

- **Risico-
inventarisatie
verkeersveiligheid**

- **ROVZ**

Definitief | Utrecht, 6 mei 2020



Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1. INLEIDING | 4 |
| 1.1 AANLEIDING..... | 4 |
| 1.2 ONDERZOEKSOPZET | 4 |
| 1.3 LEESWIJZER | 5 |
| 2. BASIS: BEVOLKINGSSAMENSTELLING EN WEGENSTRUCTUUR | 6 |
| 2.1 BEVOLKINGSSAMENSTELLING, -KENMERKEN EN REISGEDRAG | 6 |
| 2.2 ZEEUWSE WEGENSTRUCTUUR..... | 8 |
| 3. KWETSBARE EN ONERVAREN VERKEERSDEELNEMERS..... | 10 |
| 3.1 WAT VERSTAAN WE ONDER KWETSBARE- EN ONERVAREN VERKEERSDEELNEMERS? | 10 |
| 3.2 BELANGRIJKSTE RISICOGROEPEN IN ZEELAND | 10 |
| 3.3 BELANGRIJKSTE REGIONALE VERSCHILLEN..... | 12 |
| 3.4 PRAKTISCHE HANDVATTEN VOOR MAATREGELEN..... | 14 |
| 4. VERKEERSOVERTREDERS | 18 |
| 4.1 MEEST VOORKOMENDE VERKEERSOVERTREDINGEN IN ZEELAND | 18 |
| 4.2 BELANGRIJKSTE OVERTREDERS (DOELGROEPEN) IN ZEELAND | 19 |
| 4.3 BELANGRIJKSTE REGIONALE VERSCHILLEN..... | 20 |
| 4.4 PRAKTISCHE HANDVATTEN VOOR MAATREGELEN..... | 21 |
| 5. AFLEIDING IN HET VERKEER..... | 24 |
| 5.1 BELANGRIJKSTE RISICO'S IN ZEELAND..... | 24 |
| 5.2 BELANGRIJKSTE REGIONALE VERSCHILLEN..... | 25 |
| 5.3 PRAKTISCHE HANDVATTEN VOOR MAATREGELEN..... | 25 |



1. Inleiding

1.1

AANLEIDING

Om te kunnen komen tot een risicogestuurde 'Regionale Uitvoeringsagenda Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030' is inzicht nodig in de verkeersveiligheidsrisico's binnen de provincie Zeeland. Voor een aantal risico-indicatoren uit het SPV 2030 heeft de Provincie Zeeland veel data beschikbaar om een goede analyse uit te voeren. Over andere risico-indicatoren is (nog) weinig bekend. XTNT heeft daarom in opdracht van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) een risico-inventarisatie uitgevoerd voor drie geprioriteerde thema's waar nu nog weinig over bekend is, namelijk:

- Kwetsbare en onervaren weggebruikers.
- Verkeersovertreders (met uitzondering van gedetailleerde analyse snelheidsovertredingen).
- Afleiding in het verkeer.

Doel van deze risico-inventarisatie is inzichtelijk te maken wat binnen deze thema's gedragingen, situaties en doelgroepen zijn die de risico's op een verkeersongeval en dus op verkeersslachtoffers in Zeeland vergroten. Op basis van deze risico-inventarisatie kan het ROVZ samen met haar partners acties en maatregelen ontwikkelen om de geïnventariseerde risico's te verkleinen.

ONDERZOEKSVRAGEN

In deze risico-inventarisatie staan de volgende onderzoeksvragen centraal:

- Wie zijn de kwetsbare en onervaren weggebruikers in Zeeland?
- Welk risicovol gedrag vertonen de kwetsbare en onervaren weggebruikers in Zeeland?
- Welke verkeersovertredingen komen in Zeeland het meeste voor?
- Welke verkeersovertredingen vormen de grootste risico's voor verkeersveiligheid in Zeeland?
- Wie zijn de grootste verkeersovertreders in Zeeland?
- Welke specifieke groepen mensen gebruiken de mobiele telefoon in het verkeer?
- Op welke plaatsen in Zeeland hebben mensen meer de neiging om de mobiele telefoon te gebruiken?
- In welke situaties hebben mensen meer de neiging om de mobiele telefoon te gebruiken?
- Bij het gebruik van welke vervoermiddelen hebben mensen meer de neiging om de mobiele telefoon te gebruiken?
- Welke andere risicofactoren spelen een rol bij afleiding in het verkeer in Zeeland?

1.2

ONDERZOEKSOPZET

XTNT heeft een kwalitatieve onderzoeksmethode ingezet voor deze risico-inventarisatie. Dat wil zeggen dat de focus gedurende het onderzoek niet gelegen heeft op het verzamelen en analyseren van grote databestanden maar dat vooral gebruik is gemaakt van de kennis en ervaring van echte Zeeuwse experts en verkeersdeelnemers. XTNT heeft de volgende onderzoekstappen doorlopen:

Deskresearch

De uitgevoerde deskresearch bestaat uit een analyse van beschikbare data over bevolkingssamenstelling, bestaande literatuur en onderzoeksrapporten over de verschillende thema's, geregistreerde verkeersongevallen in Zeeland, ingediend schadeclaims bij verzekeraar ZLM en beschikbare data over verkeersovertredingen en bekeuringen, evenals een analyse van het wegennet van Zeeland (wegtype en omgevingsfactoren).

Opstellen hypothesen

Op basis van de deskresearch zijn een aantal hypothesen per onderzoeksvraag opgesteld, om in het kwalitatieve gedeelte van het onderzoek te kunnen toetsen.

Werkessie met Zeeuwse wegbeheerders

In een werksessie met vertegenwoordigers van de verschillende wegbeheerders in Zeeland (Rijkswaterstaat, Provincie Zeeland, Waterschap en gemeenten) werden ervaringen opgehaald en hypothesen te getoetst.

Interviews met experts

Er zijn telefonische interviews gehouden met 14 experts van politie, ZLTO, Cumela, Prorail, OM, Veilig Verkeer Nederland, Kenniscentrum Kusttoerisme Zeeland, TLN, CBR, Provincie Zeeland en gemeente Goes.

Vragenlijst onder panel van Zeeuwse weggebruikers

Er is een vragenlijst afgenomen onder Zeeuwse weggebruikers (n=919) om hen te vragen naar hun beleving van de verkeersveiligheid in Zeeland en te vragen naar hun eigen gedrag en het gedrag van andere weggebruikers.

1.3

LEESWIJZER

In dit rapport leest u de belangrijkste uitkomsten en conclusies van het onderzoek. De basis van het onderzoek zijn de bevolkingskenmerken en kenmerken van de Zeeuwse wegenstructuur. Meer informatie hierover leest u in **hoofdstuk 2**. In **hoofdstuk 3** leest u de belangrijkste risico's van Zeeland op het gebied van kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. **Hoofdstuk 4** gaat in op verkeersovertreders en verkeersovertredingen. In **hoofdstuk 5** staan de grootste risico's voor Zeeland op het gebied van afleiding in het verkeer beschreven. In elk hoofdstuk wordt naast de belangrijkste risico's waar mogelijk ook aangegeven welke regionale verschillen uit het onderzoek naar voren zijn gekomen¹. Ook is per thema aangegeven welke praktische handvatten we zien om maatregelen/acties op dit risico te ontwikkelen.

De achterliggende verzamelende informatie zoals uitkomsten van de werksessie, interviewverslagen en de resultaten van het panel vindt u terug in de **bijlagen** van dit rapport.

¹ Hierbij is gewerkt met de MOA-Cebuco gebiedsindeling: gebieden die bestaan uit gemeenten die geconcentreerd zijn rond één of meer economische verzorgingscentra. We werken hierbij met de gebieden **Oostburg, Terneuzen, Middelburg-Vlissingen, Goes, Schouwen-Duiveland** en Bergen op Zoom-Roosendaal. Van deze laatste regio zijn in het panel alleen inwoners van Tholen bevraagd. We spreken daarom bij de regionale verschillen van regio **Tholen**.



2. Basis: bevolkings-samenstelling en wegenstructuur

2.1

BEVOLKINGSSAMENSTELLING, -KENMERKEN EN REISGEDRAG

De basis van risico-inventarisatie van de provincie Zeeland ligt bij de analyse van de bevolkingssamenstelling en -kenmerken van de provincie. Op basis van beschikbare CBS-data en het Dataportaal van de Provincie Zeeland hebben we daarom de opvallendste kenmerken op een rij gezet.

