



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

Gemeentelijk Verkeersveiligheidsbeleid Oost-Nederland 2015

Meting over het jaar 2015

Augustus 2016

Inleiding en respons

Inleiding

Om informatie te verkrijgen over uitvoering en inbedding van gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid is een vragenlijst voorgelegd aan alle gemeentelijke verkeersveiligheids- coördinatoren in Gelderland en Overijssel. De gemeenten zijn bevraagd over het jaar 2015.

Het verkrijgen van inzicht in de stand van zaken van het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid is een belangrijk doel voor het ROV Oost-Nederland. Door de verkregen kennis terug te koppelen en gerichte acties te ondernemen richting gemeenten hoopt het ROV gemeenten te stimuleren adequate en effectieve verkeersveiligheidsactiviteiten te ondernemen.

Respons

- Van de 54 benaderde Gelderse gemeenten heeft 67% de vragenlijst volledig ingevuld. Daarnaast zijn er nog 2 (4%) gemeenten die de vragenlijst deels hebben ingevuld.
- Van de 25 Overijsselse gemeenten heeft 72% de vragenlijst volledig ingevuld. Daarnaast zijn er nog 2 (8%) gemeenten die de vragenlijst deels hebben ingevuld.

Hiernaast staan per provincie de responderende gemeenten vermeld.

Gelderland		Overijssel
Apeldoorn	Lingewaal	Borne
Arnhem	Montferland	Dalfsen
Barneveld	Neder-Betuwe	Dinkelland
Berg en Dal	Nijmegen	Enschede
Berkelland	Nunspeet	Haaksbergen
Beuningen	Oldebroek	Hardenberg
Bronckhorst	Oost Gelre	Hellendoorn
Brummen	Overbetuwe	Hengelo
Buren	Renkum	Hof van Twente
Doesburg	Rheden	Kampen
Doetinchem	Rijnwaarden	Losser
Druten	Tiel	Oldenzaal
Ede	West Maas en Waal	Olst-Wijhe
Elburg	Westervoort	Raalte
Epe	Wijchen	Rijssen-Holten
Ermelo	Winterswijk	Staphorst
Geldermalsen	Zaltbommel	Steenwijkerland
Harderwijk	Zutphen	Tubbergen
Heerde		Wierden
Heumen		Zwartewaterland

Opvallende bevindingen

Verkeersveiligheid in gemeentelijke beleidsplannen lijkt goed voor elkaar

In Gelderland en Overijssel heeft een groot deel van de gemeenten een beleidsplan waarin het verkeersveiligheidsbeleid is geformuleerd.

Vooraf Gelderse coördinatoren minder tevreden over bestuurlijke aandacht voor verkeersveiligheid

In Gelderland is 66% van de respondenten (enigszins) tevreden, terwijl dit percentage in Overijssel op 85% ligt. In Overijssel is dit percentage wel licht gedaald ten opzichte van de vorige meting (94%).

Menskracht en budget

Naar rato van het aantal inwoners wordt er in Overijssel bijna twee keer zoveel tijd besteed aan verkeersveiligheid. Ook wordt er in Overijssel meer besteed door gemeenten aan gedragsmaatregelen.

Over het algemeen vindt men de omgeving van schoollocaties voldoende veilig ingericht

In Gelderland krijgt 89% van de schoollocaties een (ruime) voldoende en in Overijssel ligt dit percentage op 85%. Inrichtingselementen die vaak worden genoemd zijn speciaal meubilair (accentpalen, trottoirpalen, hekjes tegen foutparkeren), oversteekvoorzieningen, schoolzone markering (met snelheidsbeperking).

Weinig invloed op verkeershandhaving belangrijk aandachtspunt

De respondenten zijn niet tevreden met de invloed op verkeershandhaving. In Gelderland is slechts 16% van de respondenten (enigszins) tevreden. Dit is sterk gedaald in 2015. In Overijssel ligt dit percentage met 47% veel hoger en is ook constant gebleven. De gemeenten zouden vanuit hun lokale kennis veel meer samen willen werken met de verkeershandhavers.

Aantal activiteiten in het basisonderwijs is gestegen

Zowel in Gelderland als in Overijssel is het gemiddeld aantal activiteiten in het basisonderwijs gestegen ten opzichte van de vorige meting. Opvallend is dat in Overijssel het aantal activiteiten in het voortgezet onderwijs en op het gebied van rijvaardigheid hoger ligt dan in Gelderland. Het VEVO netwerk speelt hier zeker een rol. Echter, een andere verklaring is dat in Gelderland veel projecten regionaal worden uitgevoerd en daardoor buiten het zicht blijven van de verkeersveiligheidscoördinator.

Respons in Gelderland beduidend minder dan vorige meting

De respons is vooral in Gelderland aan het dalen vergeleken met voorgaande metingen. Veel gehoorde klachten over het invullen van de vragenlijst is dat men er geen tijd voor kan vrijmaken (gelet op het gering aantal uren dat men voor verkeersveiligheid beschikbaar heeft) en dat de vragenlijst te lang is en veel uitzoekwerk vereist.

Nieuwe monitorsysteem aanleiding om tweejaarlijkse afname van enquête te heroverwegen

De enquête 'gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid' kent een lange traditie. De periodieke afname past binnen het monitoringssysteem dat is ontwikkeld voor de verkeersveiligheid op gemeentelijk niveau. Met dit systeem kan een gemeente op basis van het eigen profiel prestaties over meerdere jaren volgen en vergelijkingen maken met selecties van andere gemeenten of regionale en provinciale gemiddelden.

Deze gemeentelijke enquête vormt nu nog een belangrijke bron voor de vulling van de gemeentelijke en regionale profielen, maar vraagt om meer detailinformatie dan in het monitorsysteem terecht komt. Mede gelet op de dalende respons, zou naar een alternatief voor de afname van een afzonderlijke enquête moeten worden gezocht.

Hoe verder met informatieverzameling?

