

Projectplan Pilot Verkeershandhaving Schouwen-Duiveland



Versie 1.1

Versie 1.2

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Schouwen-Duiveland en Verkeersveiligheid	5
2	Inrichting van de pilot	6
2.1	Begeleiding van de pilot door de werkgroep	6
2.2	Inrichting en begeleiding van de pilot in de gemeente	6
2.3	Te handhaven overtredingen	7
3	Uitvoering pilot	8
3.1	Instructie buitengewoon opsporingsambtenaren	8
3.1.1	Gebruik maken van aanwezige kennis en kunde	8
3.1.2	Alleen deelname aan de pilot na instructie	8
3.1.3	Coaching on the job	8
3.2	Veilig werken	9
3.2.1	Werken in koppels	9
3.2.2	Gebruik van verkeerstekens	9
3.2.3	Veiligheid instructies	9
3.2.4	Bejegeningprotocol	9
3.2.5	Bij nood achtervang politie	9
3.3	Interne communicatie	10
3.3.1	Instructie	10
3.3.2	Nieuwsflits aan alle handhavers	10
3.3.3	Briefing/dagstart	10
3.4	Samenwerking politie voor deze pilot	10
3.4.1	Betrokken bij instructie	10
3.4.2	Afstemming inzet	10
3.4.3	Bijstand	10
3.4.4	Uitwisseling van gegevens	11
3.5	Handhavingslocaties	11
3.5.1	Bepalen van handhavingslocaties	11
3.6	Waarschuwingperiode	11

3.7	Concept planning uitvoering	12
4	Voorbereiding evaluatie	13
5	Communicatieplan	15
5.1	Kernboodschap:	15
5.2	Communicatiestrategie	15
6	Bijlage 1 Informatie verkeersveiligheid	17

1 Inleiding

In Utrecht draait sinds 8 februari 2021 de pilot verkeershandhaving, waarbinnen boa's van de gemeente handhaven op drie lichte verkeersovertredingen: Handheld telefoongebruik op de fiets, roodlichtnegatie en geen of onjuiste fietsverlichting voeren. Met deze pilot is uitvoering gegeven aan motie van Dam, waarmee de regering is verzocht om in nauwe samenwerking met de gemeente Utrecht te bezien of middels een pilot geëxperimenteerd kan worden met het uitbreiden van taken van buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) op het vlak van de verkeershandhaving.¹ Een werkgroep bestaande uit de gemeente Utrecht, OM, politie, VNG en JenV heeft de pilot – die nog steeds loopt – vanaf het begin aan begeleid. De pilot is geëvalueerd en de uitkomsten daarvan waren positief.² Daarom heeft de minister van Justitie en Veiligheid samen met de betrokken partners besloten om de pilot in Utrecht uit te breiden naar een vijftal andere gemeenten, zoals omschreven in de meerjarige beleidsagenda boa's.³ Op basis van de resultaten van de pilots in de vijf aanvullende gemeenten moet in de loop van 2023 besluitvorming plaatsvinden over opname van de betreffende nieuwe verkeersovertredingen in Domeinlijst I. Het gaat daarbij uitsluitend om overtredingen met ongemotoriseerd rijdend verkeer, in lijn met de nieuwe Regeling Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar op 1 juli 2022.⁴

Schouwen-Duiveland is één van de gemeenten die geselecteerd is om deel te nemen aan dit vervolg van de pilot verkeershandhaving. Dit projectplan geeft weer hoe de pilot wordt uitgevoerd in Schouwen-Duiveland. Daarbij is aandacht voor zowel de praktische invulling van de pilot en de waarborgen die horen bij deze uitvoering, als elementen die van belang zijn om de pilot te kunnen evalueren.

Dit projectplan is afgestemd met de werkgroep pilot Verkeershandhaving, bestaande uit gemeenten Utrecht, Zaanstad, Schouwen-Duiveland, Harderwijk, Breda en Venlo, OM, politie, VNG en JenV. Onderdelen van het projectplan kunnen aangepast worden n.a.v. vragen/aanvullingen vanuit de werkgroep of nieuwe inzichten.