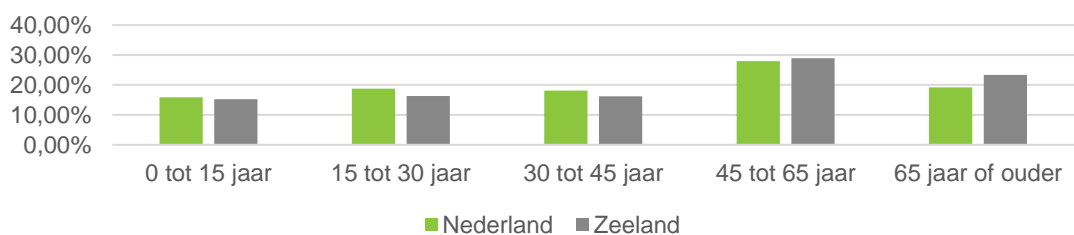
Bevolkingsgroei

Zeeland kent ruim 383.000 inwoners in 2019 (CBS, 2020) en behoort tot de minst dichtbevolkte provincies van Nederland. Hoewel er de komende jaren een sterfteoverschot voorspeld is voor Zeeland (er komen meer mensen te overlijden dan er kinderen worden geboren) is de prognose dat de bevolking de komende jaren geleidelijk zal stijgen naar 400.000 inwoners in 2040. Deze stijging wordt vooral verwacht vanwege de toename van het buitenlands migratiesaldo: er zullen de komende jaren naar verwachting veel mensen zich vanuit het buitenland in Zeeland vestigen. Het oplopende sterfteoverschot zal op langere termijn wel zorgen voor een afname van de bevolkingsgroei. Regio's met de hoogste bevolkingsgroei zijn Goes (en daarbij specifiek Reimerswaal), Middelburg-Vlissingen en Tholen. Regio's met de kleinste bevolkingsgroei of zelfs krimp zijn de kustgemeenten, Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Beveland (Provincie Zeeland, 2019).

Leeftijd

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

Verhouding leeftijd Nederland in vergelijking met Zeeland



Bron: CBS (2020)

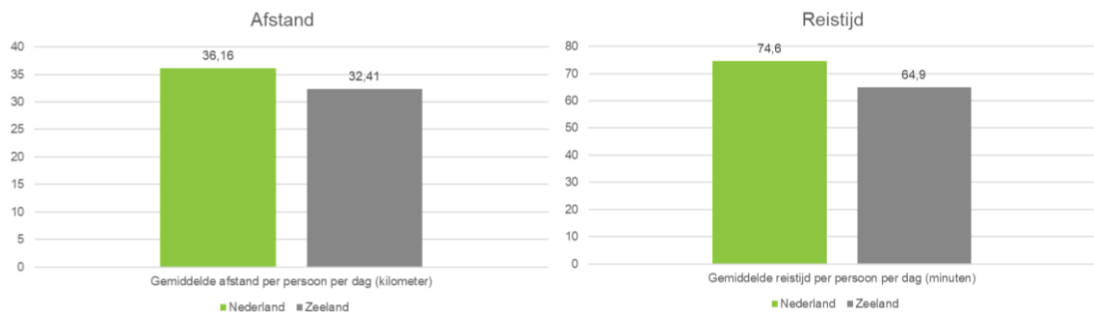
De leeftijdsopbouw van de Zeeuwse bevolking zal naar verwachting de komende jaren (fors) veranderen. De bevolking in de leeftijdsgroep 15 tot 60 jaar neemt met 15.000 af tot 2040. Het aantal 80+ers neemt met 20.000 toe. Relatief is er sprake van een verdubbeling van het aantal 80+ers. Dit wordt veroorzaakt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

Arbeid

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

Reisgedrag

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



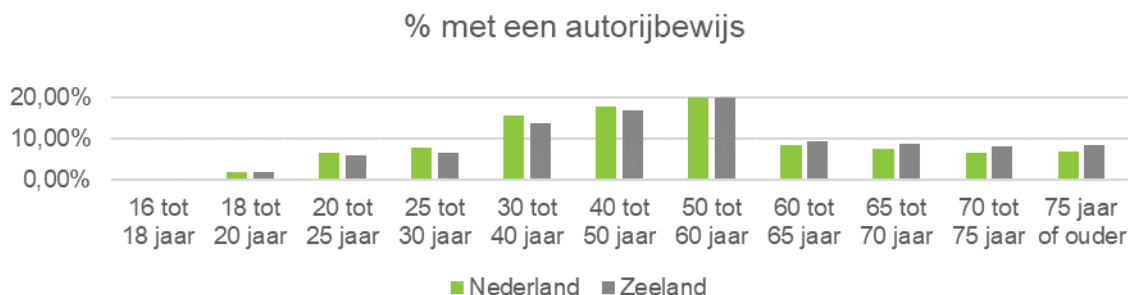
Bron: CBS (2020)

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

Voertuig- en rijbewijsbezit

Inwoners van Zeeland hebben in vergelijking met de rest van Nederland vaker een personenauto of motor in hun bezit. Waar in Nederland per 1.000 inwoners 494 personenauto's en 39 motorfietsen geregistreerd staan zien we in Zeeland per 1.000 inwoners 533 personenauto's en 46 motorfietsen. Het absolute aantal motorvoertuigen is echter een fractie van het totaal in Nederland (2%) (CBS, 2020).

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



Bron: CBS (2020)

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

2.2 ZEEUWSE WEGENSTRUCTUUR

Wegtypes en -kenmerken

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



Bron: Provincie Zeeland

Gebruik

De meeste voertuigkilometers worden gemaakt op de aanwezige rijkswegen en provinciale wegen, er worden relatief weinig voertuigkilometers gemaakt op de wegen van het Waterschap. Hiermee wordt het wegennetwerk van Zeeland gekenmerkt door de aanwezigheid van veel, rustige, landelijke wegen. Dit vergroot de kans op ongevallen (smalle wegen in combinatie met vaak hoge snelheden, afleiding en medegebruik door verschillende (kwetsbare) verkeersdeelnemers) (Waterschap Scheldestromen, 2018).

(Subjectieve) veiligheid

- Respondenten uit het panel hebben aangegeven dat ze met name de 80 km/uur wegen (76%), 60 km/uur wegen (74%) en 50 km/uur wegen (61%) als onveilig ervaren.
- Hierbij is er met name rond de verkeersveiligheid op 50 km/uur wegen een significant verschil te zien tussen de verschillende regio's in Zeeland. In de regio Oostburg (Zeeuws-Vlaanderen) zegt 72% van de respondenten de 50 km/uur wegen als onveilig te ervaren. In de andere regio's is dat: Middelburg/Vlissingen 66%, Terneuzen 64%, Tholen 60%, Schouwen-Duiveland 56% en Goes 54%.
- Met name op wegen met landbouwverkeer (64%), rotondes (52%) en kruispunten zonder verkeerslichten (50%) komen respondenten regelmatig gevaarlijke situaties tegen.
- 32% van de respondenten vindt dat er te weinig vrijliggende fietspaden zijn in Zeeland. Dit is met name in de regio Oostburg (55%) en Tholen (46%) het geval.
- 34% van de respondenten uit het panel geeft aan onbewaakte spoorwegovergangen in Zeeland onveilig te vinden.
- De verkeersveiligheid in eigen straat/buurt beoordeelt men gemiddeld met een rapportcijfer 7,2.
- De verkeersveiligheid rond (basis)scholen beoordeelt men lager met een rapportcijfer van 6,6.

3. Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

3.1 WAT VERSTAAN WE ONDER KWETSBARE- EN ONERVAREN VERKEERSDEELNEMERS?

3.1.1 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Onder 'kwetsbare' verkeersdeelnemers worden weggebruikers verstaan die een verhoogd risico hebben op ernstige verwondingen in het geval van een ongeval in het verkeer. Kwetsbare verkeersdeelnemers worden vaak gedefinieerd op grond van het gebrek aan bescherming in het verkeer. Zo ontbreekt bij voetgangers en fietsers de 'beschermende schil' die bij een aanrijding de impact kan opvangen (zoals in een auto wel het geval is). Een andere reden om een weggebruikers als 'kwetsbaar' aan te merken is op grond van de taakbekwaamheid. Zo hebben ouderen vaker last van functieverlies waardoor ze in het verkeer niet alles meer goed kunnen zien of interpreteren. In Nederland worden voetgangers, fietsers, kinderen/jongeren, ouderen en invalide verkeersdeelnemers vaak als kwetsbaar genoemd.

3.1.2 Onervaren verkeersdeelnemers

Onder 'onervaren' verkeersdeelnemers worden weggebruikers verstaan die (nog) weinig in het verkeer deelnemen of net in het bezit zijn van een nieuwe vervoersmiddel of rijbewijs. De verkeersdeelnemers hebben letterlijk nog weinig kilometers gemaakt, hebben weinig ervaring met deelname in het verkeer en weinig ervaring met reageren op bepaalde verkeerssituaties of verkeersdeelnemers. In Nederland worden kinderen/jongeren, beginnend bestuurders en seizoensgebonden verkeer (bijvoorbeeld motoren, toeristen) vaak genoemd als onervaren verkeersdeelnemers.

3.1.3 Overlap

Wij zien veel overlap tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers. Weggebruikers met weinig ervaring zijn vaak niet zeker in het verkeer of overschatten hun eigen kunnen. Door dit gedrag hebben ze vaak ook een grotere kans op een ongeluk. Daarnaast worden bijvoorbeeld kinderen en jongeren in beide categorieën vaak genoemd. In paragraaf 3.2 hebben we daarom geen onderscheid gemaakt in kwetsbaar en/of onervaren maar hebben we de doelgroepen genoemd die in Zeeland een bovengemiddeld risico hebben voor ongevallen met een ernstige afloop.