Monitorsysteem gebruikt slechts een deel van de vragen uit de enquête

- De vraag over Verkeersveiligheidsplannen gaat in op details (speerpunten, vaststelling, e.d.), terwijl alleen de aan- of afwezigheid van een beleidsplan indicator is in de monitor. Ook wordt er in de enquête gevraagd naar dwarsverbanden met andere beleidsterreinen.
- In de monitor is aan- of afwezigheid van budget voor infrastructurele en / of gedragsmaatregelen op het gebied van verkeersveiligheid een indicator. De enquête vraagt ook naar hoogte van budgetten en naar budget in andere plannen.
- In de monitor is aan- of afwezigheid van een verkeersveiligheids-coördinator een indicator. De enquête vraagt ook naar uurbesteding.
- In de monitor is aan- of afwezigheid van een klachtensysteem een indicator. De enquête vraagt om specificering van dit systeem.
- De enquête vraagt met welke organisaties er contact is. Deze informatie wordt niet in de monitor opgenomen.
- De enquête vraagt naar aspecten van verkeershandhaving. Deze informatie wordt niet in de monitor opgenomen.
- De enquête vraagt naar de inrichting van de infrastructuur (inrichting 30 en 60 zones en in hoeverre deze sober of volledig zijn ingericht). Deze informatie wordt allemaal in de monitor opgenomen.
- De enquête vraagt naar het aantal uitgevoerde activiteiten op het gebied van verkeerseducatie en campagnes. Deze informatie wordt nu allemaal in de monitor opgenomen.

Gemeenten kunnen deel van de indicatoren in monitorsysteem eenvoudig zelf vullen

- Het monitorsysteem draait op dit moment op het CViews platform dat de mogelijkheid biedt om in een veilige online omgeving data te verzamelen en te ontsluiten, om actuele vergelijkingen te maken en online maatrapporten op branche- en organisatieniveau te genereren. Binnen het systeem is het ook mogelijk een eenvoudige vragenlijstje in te zetten om daarmee gericht sommige indicatoren te vullen. Gemeenten hebben hiermee direct invloed op de mate waarin zij volledig zijn in hun vulling. Via het platform is er direct feedback op de vulling van het monitorsysteem.
- Indicatoren die zich voor deze benadering lenen zijn: de aan- of afwezigheid van een beleidsplan, van budget voor infrastructurele en / of gedragsmaatregelen, van een verkeersveiligheids-coördinator, en van een klachtensysteem. Daarnaast leent de vraag over de inrichting van de infrastructuur (inrichting 30 en 60 zones en in hoeverre deze sober of volledig zijn ingericht) er zich voor.

Ook informatie verzamelen buiten de coördinatoren om

- Het is te verwachten dat het aantal uitgevoerde activiteiten op het gebied van verkeerseducatie en campagnes beter in beeld kan worden gebracht door af te gaan op informatie van de aanbieders.
- Voor de respondenten was de vraag over schoolomgevingen erg arbeidsintensief en een deel is hier dan ook afgehaakt. De kwaliteit van schoolomgevingen kan mogelijk beter in kaart worden gebracht door op basis van actueel beeldmateriaal (Cyclomedia) de veiligheid en inrichtingselementen te inventariseren.

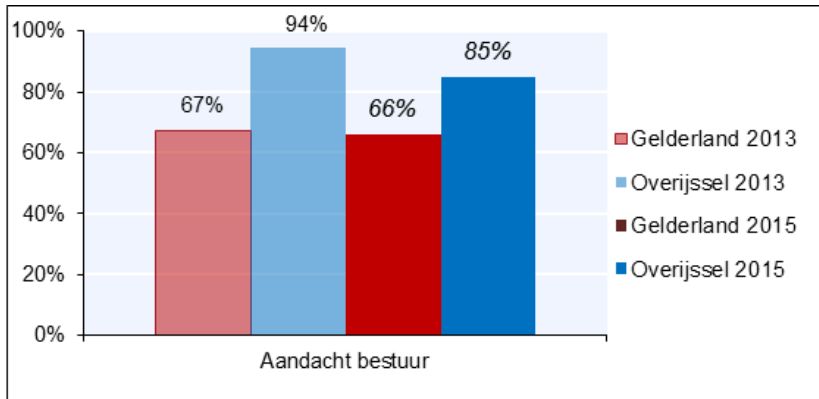
Inbedding: aandacht en integraliteit

Gemeentelijk beleidsplan

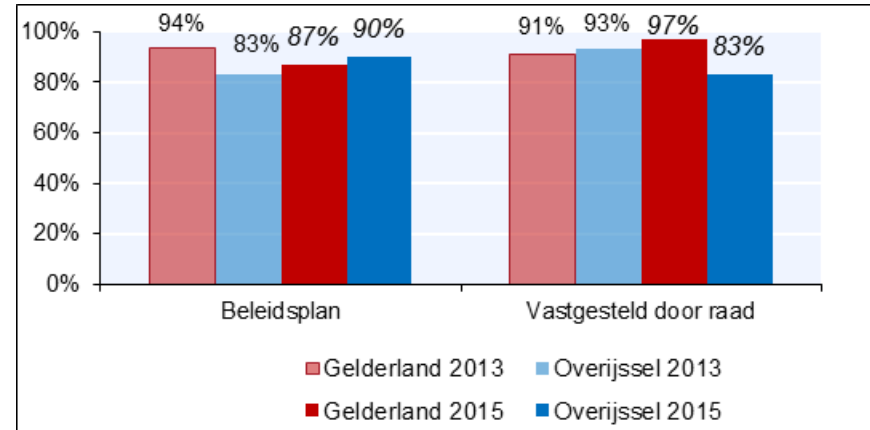
- Het percentage beleidsplannen waarin verkeersveiligheidsbeleid is geformuleerd, ligt zowel in Gelderland als in Overijssel in 2015 rond de 90%.
- Verreweg de meeste plannen worden vastgesteld door de gemeenteraad. In Overijssel zijn er nog wat beleidsplannen in ontwikkeling.

Bestuurlijke aandacht voor verkeersveiligheid

De coördinatoren in Overijssel zijn het meest tevreden met de bestuurlijke aandacht voor verkeersveiligheid; 85% is (enigszins) tevreden. In Gelderland is men wat kritischer over de bestuurlijke aandacht: 66% van de respondenten is (enigszins) tevreden.



Tevreden met bestuurlijke aandacht voor verkeersveiligheid; % dat (enigszins) tevreden is.