¹ Kamerstuk 35 300, nr. 53. 15

² [Verkeershandhaving door boa's Eindrapport evaluatie pilot gemeente Utrecht | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

³ [Meerjarige beleidsagenda boa's | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

⁴ [wetten.nl - Regeling - Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar - BWBR0039766 \(overheid.nl\)](#), paragraaf 6.2 Verkeershandhaving

1.1 Schouwen-Duiveland en Verkeersveiligheid

De gemeente Schouwen-Duiveland heeft een inwonersaantal van ongeveer 34.000 inwoners en een oppervlakte van ongeveer 488,21 km² (land 229,65 km²/ water 258,56 km²). Door het uitgestrekte gebied, de vele recreatiebedrijven, de natuur en het strand is de gemeente Schouwen-Duiveland een gewilde verblijflocatie voor toeristen. Het inwonersaantal gaat dan ook in het hoogseizoen keer 3 (maanden juli en augustus). Verder heeft de gemeente Schouwen-Duiveland een legio aan fietsroutes. Het vervoermiddel onder de jeugd is dan ook vaak de fiets om richting de middelbare school in Zierikzee te gaan of te gaan naar hun vereniging of sportactiviteit. Tevens verzorgen de handhavers van de gemeente Schouwen-Duiveland ook diensten uit bij de gemeente Noord-Beveland. De handhavers hebben daardoor nog een extra gebied van een oppervlakte van ongeveer 121,58 km² (land 85,96 km/ water 35,62 km²) en een inwonersaantal van ongeveer 7.700 inwoners. De gemeente Noord-Beveland is tevens ook erg populair bij de vakantieganger.

Gezien de capaciteit bij de politie schiet het qua handhaving op de verkeersveiligheid te kort. Doordat de handhavers leefbaarheid deelnemen aan de verkeerspilot hopen we de verkeersveiligheid te verbeteren. De gemeente heeft veel onverlichte fietspaden van en naar woonkernen. Daarbij zijn er veel polderwegen die onverlicht zijn waar motorvoertuigen en fietsen elkaar passeren.

De gemeente Schouwen-Duiveland is sinds 2022 begonnen met Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'veilig van deur tot deur'. De gemeente Schouwen-Duiveland zal dan ook gaan onderzoeken waar de knelpunten liggen en waar er actie ondernomen moet worden om het voor het ongemotoriseerde verkeer veiliger te maken.

2 Inrichting van de pilot

2.1 Begeleiding van de pilot door de werkgroep

De pilot wordt begeleid door de eerdergenoemde werkgroep bestaande uit gemeenten Utrecht, Zaanstad, Schouwen-Duiveland, Harderwijk, Breda en Venlo, OM, politie, VNG en JenV. De begeleiding door de werkgroep heeft tot doel om kennis en ervaring met elkaar te delen, stroomlijning en afstemming tussen de pilots in de verschillende gemeenten te bewerkstellingen, mee te denken in het proces van de evaluaties en uiteindelijk besluitvorming voor te bereiden over al dan niet toevoegen van de overtredingen uit de pilot aan Domeinlijst I.

2.2 Inrichting en begeleiding van de pilot in de gemeente

- Begeleiding vanuit de gemeente (bv. een teamleider)

Vanuit de gemeente zal de teamleider zorgen voor de begeleiding van de handhavers leefbaarheid op straat en intern. De teamleider zal zorgen voor relevante informatie en functioneren als vraagbaak voor de handhavers.

De handhavingsondersteuner zal tevens zorgen voor een kwaliteitsbewaking van de processen-verbaal. De handhavingsondersteuner zal alle processen-verbaal nakijken voordat deze verzonden zullen worden aan het CJIB.

- Welk boa team/hoeveel boa 's de taken gaan uitvoeren

De buitengewoon opsporingsambtenaren uit het team handhaving leefbaarheid zullen gaan deelnemen aan de pilot. De buitengewoon opsporingsambtenaren die in het team parkeren zitten zullen geen deel uit gaan maken van de pilot.

Het team handhaving leefbaarheid bestaat uit:

- Team/ploegchef
- Wijkhandhaver (3 keer)
- Handhavers leefbaarheid (7 keer)
- Centralist/ondersteuner (2 keer)

- Betrokkenheid van de politie

De politie van de regio Oosterscheldebekken zal intensief deelnemen aan de pilot. De politie gaat zorgen voor de opleiding van de handhavers die deelnemen aan de pilot. Samen met de wijkagent expert zal er gekeken worden naar de mogelijkheid om samen bepaalde controles uit te voeren en daarbij gezamenlijk een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid in de gemeente Schouwen-Duiveland.