3.2 BELANGRIJKSTE RISICOGROEPEN IN ZEELAND

Op basis van de deskresearch, geraadpleegde experts en wegbeheerders en het ingezette panel zien wij voor de provincie Zeeland de onderstaande risico's op het gebied van kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers:

Oudere bestuurder en oudere fietser

Zeeland heeft relatief een groot aandeel oudere weggebruikers die bovendien vaak op latere leeftijd nog in het bezit zijn van een rijbewijs (95% van de 65+ respondenten uit het panel geven aan nog een rijbewijs te hebben). Ook zijn ouderen in Zeeland vaak nog op de auto aangewezen om zich te verplaatsen omdat bijvoorbeeld fijnmazig openbaar vervoer ontbreekt. Risico van deze groep is dat ze fysiek kwetsbaar zijn, last hebben van functieverlies, snelheid van ander verkeer moeilijker kunnen

inschatten en ze moeite hebben met het kiezen van de juiste positie op de weg (met name op ETW wegen). Daarnaast raakt deze doelgroep steeds minder snel gewend aan nieuwe verkeerssituaties. Ook is deze groep relatief vaak betrokken bij ongevallen. Zeven van de twaalf verkeersdoden die in 2019 in Zeeland te betreuren waren vallen in de leeftijdscategorie 70+. Ook de meeste gewonden behoren tot deze leeftijdscategorie. 75% van de respondenten uit het panel geeft aan dat ouderen een grote risicogroep zijn en een hoge kans hebben om bij een ongeval betrokken te raken Zeeland.

Aanvullend op bovenstaande is de kans groot dat er ook veel oudere fietsers in Zeeland aanwezig zijn. Met name het gebruik van de e-bike en speed pedelec is de laatste jaren in opkomst onder deze doelgroep. Risico's zijn de beperkte ervaring met het besturen van deze 'nieuwe' voertuigen (en daarmee zelfoverschatting), de menging van fietsers met andere weggebruikers (autoverkeer, landbouwverkeer) op de vele landelijke ETW wegen in Zeeland en daarbij de verhoogde kans op letsel bij een ongeval. Ouderen geven daarbij ook aan het lastig te vinden om tijdens het drukke toeristenseizoen te fietsen op bijvoorbeeld drukke kustroutes. Ook kunnen andere weggebruikers de snelheid van de 'snelle fietsers' vaak lastiger inschatten. Er gebeuren regelmatig eenzijdige ongevallen met ouderen op een (e-)fiets.

Jonge (beginnend) bestuurders

Deze groep is relatief vaak betrokken bij ongevallen in Zeeland. Ze missen nog de nodige voertuigcontrole en hebben daarbij vaak last van zelfoverschatting. Ook is er nog weinig ervaring met bepaalde verkeerssituaties en/of een lager reactievermogen. Vaak experimenteert deze doelgroep nog met het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen in het verkeer. Daarnaast is deze doelgroep tijdens het rijden vaker bezig met andere dingen (muziek luisteren, bellen, gebruik smartphone). Deze doelgroep is vaak 'dader' maar door het gedrag ook vaak 'slachtoffer' en dus kwetsbaar. 61% van de respondenten uit het panel geeft aan dat jonge beginnend bestuurders een grote risicogroep zijn en een hoge kans hebben om bij een ongeval betrokken te raken Zeeland.

Fietsende scholieren

Schoolkinderen en met name middelbare scholieren vormen een risicogroep in Zeeland. Ze moeten vaak grotere afstanden fietsen richting school, fietsen in grote groepen (en vaak naast elkaar) en maken vaak gebruik van (parallel)wegen waar ook andere verkeer gebruik van maakt (autoverkeer, landbouwverkeer). Daarnaast heeft deze doelgroep een hogere risicoacceptatie, zijn ze gevoelig voor groepsdruk en hebben ze nog weinig ervaring in het verkeer en weinig kennis van verkeersregels. Ook is deze doelgroep vaker afgeleid tijdens het rijden en zijn ze bezig met andere dingen (muziek luisteren, appen, bellen, praten met andere scholieren tijdens fietsen in groep). Middelbare scholieren zijn steeds vaker in het bezig van een e-bike. 75% van de respondenten uit het panel geeft aan dat scholieren een grote risicogroep zijn en een hoge kans hebben om bij een ongeval betrokken te raken Zeeland.

Wat opvalt is dat er door krimp steeds meer basisscholen sluiten of fuseren. Doordat er minder basisscholen zijn, neemt de reisafstand voor basisschoolkinderen toe. Vaak is de verkeerssituatie rond de school zelf het meest onveilig door een onrustig verkeersbeeld, veel geparkeerde auto's en asociaal gedrag van de ouders. Een kwart van de respondenten uit het panel die kinderen op de basisschool hebben geeft aan dat de kinderen zelfstandig naar school fietsen. Een derde begeleid hun kind op de fiets, 17% brengt met de auto en de rest loopt naar school.

Scholieren in Zeeland fietsen letterlijk door weer en wind. Hierdoor heb je onder alle weersomstandigheden te maken met veel fietsende scholieren.



Toeristen

In het toeristenseizoen zien we toeristen als aanvullende risicogroep in het Zeeuwse verkeer. 95% van de 'bezoekers' komt met de auto naar Zeeland waarbij het merendeel van de toeristen uit Duitsland (Ruhrgebied) of België komt. Met name in de drukke kustgebieden (Walcheren, Zeeuws-Vlaanderen, Schouwen-Duiveland) vormen toeristen een risico. Ze hebben minder kennis en ervaring met de Nederlandse verkeersregels. Ze besturen vaak een voertuig (bijvoorbeeld huurfiets en steeds vaker e-bike) waar ze weinig ervaring mee hebben en zijn over het algemeen vaker afgeleid door omgeving, bezienswaardigheden of omdat ze de weg aan het zoeken zijn. 45% van de respondenten uit het panel geeft aan dat toeristen de verkeersregels niet goed kennen. Hierbij geven mensen tussen de 25-44 jaar dit significant vaker aan.

Motorrijders

Met name in het voorjaar en in de zomer is er een toename van het aantal recreatieve motorrijders. Zij rijden niet regelmatig op hun motor en hebben daardoor weinig rijervaring opgebouwd. Ook valt op dat er een aantal dodelijke/ernstige ongevallen met motorrijders heeft plaatsgevonden in Zeeland de afgelopen jaren. 48% van de respondenten uit het panel geeft bovendien aan dat ze vinden dat motorrijders zich gevaarlijk gedragen in het verkeer.

Seizoenarbeiders/gastarbeiders

Er is een (grote) toename van het aantal seizoenarbeiders en gastarbeiders in Zeeland. Ze hebben minder kennis en ervaring met de Nederlandse verkeersregels, hebben hun eigen normen en waarden in het verkeer en werken vaak onder grote druk waardoor ze (bijvoorbeeld in het oogstseizoen) veel haast hebben. 55% van de respondenten uit het panel geeft aan dat seizoenarbeiders de verkeersregels niet goed kennen. Met name jongeren (16-24 jaar) zijn het hier minder mee eens (38%).

Bestuurders van landbouwvoertuigen

Een deel van de bestuurders van landbouwvoertuigen zijn beginnende bestuurders of seizoensarbeiders. Voor beide type verkeersdeelnemers is in dit hoofdstuk al besproken dat zij een risicogroep vormen. Naast dat deze groep dus zelf kwetsbaar is, valt op dat 66% van de respondenten uit het panel aangeeft dat ze vinden dat landbouwverkeer onveiligheid veroorzaakt op de Zeeuwse wegen. Waar er in samenwerking met onder ander Cumela en ZLTO gewerkt wordt aan bijvoorbeeld een Kwaliteitsnet Landbouwverkeer en het promoten van 'volwassen verkeersgedrag' leeft er blijkbaar onder de Zeeuwse weggebruikers nog wel een gevoel van onveiligheid rond deze doelgroep. Dit geldt vooral voor oudere verkeersdeelnemers. Zij geven significant vaker aan dan jongere verkeersdeelnemers dat landbouwverkeer gevaarlijke situaties veroorzaakt. Of dit puur gaat om een gevoel van onveiligheid, of dat er daadwerkelijk sprake is van verkeersovertredend gedrag kunnen we op basis van dit onderzoek niet concluderen.

3.3

BELANGRIJKSTE REGIONALE VERSCHILLEN

- In Zeeuws-Vlaanderen wonen relatief veel oudere inwoners.
- In de regio's Tholen (60%) en Oostburg (55%) is men het vaker (helemaal) eens met de stelling dat seizoenarbeiders de verkeersregels niet goed kennen.
- In de regio's Schouwen-Duiveland (58%) en Oostburg (53%) geeft men significant vaker aan dat toeristen de verkeersregels niet kennen dan in andere regio's Middelburg/Vlissingen (46%), Goes (41%), Terneuzen (47%) en Tholen (40%).
- In de regio's Middelburg/Vlissingen (56%) en Goes (47%) wordt de elektrische fiets significant vaker als een gevaar voor de verkeersveiligheid gezien.



- Motorrijders worden met name in de regio's Schouwen-Duiveland (57%), Tholen (54%) en Middelburg/Vlissingen (52%) als onveilig ervaren.
- In de regio Tholen (76%) wordt landbouwverkeer significant vaker als veroorzaker van onveiligheid gezien dan in de andere regio's Middelburg/Vlissingen (63%), Goes (68%), Zeeuws-Vlaanderen (61%) en Schouwen-Duiveland (65%).

Op de volgende pagina hebben we de belangrijkste regionale verschillen visueel gemaakt in verschillende radars waarbij we voor de verschillende regio's hebben aangegeven wat het geschatte risico op verkeersongevallen is met de betreffende doelgroep. Dit hebben we gedaan door op basis van de gevonden informatie een vijfpuntsschaal toe te passen (1=beperkt risico, 5= (zeer) hoog risico). Wanneer er geen grote regionale verschillen zijn voor bepaalde doelgroepen is hier geen radar voor opgenomen.