Bestuurlijke aandacht: waar ontevreden mee

- De gemeenteraad is terughoudend wanneer sprake is van financiële keuzes. De laatste tijd komt dit te vaak voor. Verkeer krijgt de laatste tijd bijna niets om iets te doen aan Duurzaam Veilig (het verder uitrollen van DV sober naar DV+ of ++).
- Er zijn geen specifieke doelstellingen gesteld en financiële middelen ontbreken
- Er zou door de programma's heen meer aandacht moeten zijn voor verkeersveiligheid.
- Men wenst geen nieuwe verkeersmaatregelen, terwijl de meldingen alleen maar toenemen. Er is onvoldoende bestuurlijk draagvlak om echt iets te betekenen. Er is wel al verbetering zichtbaar t.o.v. de vorige bestuursperiode.
- Er zijn nauwelijks middelen beschikbaar. Personele onderbezetting.
- Te weinig middelen.

Inbedding: aandacht en integraliteit

Aandacht voor verkeersveiligheid

In 2015 zijn er ten opzichte van de meting over het jaar 2013 geen noemenswaardige verschillen. Gemeenten in Gelderland en Overijssel verschillen niet of nauwelijks van elkaar van elkaar wat betreft de aandacht voor verkeersveiligheid in andere beleidsterreinen.

De beleidsterreinen met veel aandacht voor verkeersveiligheid:

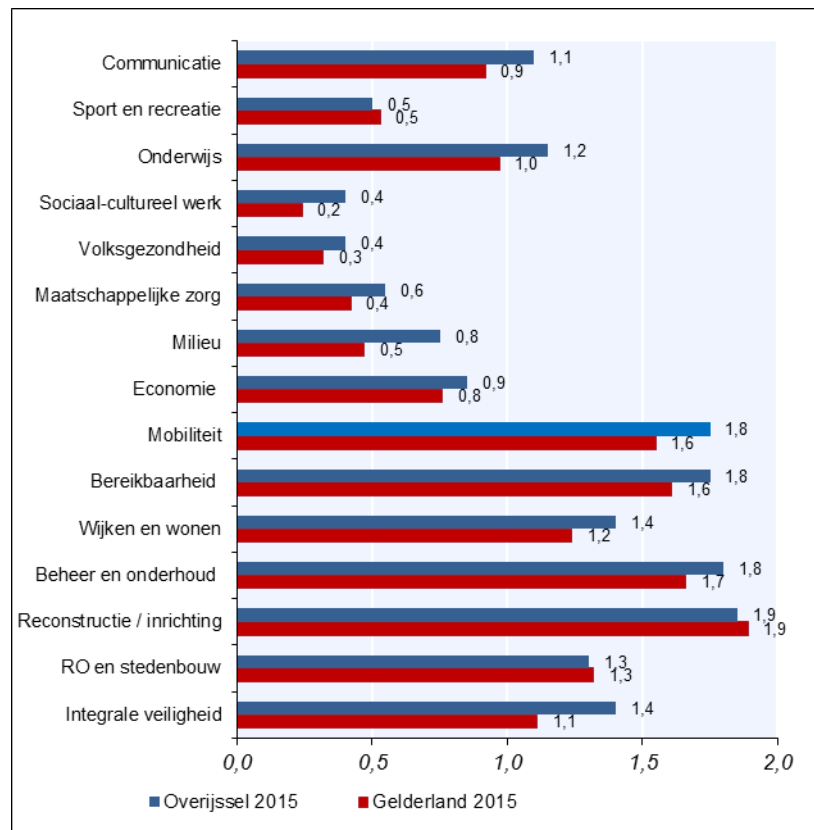
- Beheer en onderhoud
- Reconstructies en inrichting
- Bereikbaarheid
- Mobiliteit

De beleidsterreinen met enige aandacht voor verkeersveiligheid:

- Wijken en wonen
- RO en stedenbouw
- Integrale veiligheid
- Communicatie
- Onderwijs

De beleidsterreinen waarin weinig tot geen aandacht is voor verkeersveiligheid:

- Sport en recreatie
- Sociaal-cultureel werk
- Volksgezondheid
- Maatschappelijke zorg
- Milieu
- Economie

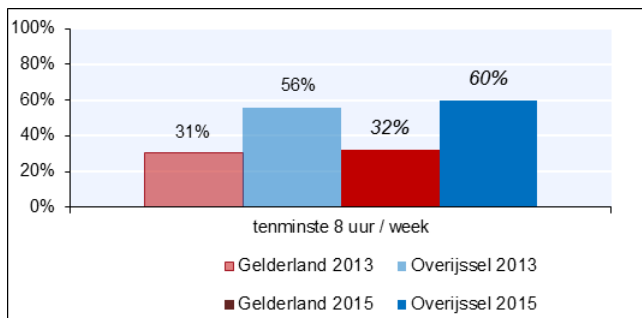
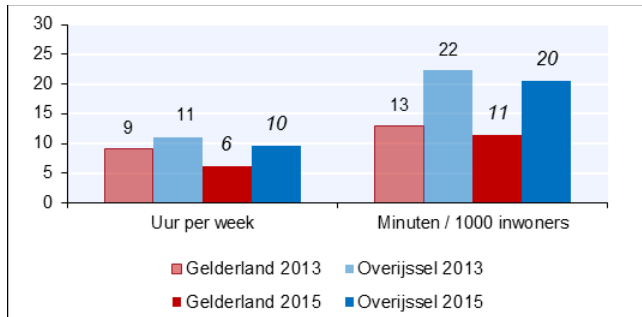


Aandacht voor verkeersveiligheid in andere gemeentelijke beleidsterreinen (0 = geen aandacht; 2 = veel aandacht)

Inbedding: menskracht en budget

Tijd voor verkeersveiligheid

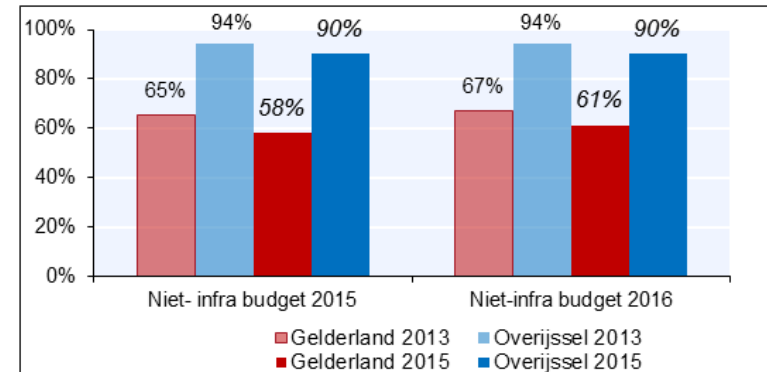
- 65% van de Gelderse gemeenten heeft een aangewezen verkeersveiligheidscoördinator. In Overijssel is dat 100%.
- De coördinatoren in Overijssel geven aan gemiddeld 11 uur per week tijd te besteden aan verkeersveiligheid. In Gelderland is dat 9 uur per week.
- Naar rato van het aantal inwoners wordt er in Overijssel bijna twee keer zoveel tijd besteed aan verkeersveiligheid.