2.3 Te handhaven overtredingen

In de pilot zal op dezelfde feiten gehandhaafd worden als waarop gehandhaafd wordt in de pilot in Utrecht. Het gaat om de volgende feiten:

- artikel 61a RVV 1990;
- artikel 35 en 35a RVV 1990;
- artikel 35a lid 2 RVV 1990;
- artikel 62 jo. 68 lid 1 sub c RVV 1990;
- artikel 62 jo. 69 lid 1 sub b RVV 1990;

voor zover:

- (1) de feitelijk geconstateerde gedraging onder de strekking van de feitcode R545, R438k, R438m, R602 of R604 valt , en;
- (2) deze gedraging is begaan met een (ongemotoriseerde) fiets, of;
- (3) voor zover het overtreding van artikel 62 jo. 68 lid 1 sub c RVV 1990 (feitcode R602 en R604) betreft door een voetganger is begaan.

Uit de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar op 1 juli 2022, volgt dat het gaat om handhaving op ongemotoriseerde voertuigen. De definitie die daarvoor aangehouden wordt, is dat ongemotoriseerde voertuigen, voertuigen zonder kenteken zijn. Ter illustratie wél de elektrische fiets, maar geen brom- of snorfietsen.⁵

⁵ [wetten.nl - Regeling - Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar - BWBR0039766 \(overheid.nl\)](#), paragraaf 6.2 Verkeershandhaving

3 Uitvoering pilot

In dit hoofdstuk is opgenomen hoe de pilot wordt uitgevoerd. Bij de uitvoering van de pilot staat voorop dat uitbreiding van bevoegdheden van boa's geen doel op zich is. De boa's moeten met hun interventies bijdragen aan een veiligere verkeerssituatie. Het doel van de pilot is daarom dat door de inzet van boa's het naleefgedrag op de in de pilot opgenomen feiten vergroot wordt. Dit betekent dat de verkeersregels beter worden nageleefd en de verkeersveiligheid verhoogd wordt (zie ook hoofdstuk 4 Evaluatie).

3.1 Instructie buitengewoon opsporingsambtenaren

3.1.1 Gebruik maken van aanwezige kennis en kunde

De handhavers van het team leefbaarheid zijn zo breed mogelijk opgeleid en herkennen de dagelijks gedragingen/overtreding. De handhavers hebben al geruime ervaring om op te treden tegen het fietsen in de voetgangersgebieden in het centrum van Zierikzee of Renesse. Tijdens de controles op de avondklok heeft het team handhaving leefbaarheid zelfstandig verkeerscontroles uitgevoerd op de provinciale wegen. De handhavers voeren in bepaalde gevallen ook gezamenlijke controles uit met de politie.

3.1.2 Alleen deelname aan de pilot na instructie

De handhavers van het team leefbaarheid worden voorafgaand aan de pilot geïnstrueerd over de relevante feitcodes en wetsartikelen door een medewerker van de politie. De instructie zal voor alle medewerkers tegelijk plaats vinden zodat alle vragen direct gesteld kunnen worden en er een interactie ontstaat tussen de handhavers en de politie.

De politie maakt 2 medewerkers verantwoordelijk voor de praktische en theoretische invulling van deze pilot. Wijkagent Douwe de Vries zal regelmatig aansluiten bij statische controles, agent Henny Potappel zal zorgen voor de theoretische instructie. Henny Potappel is tevens vanuit de politie verantwoordelijk voor het houden van verkeerscontroles, hij zal dan ook verkeerscontroles gaan plannen op o.a. fietsverlichting.

De instructie zal op 11 november 2022 plaats vinden, na de instructie zal er een lijst van deelname worden afgetekend de wijkagent.

3.1.3 Coaching on the job

Waar mogelijk zal wijkagent Douwe de Vries aansluiten bij de controles en de handhavers voorzien van tips. De politie zal in de eerste twee waarschuwingsweken, twee controles bijwonen. (17 en 18 november 2022) De ploegchef/senior BOA's zullen de coaching op zich nemen buitenom de gezamenlijke controles en zullen waar nodig schakelen met de wijkagent expert van de politie (Edwin Franse).

