schetst vervolgens de visie op de Politietaken in de komende jaren. In grote lijnen heeft de vormgeving van de nationale politieverkeerstaak de volgende strategische uitgangspunten. De plannen daarvoor worden nu geschreven.

- Informatie gestuurd, doelgericht en projectmatig
- Zichtbaarheid in verkeersdomein

- Generieke handhavingsdruk
- Kennis gedreven aanpak
- Betrouwbare bijdrage in de keten
- Programmasturing en integrale aanpak
- Vertrouwen en tevredenheid door actief en uitlegbaar optreden

Vormgeving nationale politieverkeerstaak

- Nationaal niveau: nationaal platform, nationale stuurploeg, informatieorganisatie en recherche; korpsleiding en nationale verkeerspolitie
- Regionaal niveau: regionaal/provinciaal orgaan verkeersveiligheid: regionale stuurploeg, informatieorganisatie & recherche; politie leiding en regionale verkeerspolitie
- Lokaal niveau: gemeentelijk overleg verkeersveiligheid; lokale stuurploeg, informatieorganisatie & recherche; teamleiding en basispolitie eenheden.

Het uiteindelijk advies van de heer Van Hasselt luidt:

“Streef onbekommerd naar het ideale”

Vragen

De heer Geelen van Slachtofferhulp Nederland vraagt hoe de doelstelling tevredenheid na afhandeling gehaald kan worden. Mevrouw Demmers antwoordt dat gezocht wordt naar een manier van hulp voor verkeersslachtoffers vergelijkbaar met het fenomeen familierechercheur bij slachtoffers van misdaden.

Mevrouw Peijs vindt de politie niet de beste instantie voor de informatieregistratie bij “Op weg naar NUL”.

De heer Van Hasselt antwoordt dat dit een serieus punt is. Vroeger was de politie de enige informatiebron. Tegenwoordig is de politie nog wel de belangrijkste bron, maar niet de enige. De politie blijft echter absoluut verantwoordelijk voor de informatieregistratie.

5. Afscheid van mevrouw Peijs als voorzitter van het ROVZ

De heer De Kraker bedankt mevrouw Peijs namens het ROVZ-plenair voor haar sturing gedurende 4 jaar. Onder haar gedreven leiding zijn veel verkeersveiligheidsprojecten in gang gezet. De heer De Kraker noemt onder andere de mooie samenwerking in het kader van “Op weg naar NUL”.

Als blijk van grote waardering voor haar werk als voorzitter van het ROVZ wordt mevrouw Peijs geëerd met de instelling van de “Karla Peijs Award”. Deze prijs is bestemd voor jongeren die zich actief inzetten voor de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Mevrouw Peijs zegt in haar dankwoord dat verkeersveiligheid voor haar altijd een speerpunt is geweest. “Daar red je levens mee”. Zij is van mening dat er achter de verkeersslachtoffercijfers moet worden gekeken: die getallen geven soms een vertekend beeld van de werkelijkheid. Zij vraagt in dit kader nadrukkelijk ook aandacht voor het aantal ziekenhuisgewonden. Mevrouw Peijs vindt dat de Politie Zeeland de belangrijke taak heeft om verkeersdeelnemers op hun gedrag aan te spreken. Zij wenst tenslotte het ROVZ succes met de “veiligheid op straat”.

De voorzitter deelt nog mee dat het idee voor de Karla Peijs Award afkomstig is van de fractie van de Partij van de Arbeid in de Provinciale Staten Zeeland. De motie die hiervoor werd aangedragen vond een breed draagvlak in de Staten.

6. Ondertekening Manifest Motorrijders Actiegroep (MAG)

De voorzitter geeft vooraf een korte toelichting op de ondertekening van het Manifest door de wegbeheerders in Zeeland en de MAG. Hij zegt dat de MAG een belangenvereniging is die zich richt op collectieve belangenbehartiging voor motorrijders op regionaal, nationaal en internationaal niveau. De MAG is actief in de promotie van de aanleg van de motorvriendelijke geleiderail door wegbeheerders. Dit onderwerp was ook de aanleiding voor het Manifest, dat ondertekend zal worden tijdens deze bijeenkomst. Een andere wens van de MAG, die in vervulling gaat, is het verlagen van de tolgeden van de Westerscheldetunnel.

Helaas komen er ook in Zeeland ieder jaar weer motorrijders, een kwetsbare groep verkeersdeelnemers, in het verkeer om het leven. Er is dus alle reden om actie te ondernemen, zegt de voorzitter.

Hij geeft aan dat de waarde van dit Zeeuwse Manifest is dat het twee kanten op werkt. Aan de ene kant proberen de wegbeheerders in Zeeland zich de komende jaren in te spannen om de wegen zo in te richten en te onderhouden dat er geen verkeersomgevallen met motorrijders plaatsvinden. Deze ambitie kan bereikt worden door bewustwording binnen het ontwerpproces en het wegbeheer. Aan de andere kant is het ook een bewustwordingsproces bij de motorrijders zelf. De MAG zal zich naar vermogen inspannen om dit bewustwordingsproces te stimuleren, daarbij ondersteund door het ROVZ.

De voorzitter heeft als gedeputeerde van infrastructuur en verkeersveiligheid alle vertrouwen in de samenwerking met de MAG en de uitwerking van het Manifest. Hij ondertekent het Manifest namens alle wegbeheerders in Zeeland, die hij met name noemt: Rijkswaterstaat, alle gemeenten, het Waterschap Scheldestromen, het Havenschap Zeeland Seaports, de NV Westerscheldetunnel en de Provincie.

De heer Perk spreekt namens de MAG zijn dank uit voor de positieve opstelling van de wegbeheerders in Zeeland. Hij bedankt mevrouw Peijs omdat zij indertijd als minister van Verkeer en Waterstaat de motorrijders op de kaart heeft gezet. Dat heeft geholpen bij de contacten met de wegbeheerders.

De heer Perk noemt nogmaals het belang van het CROW handboek voor motorrijders: verplichtingen zijn vastgelegd in wetten.

Als dank voor haar inzet voor de motorrijders in het verkeer biedt de heer Perk mevrouw Peijs een cadeau aan.

De heer Perk merkt nog op dat Zeeland de 4^e ondertekenaar van het Manifest is. Hierna vindt de feitelijke ondertekening van het Manifest van de aanwezigen plaats.

7.Sluiting ochtendprogramma

De voorzitter bedankt de medewerkers van het ROVZ voor hun aandeel in de organisatie van deze bijeenkomst. Aan elk van de sprekers wordt een boeket bloemen overhandigd. De voorzitter nodigt iedereen uit om deel te nemen aan de lunch en sluit de vergadering tot 13.30 uur.