- Bijna een derde van de Gelderse coördinatoren geeft aan per week 8 uur of meer te besteden aan verkeersveiligheid, terwijl dit voor 60% van de Overijsselse gemeenten geldt.

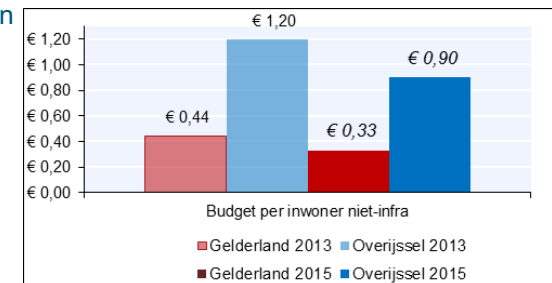
Geld voor verkeersveiligheid

- Bijna alle (90%) Overijsselse gemeenten hebben voor gedragsmaatregelen een specifiek budget. Dit geldt voor 61% van de Gelderse gemeenten in 2015.



- Overijsselse gemeenten hebben een beduidend hoger budget voor gedragsmaatregelen in de gemeentelijke begroting opgenomen dan de Gelderse gemeenten. Dit heeft voor een deel te maken met de verschillende financieringsstructuur.

- In Gelderland wordt een groot deel van de projecten regionaal uitgevoerd. Vanaf 1-1-2016 ontvangen Gelderse gemeenten niet meer rechtstreeks subsidie voor gedragsmaatregelen.



Inbedding: afstemming en overleg

Overleg met andere organisaties

- Zowel in Gelderland als in Overijssel wordt door (bijna) alle gemeenten overleg gevoerd over verkeersveiligheid (ad hoc of structureel) met Provincie, ROV, naburige gemeenten, politie, VVN, en basisonderwijs.
- Daarnaast heeft meer dan de helft van de gemeenten overleg met buurtverenigingen, gehandicaptenorganisaties, ouderenorganisaties de Fietsersbond en ANWB.
- Een klein deel van de gemeenten heeft contact met rijsscholen, het Openbaar Ministerie, rijsscholen en welzijnswerk.
- In Overijssel leidt het VEVO project ertoe dat alle gemeenten overleggen met het voortgezet onderwijs en met verkeersouders. Dit is vaak structureel overleg.
- Relatief veel gemeenten in Overijssel hebben overleg met Rijkswaterstaat. In Gelderland is dit percentage gestegen in 2015 naar 73%.

Meer genoemde organisaties

- 5 Dorpsraden
- Bewoners georganiseerd in Leefbaarheidsgroepen (stichtingen).
- dorpsraden
- Fietsersbond
- ROV
- Schoolverkeersraad
- Waterschap
- Wijk en dorpsraden
- Bewonersverenigingen regiogemeenten
- signaleringsgroepen
- Sociale raad
- onze eigen buiten dienst die veel ziet en hoort
- Plattelandsraad
- Cumela
- Gem. Emmerich, Kleis Kleve, Bundesstrasse NAW

Organisatietype	Gelderland 2013	Overijssel 2013	Gelderland 2015	Overijssel 2015
Provincie	98%	100%	100%	100%
Rijkswaterstaat	59%	78%	73%	84%
ROV	96%	89%	100%	100%
Naburige gemeenten	98%	100%	98%	100%
Politie	100%	100%	97%	100%
Openbaar Ministerie	29%	22%	29%	26%
Basisonderwijs	92%	100%	95%	100%
Voortgezet onderwijs	69%	100%	68%	100%
Verkeersouders	69%	100%	76%	100%
Buurtverenigingen	73%	83%	93%	89%
Welzijnswerk	45%	50%	44%	58%
Rijsscholen	33%	50%	32%	52%
VVN	86%	94%	87%	95%
Fietsersbond	69%	61%	82%	79%
ANWB	51%	67%	58%	74%
Ouderenorganisatie	69%	67%	66%	84%
Gehandicaptenorganisatie	69%	78%	71%	79%

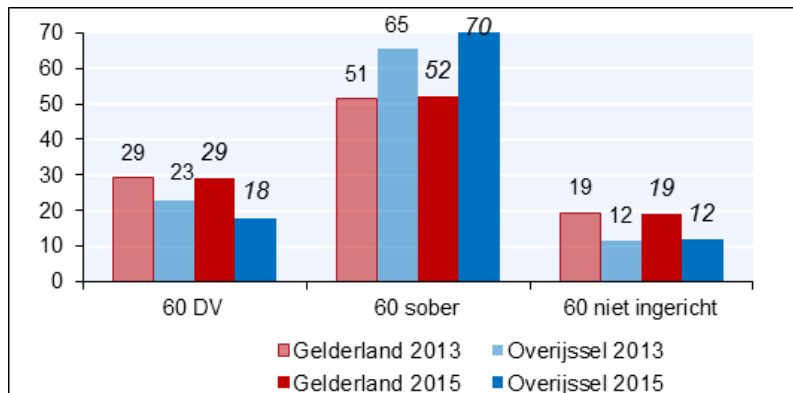
Meer genoemde organisaties

- centrumondernemers
- Plaatselijke afdeling VVN (structureel)
- Ontwikkelingsmaatschappij Vliegveldterrein
- wijk- en buurtorganisaties