3.2 Veilig werken

3.2.1 Werken in koppels

De handhavers zullen zoveel als mogelijk de controles tijdens de surveillance uitvoeren in koppels. De handhavingsacties zullen altijd worden uitgevoerd door één of twee koppels, zodat de veiligheid gewaarborgd kan worden tijdens deze actie. De handhavers kunnen op die manier elkaar ook ondersteunen en aanvullen.

3.2.2 Gebruik van verkeerstekens

Alle handhavers hebben de cursus verkeersregelaar en rijden met een stop transparant gevold. De handhavers zijn op die manier optimaal op de hoogte van alle gevaren die het werk met zich mee brengt en kunnen zoals gewenst de verkeerstekens toepassen.

3.2.3 Veiligheid instructies

De pilot verkeershandhaving richt zich op fietsend verkeer. Dit neemt een aantal risico's met zich mee. De fietser kan namelijk met een behoorlijke vaart aan komen fietsen op de handhavers die de controle uitvoert. Daarom houdt de handhaver zich aan de volgende regels:

- Indien de controle wordt uitgevoerd terwijl het donker/schemerig is, draagt de handhaver zijn gele reflecterende zichtbaarheidsvest.
- Indien het om een staande controle gaat gebruikt de handhaver zijn zaklamp met verkeerskegel.
- Indien er geen gebruik wordt gemaakt van de verkeerskegel geeft de handhaver vanaf een veilige plek het stopteken aan de fietser.
- Zodra de fietser gehoor geeft aan het stopteken dient men in de berm of op het trottoir te gaan staan i.v.m. een veilige werkruimte. Indien de fietser geen gehoor geeft aan het stopteken pakt de handhaver de fietser **niet** vast en springt **niet** voor de fietser. (eigen veiligheid eerst!)

3.2.4 Bejegeningsprotocol

Indien de betrokkene geen gewenst gedrag vertoont wordt er van de handhaver verwacht dat deze:

1. De betrokkene kalmeert
2. De handhaver zijn grens stelt
3. De handhaver de consequenties verteld indien de betrokkene niet mee wilt werken
4. De politie ter ondersteuning vraagt of doorpakt waar nodig
5. Het koppel handhavers de situatie evalueert

3.2.5 Bij nood achtervang politie

De handhavers dragen een C2000 portofoon die in contact staat met de politie meldkamer in Bergen op Zoom. De handhavers kunnen net zoals in hun reguliere werk gebruik maken van de noodknop op hun portofoon indien er nood of gevaar dreigt.

3.3 Interne communicatie

De aanpak van interne communicatie voor deze pilot is vergelijkbaar zoals die is toegepast bij andere nieuwe handavingsonderwerpen.

3.3.1 Instructie

Alle medewerkers die uitvoering geven aan de pilot krijgen voorafgaand aan de pilot een instructie. Meer hierover zie paragraaf 4.1.2.

3.3.2 Nieuwsflits aan alle handhavers

Indien er een update van de pilot is, zullen alle handhavers geïnformeerd worden per mail. Dit zelfde geldt voor een eventuele werkinstructie die opgesteld wordt voor een controle.

3.3.3 Briefing/dagstart

Op de dag dat de boa's staan ingeroosterd krijgen zij informatie over de handavingslocatie, tijden en eventuele bijzonderheden die spelen. Na de actie zal er een gezamenlijke debriefing zijn.

3.4 Samenwerking politie voor deze pilot

De verkeerspilot wordt boven op de reguliere inzet van de politie uitgevoerd. De politie zal wel volledig worden meegenomen in de informatie voorziening over de pilot.

3.4.1 Betrokken bij instructie

De politie is zowel bij de mondelinge als bij de praktische instructie betrokken. Alle handhavers die deelnemen aan de pilot krijgen deze instructie. De politie kan op deze manier hun kennis overbrengen op de handhavers, die daarmee hun voordeel kunnen doen. De politie zal ook aandacht besteden aan de relevante feitcodes, wetteksten en redenen van wetenschap.

3.4.2 Afstemming inzet

Iedere maandag is er een gezamenlijk briefingsmoment tussen de handhaving en politie, daarin zullen we acties die gaan plaats vinden besproken worden. De gezamenlijke acties zullen vanuit de leiding (politie/gemeente) worden afgestemd.