3.4

PRAKTISCHE HANDVATTEN VOOR MAATREGELEN

Oudere bestuurder en oudere fietser

Ouderen die relatief veel blijven rijden (meer dan 3.000 kilometer per jaar) hebben een beduidend lager risico op een ongeval dan degenen die minder kilometers maken. Ouderen weren uit het verkeer of hen ontmoedigen om de weg op te gaan, werkt in zekere zin dus averechts. Verantwoord blijven deelnemen is het beste medicijn. Wat is er voor nodig om ouderen verantwoord aan het verkeer te kunnen laten blijven deelnemen?

- Allereerst is het van belang dat ouderen met enige regelmaat worden gekeurd op hun rijvaardigheid. Wettelijk is vanaf 70 jaar om de 5 jaar een keuring verplicht. Er hoeft alleen medisch gekeurd te worden als het oude rijbewijs verloopt op de 75ste verjaardag of daarna. Een betere afstemming tussen huisarts, familieleden en het CBR is wenselijk, om ervoor te zorgen dat ouderen bij wie de rijvaardigheid is afgenomen tijdig hulpmiddelen tot hun beschikking krijgen, beter worden voorgelicht of in het ergste geval de rijbevoegdheid wordt ontnomen.
- Bijscholing over nieuwe verkeersregels en nieuwe signaalgevers of verkeersborden is ook belangrijk. Opfriscursussen, die voor veel automobilisten belangrijk kunnen zijn, zijn ook met name interessant voor ouderen. Onder andere VVN biedt deze cursussen aan. Overheden kunnen bijvoorbeeld via verzorgingshuizen, ouderen meer stimuleren hier aan deel te nemen. Ook valt te overwegen om op landelijke en lokale omroepen overdag (wanneer veel ouderen kijken) eens programma's uit te zenden waar op een leuke, aansprekende manier 'verkeersweetjes' geserveerd worden.
- Voor ouderen is het – nog meer dan voor jongere automobilisten – van belang dat borden en lijnen goed zichtbaar en leesbaar zijn. Dat is helaas niet altijd het geval. Ons advies is dan ook om wegbeheerders meer aan te spreken op het bijhouden van belijning (vaak vervaagd) en het goed zichtbaar maken en houden van bebording (soms ook vervaagd, maar soms ook slecht zichtbaar door bosschages of bomen). Daarnaast worden op sommige gevaarlijk of complexe verkeerspunten vaak overbodige informatie aangeboden (te veel prikkels) in de vorm van niet noodzakelijke bebording of reclame-uitingen. Zie er op toe dat dit niet gebeurt, aangezien vooral ouderen dan moeite kunnen hebben met bepalen welke verkeerssignalen wél belangrijk zijn op dat moment.
- Mede door fietsen blijven ouderen langer gezond, sociaal en zelfredzaam. Ouderen fietsen graag, en willen graag blijven fietsen, maar ze zijn dus ook kwetsbaarder in het verkeer. Programma's als *Doortrappen* zijn er op gericht om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. Een onderdeel hiervan is ouderen beter begeleiden bij de aankoop van een (elektrische) fiets en hen beter leren hoe hier mee om te gaan. Zowel rijwielhandelaren zelf als senioren zien hier een duidelijke rol voor de rijwielhandelaar.

Jonge (beginnend) bestuurders

Jonge beginnende automobilisten hebben per gereden kilometer een relatief hoge kans op een verkeersongeval. Welke maatregelen kunnen het risico op ongevallen voor deze groep verkleinen? Daarbij dient vooraf gezegd te worden dat er geen wondermiddel bestaat om het hoge ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten terug te dringen. Dit kan ook niet, omdat er zeer uiteenlopende oorzaken aan ten grondslag liggen. Het zal altijd moeten gaan om een mix van maatregelen.

- Aangezien een goede voorbereiding op verkeersdeelname in de auto 'het halve werk' is, mag er ons inziens veel meer aandacht uitgaan naar verkeerseducatie op scholen. Zowel door experts als door jonge bestuurders zelf, wordt de afwezigheid van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs als een groot gemis gezien. Uit onderzoek blijkt ook dat jongeren een grote kennisachterstand hebben met betrekking tot hoe je te gedragen in het verkeer. Deze kennisachterstand heeft vooral betrekking op het gevaarbewustzijn. Jongeren hebben veelal geen goed feitelijk inzicht in het verhoogde risico

dat zij hebben. Zij weten niet hoe dit hoge risico ontstaat, waar het mee te maken heeft. Indien jongeren voorzien worden van extra informatie op dit punt dan blijken ze de risicoverhogende omstandigheden goed te kunnen herkennen. Dan blijkt ook dat zij een grote behoefte hebben om hierover met andere jongeren te praten (Twisk, 1999, Tertoolen, 2019). De kennisachterstand is deels te verklaren door het hiaat in de verkeerseducatie en daarnaast uit de resultaatgerichte (examengerichte) rijopleiding, waar het aanleren van handelingen centraal staat, maar te weinig wordt gekeken naar wenselijk en verkeersveilig gedrag.

- Handhaving speelt ook een belangrijke rol bij het terugdringen van ongevallen bij deze groep. Voor handhaving in het algemeen – en dus ook hier – geldt dat de pakkans belangrijker is dan de hoogte van de boete. Meer controles zijn dus wenselijk. Aan te raden is vooral in de uitgaansgebieden van Zeeland in de latere uren te controleren op alcohol- en drugsgebruik bij bestuurders. Wat alcohol betreft kunnen controles in de ochtend in uitgaansgebieden ook nuttig zijn, aangezien er vaak sprake is van restalcohol. Jongeren die flink doorgezakt hebben, zijn zich er vaak niet van bewust dat er de volgende ochtend nog veel alcohol in het bloed zit. Wat betreft drugs geldt dat speciale aandacht mag uitgaan naar de wegen richting de drie 'coffeeshop-gemeenten' (Vlissingen, Goes en Terneuzen). Onlangs viel bij een grote controle van de belastingdienst op dat van de auto's die Zeeland in kwamen veel bestuurders onder invloed van drugs waren. Hier geldt dat ook overdag controles nodig zijn, want deze controle vond plaats op een woensdagmiddag.
- Bij festivals en evenementen kunnen jongeren (en daarmee ook jonge bestuurders) op een speelse manier gewezen worden op de gevaren van alcohol, drugs en verkeer. Bezoekers van deze evenementen zijn vaak niet in de stemming voor belerende praatjes, maar door bijvoorbeeld uit te dagen in het bijzijn van vrienden en vriendinnen plaats te nemen in een rijnsimulator die hen laat ervaren hoe het is om onder invloed te rijden, kan een gesprek en bewustwording worden gestimuleerd. Een goed voorbeeld hiervan is het programma *Rijden zonder invloed* dat in Oost-Nederland wordt uitgevoerd.

Scholieren

Scholieren leggen, al fietsend in grote groepen, lange afstanden af naar school. Ze fietsen met velen naast elkaar en maken gebruik van (parallel)wegen waar ook ander verkeer gebruik van maakt, en waar hard gereden wordt. De beperkte verkeerskennis in combinatie met afleiding en een hogere risicoacceptatie maakt deze groep tot een risicogroep. Bij maatregelen is het belangrijk om in te zetten op educatie die de scholieren op de juiste manier aanspreekt, maar ook in de fysieke omgeving zijn aanpassingen wenselijk.

- Zowel middelbare scholieren als basisschoolleerlingen begeven zich in Zeeland over het algemeen in een risicovolle omgeving: ze leggen lange afstanden af, rijden op wegen waar ander verkeer is, en ook in de directe omgeving van de school is vaak sprake van (subjectieve) onveiligheid. Een omgeving waar de snelheidsverschillen relatief klein zijn, of waar de scholieren een aparte plaats op de weg hebben kunnen de verkeersveiligheid voor scholieren vergroten. We raden daarom aan om in te zetten op het inrichten van meer 30 km/zones rond scholen en in steden, en daarnaast in ieder geval langs de belangrijkste schoolroutes vrijliggende fietspaden langs autowegen aan te leggen.
- Uit dit onderzoek is vaker naar voren gekomen dat de echte black-spots in de provincie wel bekend zijn. Het is belangrijk om blijvend te monitoren welke punten op schoolroutes gevaarlijk zijn, om deze vervolgens aan te kunnen pakken. Hiervoor is een nauwe samenwerking tussen de scholen, gemeenten en instanties zoals het ROVZ belangrijk. Het is daarnaast van belang dat signalen met betrekking tot verkeersonveiligheid rondom scholen serieus worden genomen, en niet te snel worden afgedaan. Als er te vaak geen gehoor wordt gegeven aan iets wat door betrokkenen daadwerkelijk als onveilig wordt beschouwd, schaadt dat het vertrouwen en daarmee de goede samenwerking in het belang van de verkeersveiligheid.