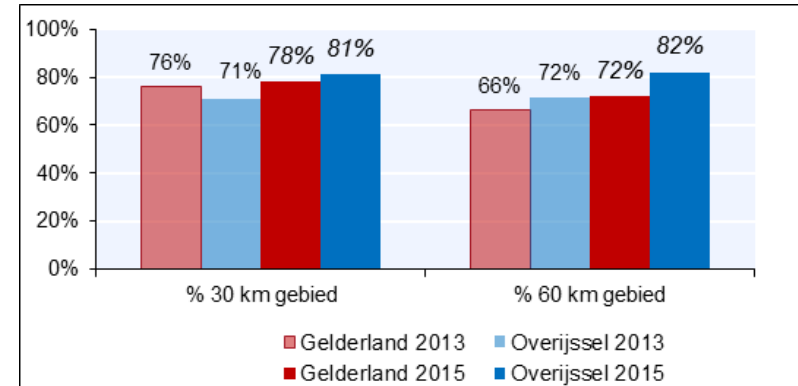
Infrastructuur

30- en 60 km/u gebieden

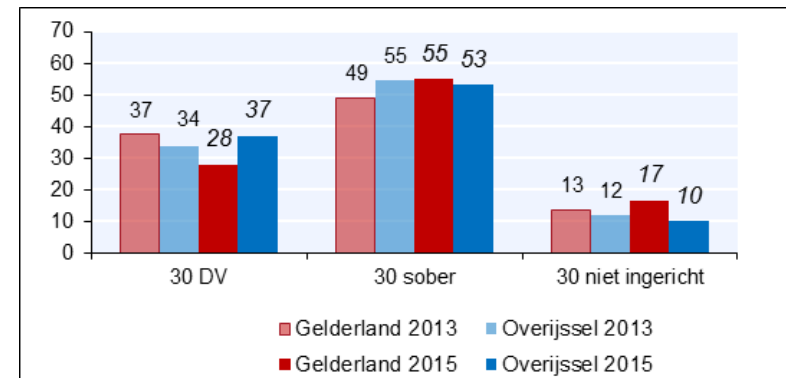
- Gelderland en Overijssel liggen dicht bij elkaar als het gaat om de realisatie van 30 en 60 km/u gebieden. Ook de inrichting van de verblijfsgebieden verschilt nauwelijks van elkaar. De inrichting van de verblijfsgebieden is overwegend sober en blijft sterk achter op de gewenste inrichting.
- In Gelderland en Overijssel is respectievelijk 78% en 81% van het gemeentelijk wegennet *binnen* de bebouwde kom ingesteld als 30 km/u gebied. Ruim een kwart tot een derde (28 vs 37%) daarvan is duurzaam veilig ingericht en ongeveer de helft (55% vs 53%) is sober ingericht.
- In Gelderland en Overijssel is respectievelijk 72% en 82% van het gemeentelijk wegennet *buiten* de bebouwde kom ingesteld als 60 km/u gebied. In Gelderland is de helft daarvan sober ingericht en bijna een derde (29%) is duurzaam veilig ingericht. In Overijssel is ruim twee derde (70%) sober ingericht en een vijfde (18%) duurzaam veilig ingericht.



Verdeling over verschillende vormen waarin 60 km gebieden in de gemeenten ingericht kunnen zijn



Gemiddelde percentage van het gemeentelijk wegennet waarop een snelheidsregime van 30 km/u en 60 km/u geldt

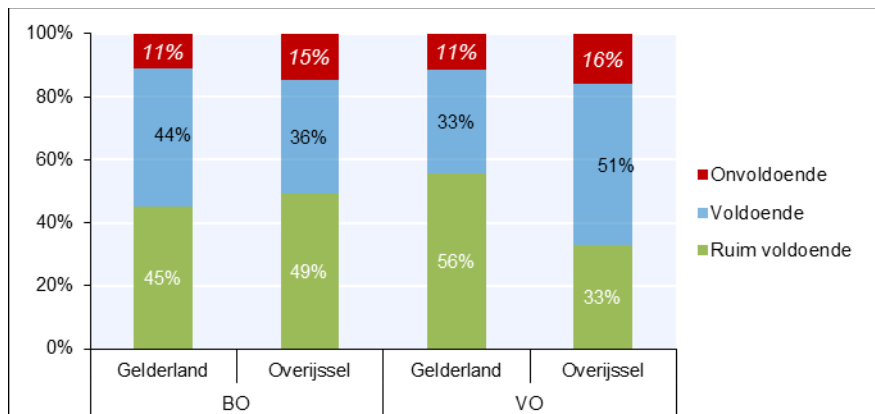


Verdeling over verschillende vormen waarin de 30 gebieden in de gemeenten ingericht kunnen zijn

Schoolomgeving

Schoolomgeving

- In Gelderland zijn 662 schoollocaties voor BO en 143 voor VO/ROC opgegeven. In Overijssel zijn 328 schoollocaties voor BO en 38 voor VO/ROC opgegeven.
- In onderstaande grafiek wordt weergegeven welk percentage van deze locaties een ruim voldoende, voldoende of onvoldoende heeft gekregen van de respondenten.



	BO		VO	
	Gelderland	Overijssel	Gelderland	Overijssel
Met 'SCHOOL' op wegdek	22%	33%	1%	0%
Poortconstructie	22%	22%	2%	3%
Paaltjes	42%	35%	27%	42%
Snelheidsbeperking	9%	42%	2%	11%
Oversteekvoorziening	42%	68%	42%	17%

- In bovenstaande tabel wordt weergegeven in welk percentage van de locaties de genoemde inrichtingselementen zijn toegepast.

Schoolomgeving

Andere opmerkingen schoolomgeving

- Aantallen voor elementen zijn (nog) niet bekend. De schatting is dat 60% van de 58 basisscholen in Ede een schoolzone markering heeft met snelheidsbeperking (20 km per uur). Ongeveer 50% heeft speciaal meubilair heeft rondom de scholen, zowel accentpalen en trottoirpalen ter attentie, als hekjes tegen foutparkeren. Op 8 locaties staan er brigadiersarmen voor veilig oversteken
- In bovenstaande tabel wordt weergegeven in welk percentage van de locaties de genoemde inrichtingselementen zijn toegepast.
- Afhankelijk van de specifieke situatie parkeer- en stopverboden.
- Andere infrastructurele maatregelen zoals drempels en wegversmallingen
- Attentieborden (Julie)
- drempels, toepassen opvallend meubilair
- Gekleurd straatmeubilair, roulerende inzetsnelheidsdisplays, * zebrapaden (oversteekvoorzieningen) Nog slechts 4 basisscholen hebben verkeersbrigades, met goed ingerichte oversteekvoorziening.
- Hekjes voor schoolomgevingen, Kiss en ride zones
- Julie inrichting
- Julie palen, Kiss and ride zones
- Julie straatmeubilair Zo nu en dan een dynamisch snelheidsdisplay
- kiss and ride eenrichtingsverkeer met venstertijden
- parkeerverbod met tijdsbeperking attentiematerialen (rode poppen) hekken tussen schooluitgang en rijbaan
- parkeerverboden stopverboden oversteekvoorzieningen VRI drempels wegversmallingen middengeleiders haal en breng voorzieningen
- roulatiesysteem van 6 dick-bruna borden tussen de schoollocaties onderling.