3.4.3 Bijstand

Gezien de capaciteitsproblemen bij de politie kunnen er geen vaste bijstand afspraken gemaakt te worden. Indien er bijstand nodig is zal de handhaver via de politiemeldkamer een verzoek moeten indienen tot bijstand.

3.4.4 Uitwisseling van gegevens

De beleidsmedewerker openbare orde en veiligheid zal maandelijks de cijfers m.b.t. de pilot opvragen bij de politie. Zo kunnen de cijfers vergeleken worden met die van handhavers die deelnemen aan de pilot. De cijfers zullen worden bewaard in een tabel. De cijfers zullen ook maandelijks worden gedeeld met de afdeling verkeer van de gemeente Schouwen-Duiveland.

3.5 Handhavingslocaties

Gekozen is om in eerste instantie uitvoering te geven aan de pilot door middel van handhavingsacties op specifieke locaties. Dit zodat voor de evaluatie op, een aantal van, die locaties effectmetingen uitgevoerd kunnen worden.

3.5.1 Bepalen van handhavingslocaties

De locaties waar in eerste instantie gehandhaafd zal worden, worden in overleg met de politie, team handhaving leefbaarheid en de afdeling verkeer bepaald. Gezien het beeld wat momenteel zichtbaar op straat aanwezig is zullen er 2 locaties sowieso onderdeel zijn van de actie. Het centrum van Zierikzee en het centrum van Renesse. De overige locaties zullen nader bepaald worden aan de hand van eventuele meldingen in het politiesysteem, eerdere ervaringen of aan de hand van het straatbeeld.

3.6 Waarschuwingsperiode

Na de start van de pilot wordt de eerste 2 weken enkel gewaarschuwd door de boa's. Doel van deze waarschuwingsperiode is dat er bekendheid gegeven wordt aan de extra handhaving op de drie verkeersovertredingen, zodat men indien nodig in staat is het gedrag aan te passen. Het doel is immers dat het gewenste gedrag vertoond wordt, wat betekent dat de verkeersregels nageleefd worden en de verkeersveiligheid verhoogd wordt.

Door gebruik van communicatiemiddelen (zie hoofdstuk 5 Communicatieplan) wordt bekendheid gegeven dat er meer gehandhaafd gaat worden op door rood licht fietsen, bellen/appen op de fiets en het zonder licht fietsen door boa's van de gemeente. [Aan te vullen]

3.7 Concept planning uitvoering

In de onderstaande tabel is de planning van de voorbereiding en uitvoering van de pilot opgenomen. Streven is om de pilot in februari 2021 uit te voeren. Dit is onder voorbehoud en afhankelijk van de corona-situatie dan.

Voorbereiding – september/oktober 2022	
21 september	Eerste werkgroep – bespreking projectplannen en planning
Uitvoering - januari 2023 – juli 2023	
Week 9 januari 2023	Waarschuwingperiode van twee weken + communicatie
	Nulmetingen
Januari 2023	Start handhavingsacties
Januari 2023	Start evaluatie door bureau Significant
Juli 2023	Afronding pilotfase
Voorbereiding besluitvorming - mei/juni 2023	
Mei/juni 2023	Start voorbereiding besluitvorming door werkgroep (op basis van tussenrapportage)

4 Voorbereiding evaluatie

Eind 2022 wordt gestart met de evaluatie. De evaluatie wordt uitgevoerd door Significant. De evaluatie wordt uitgevoerd over de pilots in de vijf gemeenten en Utrecht. Op basis van de uitkomsten van de evaluaties, wordt besloten over of de verkeersovertredingen al dan niet worden toegevoegd aan Domeinlijst I.

Het bureau onderzoekt bij de evaluatie of 1) De handhaving door de boa's bijdraagt aan effectieve en efficiënte handhaving op de betreffende overtredingen 2) of de handhaving door de boa's bijdraagt aan het nalevingsgedrag op de betreffende overtredingen en wat dit betekent voor de verkeersveiligheid en 3) of er problemen of risico's zijn bij de handhaving op deze overtredingen door boa's.. In de onderstaande tabel zijn punten voor de evaluatie opgenomen, waarbij ook de indicatoren en de leverancier van de data zijn opgenomen.