- Gewoontes zijn belangrijk in de gedragswetenschappen: als eenmaal iets een gewoonte is, is het lastig te doorbreken. Er wordt dus vaak ingezet op het creëren van wenselijk gewoontegedrag, en doorbreken van onwenselijk gedrag. Het geschikte moment hiervoor is vaak een grote verandering: we moeten dan opnieuw ons gedrag heroverwegen en zo ontstaat er een nieuw gedragspatroon. Precies met deze reden is het effectief om in te zetten op verkeersveilig gedrag op de nieuwe route die scholieren leren, als ze naar de middelbare school gaan. Door direct het juiste gedrag op de juiste route aan te leren, is het voor scholieren daarna makkelijker om dit gedrag te blijven vertonen. Dit kan bijvoorbeeld door ouders te stimuleren om kinderen wegwijs te maken in het verkeer op zo'n nieuwe schoolroute, door vooraf een keer samen te fietsen. Zogenaamde wegkapiteins kunnen hier ook bij helpen. Ouders en wegkapiteins kunnen daarnaast tijdens de route gevaarlijke situaties uitleggen, en begeleiding in het omgaan met deze verkeerssituaties.
- Met name jongere kinderen hebben vaak weinig ervaring in het verkeer. Dit kan voor veel ouders de reden zijn om de kinderen met de auto naar school te brengen. Hierdoor leren kinderen de verkeerswereld echter vanaf de achterbank van de auto kennen. Als ze dan later worden geacht zelfstandig te gaan fietsen, missen zij ervaring. Het is daarom wat ons betreft belangrijk om ouders te stimuleren om mee te fietsen met kinderen, in plaats van te kiezen voor de auto. Zo worden kinderen wegwijs gemaakt in het verkeer, én neemt de verkeersdruk rond scholen af.
- Op veel basisscholen wordt al structurele verkeerseducatie gegeven. Nog niet elke basisschool voldoet echter aan het verkeersveiligheidslabel. Hier is dus nog mogelijkheid tot verbetering. Daarnaast wordt er zeker op de middelbare scholen nog weinig structurele verkeersles gegeven. Wij adviseren om in te zetten op een structurele verkeerseducatie op scholen.

Toeristen

Toeristen zijn vaak niet bekend met de lokale verkeersregels, besturen soms een voertuig waar ze weinig ervaring mee hebben, en zijn afgeleid door de mooie Zeeuwse omgeving. Daarnaast zijn ze vaak meer bezig met de navigatie dan met het overige verkeer. Toeristen houden zich dus vaak onbewust niet aan de verkeersregels. Bij deze groep gaat het daarom vooral om het geven van handvatten om zich veilig te gedragen, en hen bewust te maken van de lokale regels en gedragsnormen.

- Toeristen toeren met de auto door kleine dorpjes, die niet altijd geschikt zijn voor de hoeveelheid auto's die hier in het toeristenseizoen doorheen razen. Zeeland is een echte fietsprovincie, en toeristen zouden daarom meer aangespoord kunnen worden om de fiets te pakken. Dat voorkomt overlast en onveiligheid.
- Sommige toeristen hebben echter weinig ervaring met de (elektrische) fiets, en kiezen er toch voor om de provincie met de fiets te verkennen. Meer uitleg en een korte training met de huur van dit vervoermiddel is daarom gewenst.
- Om toeristen meer uitleg te geven over de lokale regels en gedragsnormen, kunnen er voorlichtingfolders bij VVV-kantoren, fiets- en autoverhuur en horeca worden neergelegd. Hierin kan worden uitgelegd wat bepaalde verkeersborden betekenen, waar men wel en niet mag fietsen en hoe met rekening kan worden gehouden met ander (lokaal) verkeer. Het is hierbij belangrijk dat de folders beschikbaar zijn in meerdere talen, en daarnaast niet te langdradig zijn. Korte en bondige instructies met illustraties zijn aantrekkelijker om te lezen, en kunnen de juiste informatie verstrekken.
- Veel mensen die naar de regio toekomen gebruiken hun navigatie. Als er files staan op de A58 worden ze door de navigatie door kleine dorpen geleid. Dat geeft onveiligheid en overlast voor de lokale bewoners. Daar kunnen mogelijk afspraken over worden gemaakt met navigatie-providers. Uit de interviews blijkt daar bereidwilligheid voor te zijn bij de providers.

Motorrijders

Motorrijders stappen vaak op de eerste mooie lentedag weer op hun motor, terwijl deze lang in de



schuur heeft gestaan. Motorrijders moeten weer wennen aan het rijden, maar nemen daar niet altijd de tijd voor, met risicovol gedrag tot gevolg. Het risico lijkt dus met name in het begin van het motorseizoen te ontstaan, daarom raden we aan om juist op dit moment maatregelen in te zetten, zoals:

- Handhaving op populaire motorroutes, om juist die eerste lentedag de motorrijders die de snelheid van hun motor even willen uitproberen direct te herinneren aan de regels.
- Een seizoengerichte campagne, die aan het begin van de lente motorrijders vraagt zich aan de regels te houden. Hierbij kunnen sociale beïnvloedingstechnieken helpen om de motorrijders effectief aan te spreken. Denk dan bijvoorbeeld aan:
 - Het voorkomen van weerstand tegen de boodschap, door weerstand te erkennen ('we begrijpen dat je weer lekker wilt scheuren, maar...') of de motorrijders in een verantwoordelijke rol te plaatsen, waarmee ze zich graag willen identificeren ('échte motorrijders houden rekening met...')
 - Het vragen van begrip voor de omwonenden, met een persoonlijke boodschap van deze omwonenden, om zo sympathie te creëren.
 - Het welkom heten van de motorrijders, zodat hierdoor wordt benadrukt dat ze te gast zijn in een woonomgeving met bijbehorende gedragsregels.

Seizoensarbeiders

Net als toeristen zijn seizoensarbeiders vaak niet bekend met de regionale verkeersregels. Daarom zijn een deel van de praktische maatregelen voor toeristen, ook toepasbaar voor seizoensarbeiders. Het gaat daarbij vooral om het informeren over de plaatselijke verkeersregels. Daarnaast werken ze onder grote druk, waardoor verkeersveiligheid niet altijd bovenaan hun prioriteitenlijstje staat. Het is daarom belangrijk om:

- De werkgevers betrekken. Zij hebben veel invloed op het gedrag van hun medewerkers, doordat zij een autoritaire rol hebben. Autoriteit is een belangrijke gedragsinvloed. Door met werkgevers in gesprek te gaan over het belang van de verkeersveiligheid en hen handvatten te geven voor veilig verkeersgedrag (folders, voorlichting, educatie), kunnen seizoensarbeiders worden gestimuleerd zich veiliger te gedragen in het verkeer.

Landbouwverkeer

Waar vanuit de landbouwsector actief wordt ingezet op verkeersveiligheid heerst er bij veel mensen toch een gevoel van subjectieve onveiligheid op routes waar veel landbouwverkeer rijdt. Hier lijkt vooral een gebrek aan wederzijds begrip aan ten grondslag te liggen. Enkele denkrichtingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn:

- Extra campagne rond bijvoorbeeld oogstseizoen waarin begrip gevraagd wordt voor meer landbouwverkeer op de Zeeuwse wegen. In een dergelijke campagne kan bijvoorbeeld worden ingegaan op:
 - **'Wist je datjes'**: er is nog veel onbegrip tussen fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen. Zo weten fietsers niet dat een landbouwvoertuig vaak te zwaar is om uit te wijken naar de berm, Door 'wist je datjes' te gebruiken kan je weggebruikers wijzen op bepaalde (on)mogelijkheden.
 - **'Groeten'**: als fietsers en bestuurders van landbouwvoertuigen elkaar gaan groeten zorgen je niet alleen voor oogcontact en dus meer verkeersveiligheid maar creëer je ook meer begrip, sociaal wenselijk gedrag en saamhorigheid.
 - **'Welkom heten'**: met name in dorpskernen, bij basisscholen of bij lintbebouwing kan je landbouwverkeer 'welkom heten' met een bord of spandoek Hiermee benadruk je dat ze te gast zijn. Door voorbijgangers in de rol van gast te zetten, zullen zij geneigd zijn hun gedrag aan te passen naar de plaatselijke gedragsnormen.

4. Verkeers- overtreders

4.1

MEEST VOORKOMENDE VERKEERSOVERTREDINGEN IN ZEELAND

Op basis van de deskresearch, geraadpleegde experts en wegbeheerders en het ingezette panel zien wij voor de provincie Zeeland de onderstaande risico's op het gebied van verkeersovertredingen:

Snelheidsovertredingen

De verkeersovertreding die in Zeeland verreweg het meest geconstateerd en beboet is, is het overtreden de maximumsnelheid. In 2018 zijn er bijna 11.000 bekeuring voor te hard rijden uitgedeeld. Te hard rijden komt zowel binnen de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom voor, waarbij met name buiten de bebouwde kom gecontroleerd wordt door de politie. Ook de respondenten van het panel geven zelf aan dat te hard rijden de overtreding is die ze het meest begaan: 67% van de respondenten maakt zichzelf wel eens schuldig aan te hard rijden. Daarbij constateren we dat de wegenstructuur in Zeeland zich ook leent voor te hard rijden. De vele landelijke, rustige wegen met een lange rechtstand werken hard rijden in de hand. Daarbij lijkt er ook een trend dat op steeds meer wegen het snelheidsregime wordt verlaagd, terwijl de inrichting van de weg niet wordt aangepast. Ook dit kan te hard rijden veroorzaken. Extra gevaarlijk is het te hard rijden in het najaar, wanneer op veel wegen slijk ligt als gevolg van het oogstseizoen. Boeren plaatsen zelf borden met 'pas op, slijk op de weg' maar veel automobilisten passen hun snelheid niet aan.