- scholen liggen allemaal in de 30km/h zones
- schoolomgeving moet netzo veilig zijn als de rest
- schoolzones bij de scholen voor basisonderwijs

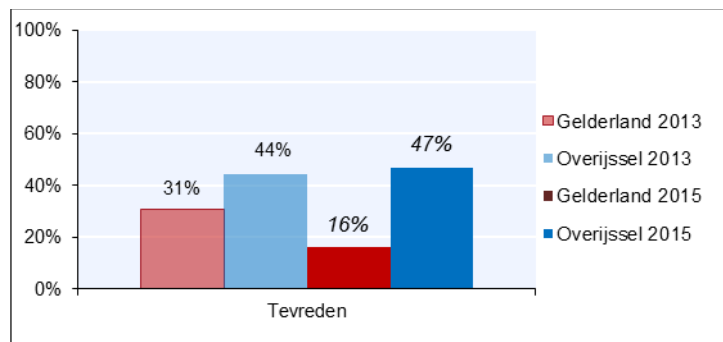
Overijssel

- Bij twee basisscholen is meubilair van het type Julie geplaatst. Daarnaast zij de gebruikelijke parkeer- en stopverboden ingevoerd. Dit al dan niet in combinatie met eenrichtingsverkeer en een K&R strook.
- drempels, verhoogde kruisingen, fietsstraat
- Julie
- julie schoolmeubilair bij ca. 7 basisscholen
- Julie straatmeubilair
- Kiss and ride Uitbreiding parkeerplaatsen Fietsopstelplaatsen voor ouders Mottoborden door kinderen gemaakt Gekleurd straatmeubilair (Julie)
- veilige schoolomgeving met julie straat meubilair
- Waarschuwingknipperlicht, bedienbaar door klaar-overs/docenten
- Zogenaamd Julie-materiaal bij basisscholen. De aantallen hierboven genoemd, zijn indicatief.

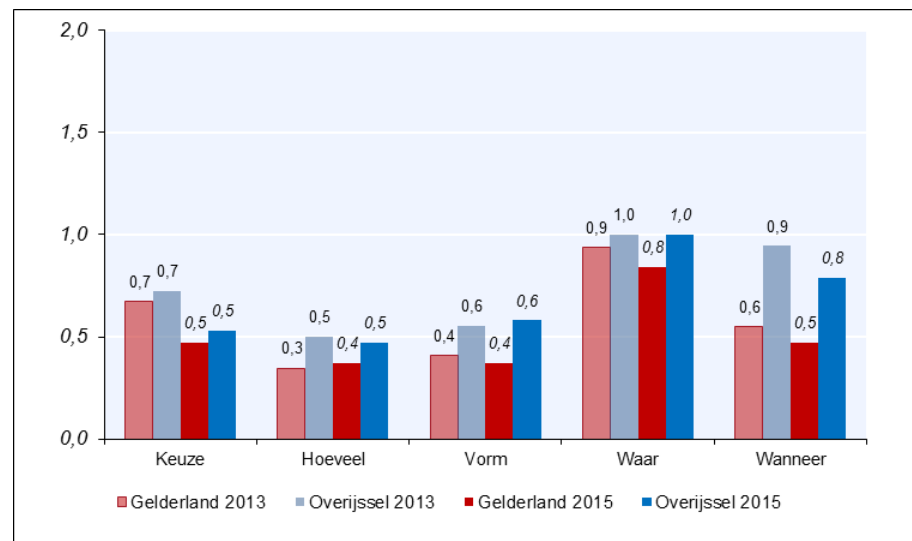
Verkeershandhaving

Invloed op verkeershandhaving

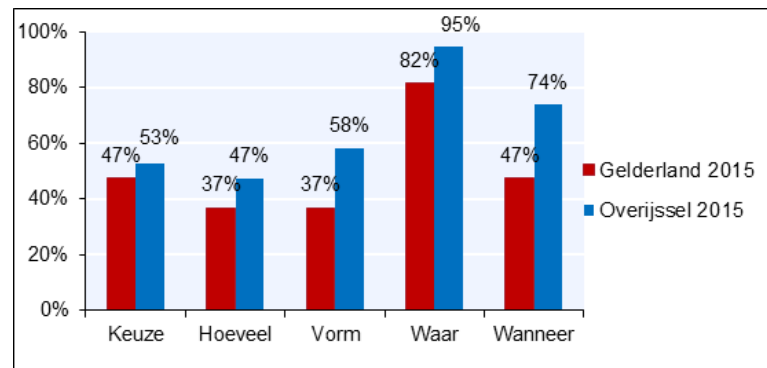
- Zowel in Gelderland als in Overijssel is de geringe invloed op verkeershandhaving duidelijk. De meeste invloed ervaren de respondenten op de locatie van verkeershandhaving. Het minste invloed op hoeveel verkeershandhaving er wordt ingezet en de vorm van de verkeershandhaving.
- De coördinatoren zien dit graag anders en zijn hier niet tevreden mee. In Gelderland is slechts 16% van de respondenten (enigszins) tevreden. Dit is sterk gedaald in 2015. In Overijssel ligt dit percentage met 47% veel hoger en is ook constant gebleven.
- De gemeenten zouden vanuit hun lokale kennis veel meer samen willen werken met de verkeershandhavers. Zie de toelichting van respondenten die ontevreden zijn op de volgende bladzijde.



% dat tevreden is met mate van invloed op verkeershandhaving.