Waar kijken we naar?	Indicatoren	Leverancier data/informatie
Effecten op het lokaal ervaren problem (outcome)	Meldingen openbare ruimte toegespitst op verkeersoverlast: gaat het wel alleen over verkeer?	
	Aantal feitelijk waarneembare overtredingen. Er worden twee metingen uitgevoerd: een nulmeting en een meting tussentijds.	
	Aantal ongevallen	
	Bewonersbeleving over verkeersveiligheid	
	Beleving politie en boa's	
Effecten op de output van de handhaving (interventie boa's)?	Aantal boetes door boa's in pilotperiode	
	Voor 0-meting: aantal boetes politie in vergelijkbare periode 2019 en 2018	
	Aantal (succesvolle) bezwaren en beroepen	
	Aantal waarschuwingen door boa's	
	Aantal keren assistentie door de politie	
	Aantal klachten over handelen van boa's	
Effecten op de werkpraktijk van boa's	Beleving boa's op gebied van • Werkdruk • Veiligheid • Werkplezier • Bekwaamheid • Contact met/uitlegbaarheid aan burgers	

	Aantal GIR meldingen van agressie en geweld bij boa's	
	Aantal geweldsmeldingen door boa	
Effecten op de samenwerking met de politie	Beleving politie en boa's op gebied van • partnerschap • Invulling van back-uprol bij dreigende of gewelddadige situaties • Informatie-uitwisseling	

5 Communicatieplan

Zie ter inspiratie ook het projectplan van Utrecht.

5.1 Kernboodschap:

Vanaf november neemt de gemeente Schouwen-Duiveland deel aan de pilot Verkeershandhaving.

Dit betekent dat boa's van de gemeente gaan handhaven op drie lichte verkeersovertredingen: telefoongebruik op de fiets, het negeren van rode verkeerslichten en geen of onjuiste fietsverlichting.

In Utrecht draait de pilot sinds 8 februari 2021. Het gaat om een experiment waarbij gekeken wordt naar het uitbreiden van taken van buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) op het vlak van de verkeershandhaving. De pilot is geëvalueerd en de uitkomsten daarvan waren positief. Daarom heeft de minister van Justitie en Veiligheid samen met de betrokken partners besloten om de pilot in Utrecht uit te breiden naar een vijftal andere gemeenten. De gemeente Schouwen-Duiveland heeft zich aangemeld en is vervolgens geselecteerd.

Schouwen-Duiveland is een echte fietsgemeente. Dat kan ook niet anders met groot fietsnetwerk. Zowel toeristen als de jeugd op weg naar de middelbare school in Zierikzee kruisen elkaar dan ook veelvuldig. Fietsveiligheid staat dan ook hoog in het vaandel bij de gemeente Schouwen-Duiveland. Deze pilot sluit hier perfect bij aan.

Politie en handhaving werkt al op veel gebieden samen. Deze pilot is daarin weer een nieuwe stap. De gemeente kent veel onverlichte fietspaden van en naar woonkernen. Daarbij zijn er veel polderwegen die onverlicht zijn waar motorvoertuigen en fietsen elkaar passeren. Door deelname van de handhavers aan de verkeerspilot dragen we bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

5.2 Communicatiestrategie

Door verschillende kanalen in te zetten willen we zoveel mogelijk doelgroepen bereiken. Daarnaast gerichte controles door handhaving, in samenwerking met politie. Daarbij in eerste instantie vooral waarschuwen en personen waarbij sprake is van een overtreding verlichting aanbieden.

Doelgroepen:

- Alle (fietsende) inwoners op Schouwen-Duiveland. Met extra aandacht voor:
 - o Schoolgaande jeugd (of naar sportverenigingen)
 - o Scholen / (sport)verenigingen
 - o Volwassenen
 - o Ondernemers
 - o Jongerenwerkers SMWO
- Recreatiesector
 - o Campings/vakantieparken
 - o Toeristen/gasten
- Fietzersbond Zeeland

Communicatiedoelen:

- Fietzers weten dat ze in november bij een verkeersovertreding een waarschuwing/boete kunnen krijgen van een gemeentelijk handhaver.
- Fietzers weten op welke manier zij bezwaar kunnen maken als zij het niet eens zijn met de boete.
- De gemeente slaagt erin een positieve houding te genereren ten aanzien van de pilot, zowel bij de inwoners, de partners als bij de lokale en landelijke media. Doel is per slot van rekening de verkeersveiligheid te verhogen.
- Fietzers zijn zich er meer van bewust dat hun gedrag (rijden door rood licht, bellen en appen op de fiets, en zonder fietslicht rijden) verkeersonveilig is; en dat zij met het gewenste gedrag bijdragen aan de eigen veiligheid en die van anderen.