Smartphonegebruik

Ook smartphonegebruik tijdens het rijden/fietsen zien we steeds vaker terug als verkeersovertreding en hier wordt ook steeds vaker op gecontroleerd / bekeuringen voor uitgeschreven. Hier gaan we in hoofdstuk 5 verder op in.

Rijden onder invloed

Er lijkt een stijging te zijn van het aantal overtredingen met rijden onder invloed van alcohol en/of drugs. Aan de ene kant lijken jongeren na het uitgaan makkelijker in de auto te stappen met een slok op. Aan de andere kant lijken ook ouderen de gevaren van rijden onder invloed minder in te zien. In het panel geeft 2% van de automobilisten en 12% van de fietsers aan zelf wel eens onder invloed van alcohol te rijden/fietsen. Deze percentages zijn nog relatief laag maar tegelijkertijd staat 'rijden onder invloed' in de auto volgens de respondenten wel in de top 3 van meest voorkomende verkeersovertredingen in Zeeland. Kortom: mensen geven aan het zelf niet te doen, maar zien het om hen heen wel veel gebeuren. Dit is deels te verklaren doordat dit een vraag is die al snel een sociaal wenselijk antwoord uitlokt. Hoewel de antwoorden van de respondenten anoniem zijn, is de inschatting dat er op dit soort vragen toch vaak sociaal wenselijker wordt geantwoord. Het daadwerkelijke eigen gedrag ligt dus mogelijk wat hoger. Fietsen onder invloed van alcohol en/of drugs wordt als 'minder onveilig' gezien door de respondenten.

Hierbij valt op dat Zeeuws-Vlaanderen qua inwonertal goed is voor slechts 27 procent van de bevolking. Maar qua rijden onder invloed pakt de streek 38 procent van alle registraties. Daarbij is het opvallend dat in de omgeving Hulst relatief veel overmatige drinkers voorkomen.

Er zijn in Zeeland drie gemeenten met coffeeshops: Vlissingen, Goes en Terneuzen. Het valt de laatste jaren op dat er steeds meer bestuurders die onder invloed van drugs autorijden worden aangehouden na de invoering van een speciale drugstest bij controles. Dit betreft doorgaans lokale inwoners. Buitenlandse toeristen komen vanwege een streng deurbeleid niet binnen bij de coffeeshops.

Bumperkleven

29% van de respondenten uit het panel die regelmatig auto rijdt, geeft aan wel eens te bumperkleven. Dit komt vooral voor op wegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Wanneer mensen zich hier wel aan de snelheid houden ontstaan dan conflicten met mensen die sneller willen. Omdat de weg vaak te smal is of er een inhaalverbod is leidt dit tot frustratie bij weggebruikers. Dit leidt dan vaak weer tot het inhalen op plekken waar dit eigenlijk niet mag of kan. Dit gebeurt regelmatig bij toeristen, maar ook bij vrachtverkeer, landbouwverkeer en busverkeer. Vrouwen (32%) geven significant vaker aan dan mannen (25%) zich wel eens schuldig te maken aan bumperkleven.

Zonder licht fietsen

22% van de fietsers uit het panel geeft aan zich wel eens schuldig te maken aan fietsen zonder licht. Hierbij zien we dat dit in de regio's Zeeuws-Vlaanderen en Tholen dit significant vaker voorkomt. Volgens de respondenten uit het panel staat fietsen zonder licht in de top 3 meest voorkomende verkeersovertredingen bij fietsers in Zeeland. Fietsers met een lager opleidingsniveau fietsen vaker zonder licht dan fietsers met een hoger opleidingsniveau. Omdat openbare straatverlichting op wegen buiten de bebouwde kom vaak ontbreekt in Zeeland is het rijden zonder fietsverlichting extra gevaarlijk.

Overig

Het valt verder op dat fietsers vaker door rood rijden, geen voorrang verlenen of onder invloed van alcohol rijden dan automobilisten.

4.2

BELANGRIJKSTE OVERTREDERS (DOELGROEPEN) IN ZEELAND

Jongeren / jonge bestuurders

Uit beschikbare ongevallencijfers blijkt dat met name jonge rijbewijsbezitters vaak betrokken zijn bij verkeersongevallen (als veroorzaker). Resultaten uit het panel laten zien dat beginnend bestuurders (< 5 jaar in het bezit van een rijbewijs) gemiddeld vaker te hard rijden en vaker hun smartphone gebruiken. Deze resultaten zijn echter niet significant. Verder laten de resultaten van het panel wel significante verschillen zien op het gebied van smartphone gebruik op de fiets, muziek luisteren tijdens het fietsen en in groepen blijven fietsen. Jongeren doen dit significant vaker dan mensen van hogere leeftijd.

Ouderen (60+)

Ook ouderen zijn vaak betrokken bij verkeersongevallen (als veroorzaker), zo blijkt uit de verkeersongvallencijfers. Hierbij betreft het vaak eenzijdige- of flankongevallen (geen voorrang verlenen).

Mannen

De meeste verkeersdoden en -gewonden zijn man. Ook bij het aantal veroorzakers is de man oververtegenwoordigd. Mannen (17%) uit het panel geven significant vaker aan een bekeuring te krijgen dan vrouwen (12%).

Groepen wielrenners

Ook groepen wielrenners komen in het panel duidelijk naar voren als verkeersovertreders. 84% van de respondenten zegt dat er in Zeeland veel groepen met wielrenners zijn. Daarbij zegt ook 84% van de respondenten dat groepen wielrenners zich onveilig gedragen.

Bestuurders scooters en brommers

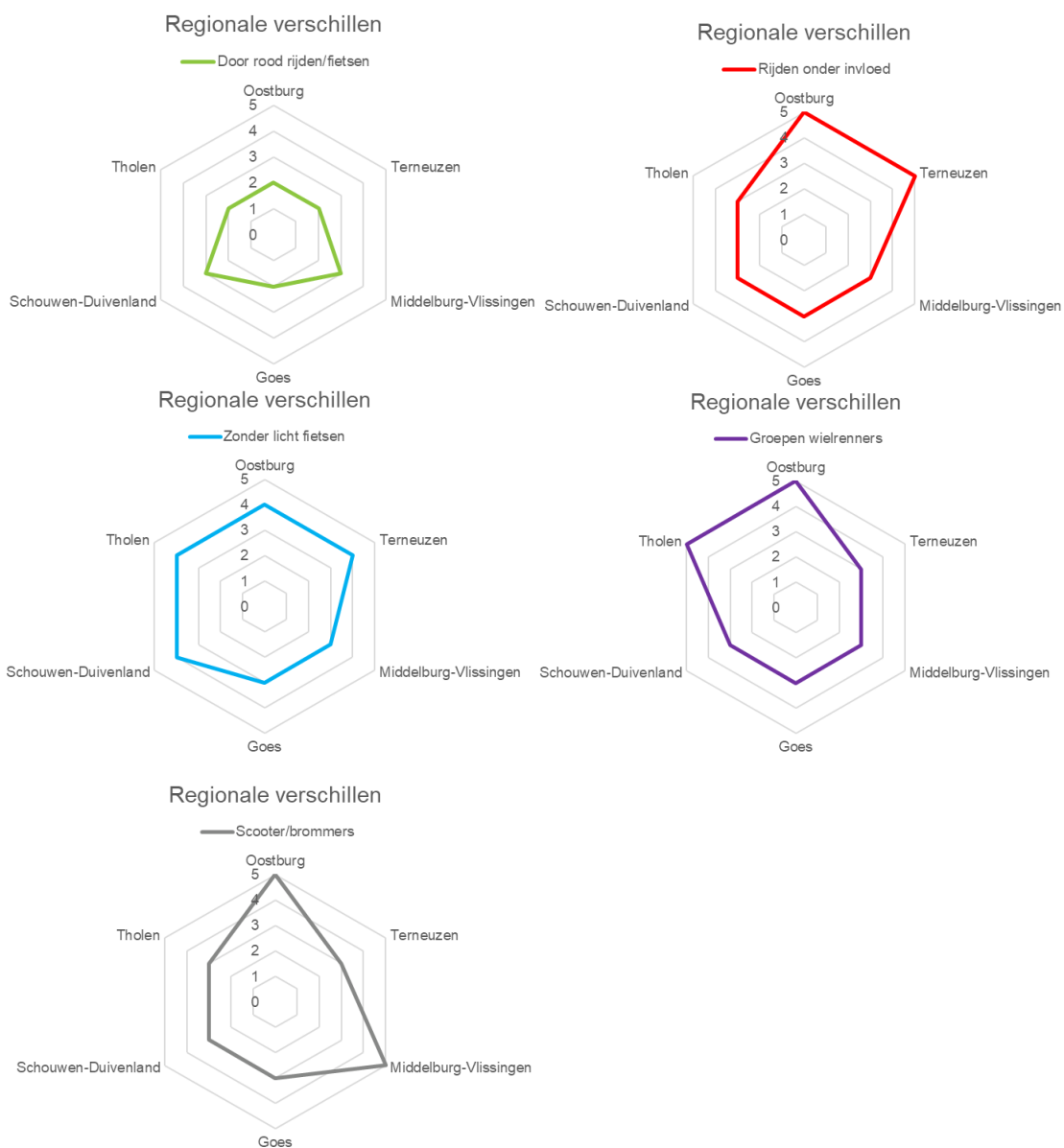
Een andere opvallende uitkomst van het panel is dat 68% van de respondenten aangeeft dat bestuurders van scooters en brommers zich vaak onveilig gedragen. Met name personen van ouder dan 65 jaar geven dit vaak aan.