Gemiddelde ervaren invloed op aspecten van verkeershandhaving (0 = geen; 2 = veel)



% dat (enige) invloed ervaart op aspecten van verkeershandhaving

Verkeershandhaving

Opmerkingen Gelderland

- Als gemeente heb je nauwelijks invloed op de prioritering door de politie t.a.v. de verkeershandhaving.
- Beperkte ruimte bij politie voor handhaving. Snelheidscontroles zijn altijd op dezelfde locaties en nooit in de woonwijken, waar juist de klachten en melding vanuit bewoners vandaan komen.
- Bij politie in het algemeen te weinig capaciteit voor onze gemeente. Wijkagenten wel aandacht ervoor maar te weinig inzetbaar. Er wordt in het algemeen te weinig gehandhaafd. Soms wel op snelheid buiten de dorpskernen, haast niet in de kernen. Meer politie uren voor handhaving
- De "kleine" ergernissen binnen de bebouwde kom. Ongewenst verkeersgedrag, handhaven snelheid in 30 km zones, handhaving parkeergedrag krijgt regelmatig te weinig aandacht. Voorkeur om het zelf als gemeente te doen waarbij de opbrengsten ook naar de gemeente dienen te gaan om het betaalbaar te maken. Dan is er snel en adequaat inzet daar waar het nodig is. Dat weet je als gemeente het beste.
- Door vertrek van een persoon en drukte bij beide organisaties is er niet meer te vragen of er op een specifieke locatie een keer een controle gehouden kan worden. Dit was vóór 2015 wel het geval.
- ER is (zowel door politie als onze eigen handhavers) veel te weinig toezicht op foutparkeren, snelheidsovertredingen en dergelijke. Helaas een capaciteitsprobleem waardoor er vaak te weinig prioriteit aan gegeven kan worden.
- Er zou meer invloed moeten zijn en meer toezicht en meer handhaving
- handhaven op snelheid in 30 gebieden
- je zou graag daar waar burgers erom vragen ook inzet zien jammer dat ook politie in doen en spreken uitdraagt dat verkeershandhaving geen prioriteit heeft.
- Met name het aantal uur wat beschikbaar is voor verkeershandhaving is onder de maat. Er is wel goed overleg met de verkeersagent in Bronckhorst.
- Structureel overleg met politie over benodigde inzet op gemeentelijke onveilige punten.
- Te weinig inzet, politie wijst steeds naar gemeente (zou weginrichting beter in orde maken)

- Snelheid en verkeersgedrag kun je middels handhaving beïnvloeden. Nu komt het steeds vaker voor dat de politie de burger naar de gemeente stuurt. De burger geeft dit aan en dat de wegbeheerder iets aan de inrichting moet doen. Dit is raar. Hier krijgen wij dus geen grip op. Kortom, handhaving door de politie mag wat meer.
- Verkeershandhaving heeft te weinig aandacht bij de politie. De prioriteit wordt elders gezet. De afgelopen jaren is verkeershandhaving steeds minder geworden. Dit is ook te merken in het verkeersgedrag.
- VHT komt de verblijfsgebieden meestal niet in
- We hebben maar heel weinig invloed en we weten ook dat er gewoon geen capaciteit is bij de politie en BOA's. Dit is soms heeft frustreren omdat je hier geen beleid op kunt maken.
- We zouden graag meer handhaving inzetten dan nu het geval is.

Opmerkingen Overijssel

- Er is grote behoefte aan handhaving van o.a. de "blauwe zone" en andere verkeersovertredingen. Echter dit heeft geen prioriteit bij de politie. Deze verwijst telkens op het hiervoor inzetten van BOA's. Binnen de gemeente zijn geen BOA's actief en hiervoor is ook geen financiële dekking. Oplossing is het terugleggen van de verkeershandhaving bij de politie.
- Handhaving op verkeersveiligheid heeft een over het algemeen een lage prioriteit, excessen daargelaten.
- Het ontbreekt de politie aan handhavingcapaciteit. Politie heeft geen prioriteit bij handhaving. Ze zouden meer uren moeten krijgen!
- Politie heeft weinig capaciteit voor handhaving. Dit betekent dat in de gemeente in principe weinig door de politie wordt gecontroleerd.
- Soms kunnen onveilige situaties niet met aanpassing van infrastructuur worden verbeterd. Handhaving is dan noodzakelijk. Overleg over waar, hoeveel en welke inspanning is dan gewenst.
- Weinig tot geen invloed. Ik ben wel erg positief over de contacten met de politie: n.a.v. klachten ondernemen ze wel incidenteel actie.

Educatie en campagnes

Uitvoering van niet-infrastructurele activiteiten

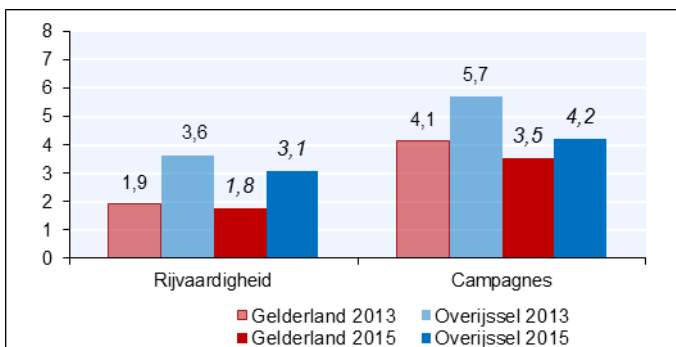
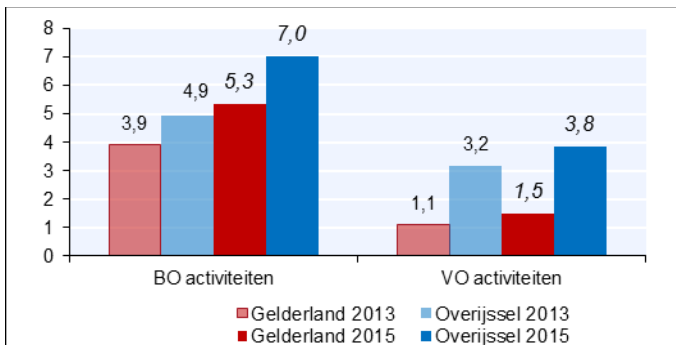
We onderscheiden de volgende clusters van niet-infrastructurele activiteiten:

- Basisonderwijs of voor 0-4 jarigen (BO)
- Voortgezet onderwijs
- Rijvaardigheidstrainingen
- Publiekscampagnes

In de figuur hiernaast is het gemiddeld aantal activiteiten weergegeven dat volgens de gemeentelijk coördinatoren is uitgevoerd in 2013 en 2015. De coördinatoren in Gelderland en Overijssel konden beide een vergelijkbaar aantal activiteiten opgeven.