Communicatiemiddelen:

- Persbericht versturen en doorplaatsen op de website. Burgemeester pilot laten toelichten in de media via een persbriefing.
- Advertentie in de Wereldregio (lokale krant)
- Social media inzetten waarin we de pilot toelichten. Dit meerdere keren herhalen. Handhavers en politie aan het woord laten in een video.
- Posters weghangen op drukke plekken.
- Controles inplannen met Handhaving op gerichte locaties zoals drukke gebieden. Denk aan de middelbare school en (sport)verenigingen. Lampjes aanbieden.
- Website schouwen-duiveland.nl bijwerken met informatie over de pilot. Wat houdt de pilot in? Hoe werkt bezwaar maken? Hoogtes boetes?
- Q&A ten behoeve van persvragen, vragen op social media en telefonische vragen aan KCC,
- Berichtgeving naar veiligheidspartners en de Fietzersbond Zeeland over de start van de proef,
- Communicatie rondom de handhavingsacties: communicatieplan en -middelen per handhavingsactie.
- Structureel campagne in de wintermaanden laten terugkeren via verschillende kanalen.

Bijlage 1 Informatie

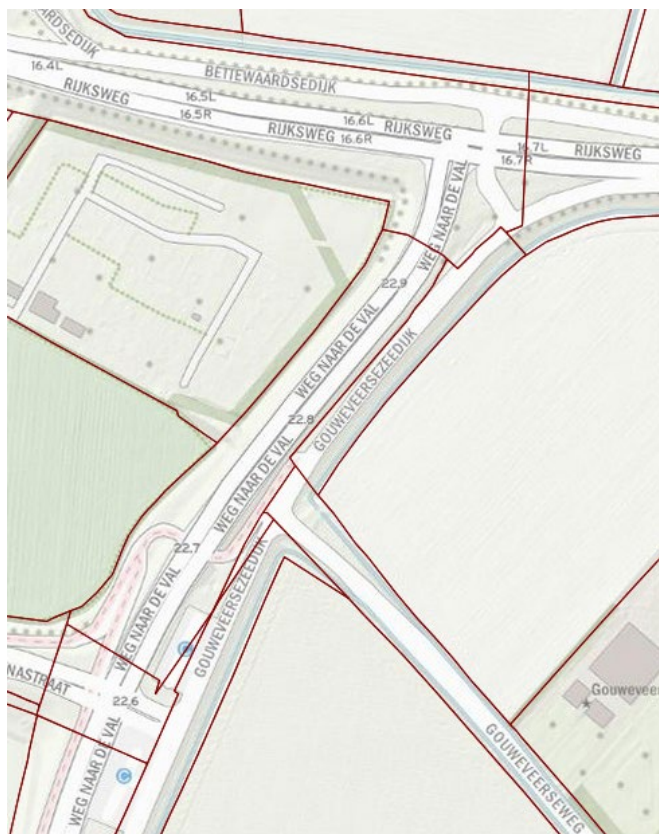
6 Bijlage 1 Informatie verkeersveiligheid

Naar overleg met de wijkagent Douwe de Vries hebben wij gekozen voor een viertal locaties:

1. Stoplicht N59 ter hoogte van de Laan van Sint Hilaire te Zierikzee.



2. Weg naar de Val(parallel), tussen de kruising met de N59 en de N256 te Zierikzee.



3. Klerksweg/Boerenweg te Zierikzee.



4. De Laan van Sint Hilaire (fietspad) tussen rotonde bij de Scheldestraat en rotonde bij de Haringvlietstraat.



Alle vier de locaties worden veel gebruikt door jongeren van de andere kernen binnen de gemeente die naar Zierikzee gaan, waar de enige voorgezet onderwijsschool staat. Locatie 1 heeft nog als voordeel dat dit een van de weinig verkeersregelininstallatie systemen is die er binnen de gemeente geplaatst zijn.