4.3

BELANGRIJKSTE REGIONALE VERSCHILLEN

- In Zeeuws-Vlaanderen lijkt vaker onder invloed van drank en/of drugs gereden te worden. Verschillende bronnen geven dit aan. 38% van alle 'artikel 8' registraties in Zeeland zijn in de regio Zeeuws-Vlaanderen geregistreerd.
- In de regio's Middelburg/Vlissingen (10%) en Schouwen-Duiveland (9%) geven automobilisten significant vaker aan door rood te rijden.
- Fietsers uit de regio Middelburg/Vlissingen (22%) geven significant vaker aan door rood te fietsen dan fietsers uit de andere regio's in Zeeland.
- Fietsers uit de regio Oostburg (Zeeuws-Vlaanderen) (14%) en Schouwen-Duiveland (13%) geven significant vaker aan in (grote) groepen te (blijven) fietsen dan fietsers uit de andere regio's.
- Fietsers in de regio's Tholen (37%), Zeeuws-Vlaanderen (Oostburg en Terneuzen) (31%) en Schouwen-Duiveland (24%) fietsen vaker zonder licht dan fietsers in de regio's Middelburg/Vlissingen en Goes (beide 18%).
- Alhoewel groepen wielrenners in heel Zeeland als onveilig worden gezien springen de regio's Oostburg (83% (helemaal) eens) en Tholen (71% (helemaal) eens) eruit.
- Met name in Middelburg-Vlissingen (73%) en Oostburg (74%) wordt het gedrag van bestuurders van scooters en brommers als gevaarlijk gezien.

Op de volgende pagina hebben we de belangrijkste regionale verschillen visueel gemaakt in verschillende radars. Voor de verschillende regio's hebben we voor de belangrijkste verkeersovertredingen aangegeven wat het geschatte risico op het begaan van deze overtredingen is. Ook hebben we aangegeven of we verschil zien tussen verschillende verkeersovertreders. Dit hebben we gedaan door op basis van de gevonden informatie een vijfpuntsschaal toe te passen (1=beperkt risico, 5= (zeer) hoog risico). Wanneer er geen grote regionale verschillen zijn voor bepaalde doelgroepen is hier geen radar voor opgenomen.



4.4

PRAKTISCHE HANDVATTEN VOOR MAATREGELEN

Snelheidsovertredingen

Zowel binnen als buiten de bebouwde kom wordt regelmatig hard gereden, in Zeeland. Grotendeels is dit te wijden aan twee zaken: de weginrichting die hardrijden uitlokt en de motivatie van automobilisten om hard te rijden. Daarom raden wij het de volgende handvatten voor maatregelen aan:

- Voorwaarde voor gewenst gedrag is een juiste inrichting van de weg, die het gewenste gedrag uitlokt. Wanneer een weg is ingericht als 50, maar de maximumsnelheid daadwerkelijk 30 km/uur is, is het aannemelijk dat automobilisten zich niet aan de snelheid houden. Ze interpreteren de maximumsnelheid foutief, en rijden dus onbewust te hard, óf hebben het idee dat ze harder kunnen en doen dit daardoor ook. Bij het veranderen van het snelheidsregime is het dus belangrijk om ook de inrichting van de weg aan te passen.

- In sommige gevallen wordt er binnen de bebouwde kom te hard gereden, ook als de weg juist is ingericht. Vaak zijn dit de bewoners zelf. Ze zijn bekend met de lokale wegen, en weten dus precies hoe hard ze door een bochten kunnen scheuren. Wanneer dit probleem zich voordoet op een weg waar met name lokaal verkeer rijdt, is een mogelijke oplossing een snelheidsmeterspaarpot. Deze snelheidsmeter beloont automobilisten die zich aan de snelheid houden. Belonen werkt vaak beter dan straffen, en zorgt daarnaast voor positieve aandacht aan de snelheidsproblematiek. De Safety-safe, zoals de snelheidsmeter heet, maakt het mogelijk dat iedereen die zich aan de snelheid houdt, geldt spaart voor een gezamenlijk spaardoel. Telkens als iemand met de juiste snelheid langs de meter rijdt, wordt het bedrag zichtbaar hoger. Bij eerdere inzetten van de Safety-safe zorgde dit voor een afname van 25% van mensen die te hard reden. Meer informatie over de Safety-safe is te vinden op www.safetysafe.nl.
- Vaak is de weg buiten de bebouwde kom wel juist ingericht, maar wordt er toch veel hard gereden. Dit komt omdat de wegen vaak lang en recht zijn, met veel overzicht. De maximumsnelheid voelt hier voor automobilisten vaak als te langzaam, en hardrijden wordt daarmee uitgelokt. Grootschalige infrastructurele aanpassingen zijn vaak kostbaar en op korte termijn niet haalbaar. Door op dergelijke wegen goed naar het samenspel tussen weginrichting, omgeving en gedrag van weggebruikers te kijken is het vaak wel mogelijk met kleine aanpassingen aan bijvoorbeeld markering, bebording of zichtlijnen de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Waar de weg aan de inrichtingseisen voldoet, maar het probleem van hardrijden toch blijft bestaan, raden wij aan extra handhaving in te zetten. Ook hier geldt weer dat een hoge pakkans meer effect heeft dan een hoge boete.

Smartphonegebruik

Smartphonegebruik zorgt voor afleiding in het verkeer. Deze problematiek en praktische handvatten voor maatregelen bespreken we verder in hoofdstuk 5.

Rijden onder invloed

Met name jongeren lijken het niet zo erg te vinden om af en toe met een slok op achter het stuur te stappen. Ook het fietsen met alcohol op komt regelmatig voor. Om alcoholgebruik tegen te gaan, adviseren wij:

- Enerzijds in te zetten op handhaving, om zo de pakkans te verhogen. Wanneer het idee bestaat dat het risico groot is dat men betrapt wordt met alcohol op, zal men minder snel geneigd zijn dit nog vaker te doen.
- En daarnaast met name jongeren aan te spreken via educatie. Jongeren kunnen bijvoorbeeld, zoals eerder genoemd, bij festivals en evenementen op een speelse manier gewezen worden op de gevaren van alcohol, drugs en verkeer. Een goed voorbeeld hiervan is het programma *Rijden zonder invloed* dat in Oost-Nederland wordt uitgevoerd.

Bumperkleven

Bumperkleven, maar ook het inhalen op illegale plekken lijkt vooral te ontstaan uit frustratie over het tempo van de voorganger. Deels overlapt deze problematiek met de problematiek van hardrijden: men is geneigd harder te rijden op wegen waar dit kán (maar volgens het snelheidsregime niet mag). Een aantal mogelijke maatregelen liggen dus bij het terugdringen van het aantal hardrijders. Daarnaast ligt het voor een deel aan de mentaliteit: men heeft weinig begrip voor elkaar en is snel gefrustreerd. Een campagne die weggebruikers vraagt zich te verplaatsen in de andere weggebruiker kan hierbij helpen. Deze kan met name effectief zijn in het toeristenseizoen, aangezien toeristen met name wat langzamer rijden dan de lokale bewoners. De campagne kan dan bijvoorbeeld vragen aan Zeeuwen om gastvrij te zijn naar toeristen.

Zonder licht fietsen

Veel fietsers, met name laagopgeleiden, fietsen zonder licht. Omdat niet alle hoofdfietsroutes in Zeeland beschikken over goede verlichting, vormt dit een risico voor de verkeersveiligheid. Daarom adviseren wij:

- In te zetten op voorlichting, en fietsers daarbij te laten ervaren hoe slecht zichtbaar ze eigenlijk zijn. Vaak ervaren de meeste mensen pas hoe gevaarlijk het fietsen zonder licht is, als ze voor het eerst een rijles nemen in het donker. Deze ervaring is vaak effectiever dan een theoretische voorlichting. Men overtuigt zichzelf namelijk van het feit dat het gevaarlijk is, en het blijkt uit onderzoek dat dit het meeste effect heeft op gedragsverandering (self-persuasion).
- Het zo makkelijk mogelijk te maken voor fietsers: deel dus bijvoorbeeld op scholen gratis fietslampjes uit, wanneer het herfstseizoen begint of zorg ervoor dat fietsenmakers op scholen gratis de verlichting van scholieren maakt wanneer deze kapot is.
- Waar mogelijk actief te handhaven bij ingang van het herfstseizoen.
- De hoofdfietsroutes waar mogelijk te voorzien van straatverlichting, zodat wanneer fietsers toch zonder licht fietsen, zij in ieder geval beter zichtbaar zijn voor ander verkeer.

Groepen wielrenners

Groepen wielrenners zijn vaak vooral bezig met elkaar en met zo snel mogelijk van A naar B komen. Dit kan conflicteren met andere weggebruikers. We adviseren:

- Te investeren in meer en betere wegkapiteins. Door, bijvoorbeeld in samenwerking met NTFU of KNWU, cursussen voor wegkapiteins aan te bieden aan lokale wielclubs, en waar mogelijk hierbij ook de samenwerking op te zoeken met aangrenzende regio's (West-Brabant, Zuid-Holland, België) zorg je ervoor dat elke grote groep wielrenners zich beter aan de verkeersregels gaat aanpassen.
- Faciliteer routes waar groepen wielrenners welkom zijn, en maak het minder aantrekkelijk voor groepen wielrenners om op fietsroutes te rijden waar ook veel andere fietsers rijden. Promoot deze routes vervolgens ook actief. Bijvoorbeeld door deze routes op een leuke manier aantrekkelijk te maken. Denk bijvoorbeeld aan het koppelen van bepaalde prijzen die men kan winnen als ze op een Strava-segment het snelste zijn (of zich juist aan de snelheid houden die gewenst is, bijvoorbeeld in een dorp of woonstraat).