- Zowel in Gelderland als in Overijssel is het gemiddeld aantal activiteiten in het basisonderwijs gestegen ten opzichte van de voorgaande meting.
- Opvallend zijn de hoge scores in Overijssel: vooral voor de BO activiteiten en de campagnes. Maar ook in de clusters VO en Rijvaardigheid wordt een flink aantal activiteiten uitgevoerd in Overijssel.
- In Gelderland ligt het aantal activiteiten feitelijk hoger, omdat er veel regionaal wordt uitgevoerd en daardoor buiten het zicht van de verkeersveiligheidscoördinator blijft.
- Het is te verwachten dat een beter beeld van het aantal uitgevoerde activiteiten kan worden verkregen als wordt afgegaan op de informatie van de aanbieders.

Gemiddeld aantal activiteit(en) in de verschillende clusters dat wordt uitgevoerd



Aantal gemeenten met activiteiten in 2015

Basisonderwijs

Activiteiten BO	Gelderland	Overijssel
JONGleren (0-4 jarigen)	58%	67%
Praktisch verkeersexamen (VVN)	100%	94%
Streetwise (ANWB)	83%	94%
Dode hoekproject	56%	89%
VOMOL (landbouwverkeer)	22%	67%
Lesmethoden verkeer basisonderwijs	78%	89%
Verkeersouders / projecten verkeersouders	64%	94%
School-thuisroute project	19%	33%
Schoolomgeving/schoolzone project	31%	44%
Andere projecten	22%	28%

Campagnes

Activiteiten campagnes	Gelderland	Overijssel
Rijden onder invloed (BOB)	69%	67%
Snelheid	72%	78%
Beveiligingsmiddelen (gordels/helmen)	28%	56%
De scholen zijn weer begonnen	92%	100%
Fietsverlichting	89%	94%
Andere campagnes	3%	28%

Voortgezet onderwijs

Activiteiten VO	Gelderland	Overijssel
School-thuisroute project	3%	28%
Projecten TeamAlert	53%	50%
Onder Invloed Onderweg (Iriszorg/Tactus)	50%	28%
Verkeersmarkt	17%	44%
Deelname VO scholen aan VEVO	3%	94%
Actieplan van VEVO scholen ontvangen?	3%	78%
Verkeerseducatie MBO (ROC's)	3%	11%
Andere projecten	19%	50%

Rijvaardigheid

Activiteiten rijvaardigheid	Gelderland	Overijssel
The DriveXperience (training jonge automobilisten)	25%	0%
TRIALS training jonge automobilisten (regionale inkoop)	0%	11%
Seniorenritten (BROEM)	44%	83%
Fietstraining / e-bike training ouderen	53%	78%
Scootmobielcursus	39%	72%
Rijbewijs op herhaling	0%	44%
Motorvaardigheidstrainingen	3%	0%
Leerstraf 49 cc (regionale inkoop)	6%	17%
Andere projecten	8%	0%

Behoeftte aan ondersteuning

Gelderland: 14% heeft behoefte aan meer ondersteuning

Benoemde onderwerpen:

- Alle contacten met scholen, onderwijs.
- Korte items die één op één op de website of op de gemeente pagina geplaatst kunnen worden.
- Mogelijkheden voor campagnemateriaal op te hangen
- Scholen bewegen om actiever te worden in verkeersonderwijs
- Verspreiding projecten
- Wij zijn erg tevreden over de ondersteuning van het ROVON. Kunnen met vragen terecht en er wordt meegedacht

Algemene opmerkingen

- Ik weet niet precies wat buiten overal is uitgevoerd, laat staat wat op elke school wordt gedaan aan verkeerseducatie.
- Relatief veel te veel tijd kwijt met deze enquête!

Overijssel: 33% heeft behoefte aan meer ondersteuning

Benoemde onderwerpen:

- 30 km/u in woonstraten
- Aanbestedingsbeleid
- Algemene hulp
- inzicht in effecten van project, ontwikkeling van projecten aansluitend op doelgroepen die het meest bij ongevallen zijn betrokken, projecten aansluitend op plaatselijke behoefte
- Ondersteuning plaatselijke VVN afdeling
- VOMOL en e-bike training

Algemene opmerkingen

- Ik ben zeer tevreden over de ondersteuning van het ROV Oost Nederland. Ze geven altijd antwoord (en dan bedoel ik een antwoord waar ik iets mee kan).
- Projecten/jaarplannen blijven coördineren om netwerk in stand te houden.
- Uitwisseling ervaringen projecten tussen gemeenten
- Zorg voor kant-en-klare projecten, waarbij de gemeente nauwelijks ondersteuning hoeft te verlenen. Door bezuinigingen is er nauwelijks tijd voor ondersteuning.
- ik ervaar in toenemende mate afstand in de contact tussen ROVO en gemeente

Hoe verder?

Top 5 lijst!

De respondenten is gevraagd om een eigen voorkeurslijst samen te stellen van maximaal 5 activiteiten. Zij konden kiezen uit een lijst van projecten die binnen Oost-Nederland kunnen worden uitgevoerd en door het ROV worden gestimuleerd.

Hiernaast wordt voor beide provincies afzonderlijk de antwoorden weergegeven.

Top 5 activiteiten	Gelderland	Overijssel
JONGleren (0-4 jarigen)	39%	0%
Lesmethodes basisonderwijs	28%	44%
Praktisch Verkeersexamen VVN	81%	39%
Dode hoek project	8%	39%
Streetwise (ANWB)	53%	72%
School-thuis-route project	19%	11%
VOMOL (landbouwverkeer)	25%	39%
Onder invloed onderweg (programma Iriszorg/Tactus)	14%	0%
Verkeersmarkt	8%	17%
Projecten TeamAlert	22%	28%
Deelname VEVO-netwerk	3%	11%
Leerstraf 46cc / Scooter Halt project	3%	0%
Rijvaardigheidstraining jonge automobilisten	31%	17%
Rijbewijs op herhaling	11%	6%
Motorvaardigheidstraining	0%	11%
Seniorenrit (BROEM)	39%	28%
Scootmobielcursus	0%	6%
Fiets/e-bike dagen oudere fietsers	33%	72%
Campagne De scholen zijn weer begonnen	22%	6%
Campagne fietsverlichting	17%	22%
Campagne snelheid	8%	11%
Campagne BOB	17%	17%
Campagne afstand houden	0%	0%
Wijkprojecten(VVN)	19%	6%