5. Afleiding in het verkeer

5.1

BELANGRIJKSTE RISICO'S IN ZEELAND

Op basis van de deskresearch, geraadpleegde experts en wegbeheerders en het ingezette panel zien wij voor de provincie Zeeland de onderstaande risico's op het gebied van afleiding in het verkeer:

Smartphonegebruik

De grootste oorzaak van afleiding in het verkeer in Zeeland is het gebruik van de smartphone. Zowel experts als respondenten uit het panel geven aan dat smartphonegebruik in Zeeland vaak voorkomt. Alhoewel 81% van de respondenten uit het panel aangeeft dat ze het gebruik van de mobiele telefoon in de auto of op de fiets gevaarlijk vinden, zegt 16% dit zelf ook wel eens te doen in de auto. Ook zegt 12% wel eens te bellen of appen op de fiets. Daarnaast geeft 17% aan wel eens muziek te luisteren via hun smartphone tijdens het fietsen.

Mensen tussen de 25 en 34 jaar geven significant het vaakst aan hun telefoon te gebruiken tijdens het autorijden (38%). Ook jongeren (27%) en mensen tussen de 35 en 44 jaar (22%) geven vaak aan hun smartphone te gebruiken tijdens het rijden. Oudere mensen zeggen dit minder vaak te doen. Hierbij valt ook op dat mensen met een hoger opleidingsniveau (HBO of WO) vaker aangeven hun smartphone te gebruiken dan mensen met een lager opleidingsniveau. Zowel de leeftijdsverschillen als verschillen in opleidingsniveau zien we ook terug bij smartphonegebruik op de fiets.

Jongeren geven significant vaker aan muziek te luisteren tijdens het fietsen via hun smartphone. 53% van de respondenten tussen de 16 en 24 jaar zegt dit wel eens te doen. Oudere mensen geven dit veel minder vaak aan.

Rechte, rustige wegen

Verkeerssituaties met een lage taakbelasting kunnen afleiding in de hand werken, bijvoorbeeld wanneer men een bekende route of in monotone verkeersomstandigheden rijdt. In Zeeland zien we veel ETW wegen met lange rechtstanden, weinig verkeer, door open en landelijk gebied. Hierdoor is er een verhoogde kans op 'verveling' waardoor weggebruikers eerder geneigd zijn hun telefoon te pakken of iets anders te gaan doen tijdens het rijden. 35% van de respondenten uit het panel zegt het eens te zijn met de stelling dat de saaie, rechte wegen in Zeeland zorgen voor een grotere verleiding om de telefoon te pakken of weg te dromen. Hierbij valt op dat met name jongeren dit aangeven. Van de respondenten tussen de 16 en 24 jaar zegt 58% het eens te zijn met de stelling. Hoe ouder men wordt, hoe minder men de rechte, saaie Zeeuwse wegen als oorzaak van afleiding ervaart.

Omgeving en uitzicht

Een ander kenmerk van Zeeland is het mooie uitzicht en locaties waarbij naast de weg veel interessants te zien is. Denk aan de vele sluizen, bruggen en bijvoorbeeld de Oosterscheldkering. Weggebruikers, met name toeristen, zijn op de locatie vaak afgeleid en hebben minder aandacht voor het verkeer.

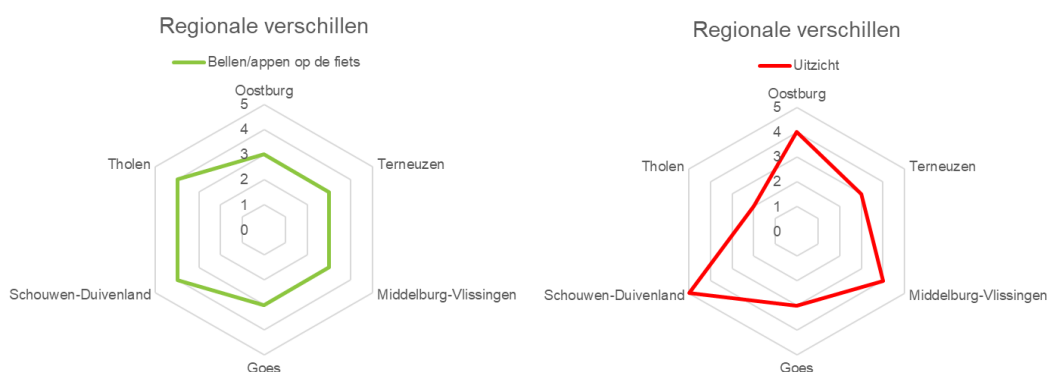
Toeristen

Wat verder nog naar voren is gekomen is dat in het toeristenseizoen regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan omdat toeristen de weg niet goed kennen en daardoor op hun navigatiesysteem of kaart aan het zoeken zijn waardoor ze afgeleid zijn van het verkeer.

5.2 BELANGRIJKSTE REGIONALE VERSCHILLEN

- Fietsers uit de regio's Schouwen-Duiveland (23%), Tholen (23%) geven significant vaker aan te bellen of appen tijdens het fietsen dan fietsers uit de regio Zeeuws-Vlaanderen (15%), Middelburg/Vlissingen (11%) en Goes (6%).
- Het uitzicht op Schouwen-Duiveland (38%) wordt vaker gezien als 'afleidend' dan het uitzicht in andere regio's.

Onderstaand hebben we de belangrijkste regionale verschillen visueel gemaakt in verschillende radars. Voor de verschillende regio's hebben we aangegeven wat het geschatte risico is op afleiding in het verkeer. Dit hebben we gedaan door op basis van de gevonden informatie een vijfpuntsschaal toe te passen (1=beperkt risico, 5= (zeer) hoog risico).



5.3 PRAKTISCHE HANDVATTEN VOOR MAATREGELEN

Smartphonegebruik

Voor het terugdringen van smartphonegebruik in het verkeer zijn verschillende type maatregelen mogelijk:

- Allereerst handhaving: hoe groter de kans is dat je een bekeuring krijgt, hoe eerder je geneigd zal zijn de telefoon te laten liggen. Er wordt al steeds specifieker gehandhaafd op smartphonegebruik (zowel bij auto als fiets) en we adviseren dit ook te blijven doen. Met name cameracontroles lijken geschikt omdat deze op alle type wegen kan worden ingezet. De huidige controle met touringcar kan alleen op de snelweg worden uitgevoerd omdat je naast het voertuig moet rijden dat gecontroleerd wordt.
- MONO campagnes worden nu al uitgevoerd. Voor met name de jongere doelgroep is het aanvullend echter vooral nodig om ze zelf te laten ervaren hoe gevaarlijk het is om de telefoon te gebruiken op de fiets of in de auto. Door bijvoorbeeld de inzet van rijsimulators kunnen jongeren zelf ervaren dat een voertuig besturen én een appje te sturen niet samen gaat.
- Daarnaast is er een belangrijke rol voor werkgevers weggelegd. Mensen tussen de 24 en 35 jaar geven het vaakst aan hun telefoon te gebruiken in het verkeer, dit betreft vaak zakelijke reizen. Het creëren van een veilige werkomgeving is een zorgplicht voor werkgevers. Daar hoort ook een veilige

woon-werk of dienstreis bij. Werkgevers kunnen bijvoorbeeld een gedragscode instellen, digitale hulpmiddelen instellen die het onmogelijk maken je telefoon te gebruiken tijdens het autorijden (app of safe drive pod) of bijvoorbeeld korting bieden op verzekering wanneer mensen hun telefoon niet gebruiken.

● **Rechte, rustige wegen**

Hier geldt met name dat afleiding wordt veroorzaakt door 'verveling' en een gebrek aan prikkels in het verkeer of op de weg. Door op deze wegen goed te kijken naar het samenspel van weginrichting, omgeving en het gedrag van weggebruikers kunnen op de juiste plaatsen elementen worden toegevoegd op of naast de weg die de aandacht van weggebruikers naar het verkeer leiden in plaats van naar de telefoon.

● **Omgeving en uitzicht**

Met name toeristen zijn vaak afgeleid door omgeving en uitzicht. Zorg bijvoorbeeld voor voldoende 'uitzichtplekken' waar toeristen even kunnen stoppen om rustig van het uitzicht te genieten.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2020

Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

| | |
|--|---|
| Titel | Risico-inventarisatie verkeersveiligheid |
| <i>Samengesteld door</i> | Robbin Lankhuijzen Kirsten van Merwijk Dagmar van de Schraaf Gerard Tertoolen |
| <i>Projectnaam</i> | Provincie Zeeland Risico-inventarisatie |
| <i>Projectnummer</i> | 103W |
| <i>Datum</i> | 6 mei 2020 |
| <i>Bestandsnaam</i> | Risico-inventarisatie verkeersveiligheid provincie Zeeland_ROVZ_Definitief |
| <i>Contactadres voor deze publicatie</i> | XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT |

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgereden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.