

DAS Ned. Rechtsbijstand Verzekeringmij. N.V.
t.a.v. [REDACTED]
Postbus 23000
1100 DM AMSTERDAM

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Documenten bespreking / besluitvorming verlichting Vlissings jaagpad tussen Middelburg en Vlissingen vanaf 2018	108944	[REDACTED] [REDACTED]	

Middelburg, 1 februari 2022

Geachte,

Naar aanleiding van uw verzoek van 9 december 2021 onder referentie 1KE.9.19.084928 tot het verstrekken van informatie op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob), berichten wij u als volgt.

U verzoekt in uw schrijven inzage de stukken in relatie tot uw vraag "is de verlichting op het Vlissings jaagpad tussen Middelburg en Vlissingen onderdeel geweest van bespreking en/of besluitvorming binnen de provincie sinds 2018? Zo ja, wat is daar precies besproken?".

Middels deze brief informeren wij u dat uw verzoek is toegekend. Wij hebben op grond van artikel 10, tweede lid, onderdeel e van de Wob besloten de documenten geanonimiseerd openbaar te maken. Het verstrekken van informatie blijft namelijk, achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer.

Dit besluit en de stukken worden geanonimiseerd geplaatst op
<https://www.zeeland.nl/loket/wob-verzoeken>

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten,
namens dezen,

[REDACTED]

ir. C.A.J. Verhoeve MPM
Afdelingsmanager Infrastructuur en Vastgoed.

U wordt verzocht om in uw correspondentie steeds het zaaknummer te vermelden.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen schriftelijk bezwaar maken tegen dit besluit bij:
Gedeputeerde Staten van Zeeland, t.a.v. de secretaris van de commissie voor bezwaarschriften,
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg.

In het bezwaarschrift neemt u ten minste op uw naam en adres, de dagtekening van het bezwaarschrift, tegen welk besluit u bezwaar maakt en waarom. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend.
U moet het bezwaarschrift indienen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt. Doorgaans is dat de dag na de datum van verzending. Overschrijding van de inzendtermijn kan ertoe leiden dat met uw bezwaren geen rekening wordt gehouden.

Als u overweegt bezwaar te maken, kunt u een informatiefolder aanvragen op telefoonnummer 0118-631000. U kunt de informatie ook downloaden via <https://www.zeeland.nl/beleid-en-regelgeving/bezwaar-maken>

Wij wijzen u erop dat het bezwaar niet de werking van het besluit schorst. U kunt een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. U richt het verzoek aan de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant, locatie Breda, team bestuursrecht, Postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor de behandeling van het verzoek is griffierecht verschuldigd.

ROVZ

Activiteitenoverzicht ROVZ 2020

Dit activiteitenoverzicht geeft globaal een overzicht van de projecten en activiteiten die het ROVZ in 2020 heeft uitgevoerd, waaronder diverse in samenwerking met onze partner organisaties. Bij de uitvoering van deze activiteiten maakt het ROVZ gebruik van het ROVZ Werkplan 2020 dat gebaseerd is op de Zeeuwse Uitvoeringsagenda Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Deze agenda is tot stand gekomen in samenwerking met onze partners en is in 2020 vastgesteld. Dit plan gaat uit van een integrale risico gestuurde aanpak met de focus op infrastructuur en heterogeniteit, kwetsbare en onervaren weggebruikers, afleiding en verkeersovertreders. Kijk voor meer info over de Zeeuwse Uitvoeringsagenda, samenwerking met onze partners, risico gestuurde aanpak, campagnes en projecten op www.rovz.nl.

Zeeuwse campagnekalender

MONO ongestoord onderweg, campagne voorjaar
Snelheidscampagne 'Wat is je snelheid?' Hou je aan de limiet
MONO ongestoord onderweg, campagne najaar
Fietsverlichtingscampagne 'AAN in het donker'
BOB wintercampagne
De scholen zijn weer begonnen (VVN)

Verkeerseducatie Basisonderwijs

100% Verkeersveilig Event
284 basisschoolleerlingen van groep 7 en 8 namen deel aan event in Borsele
83 scholen ZVL dat is **39%** van de Zeeuwse basisscholen
18 scholen in traject naar ZVL

Verkeerseducatie Voortgezet onderwijs

29 schoollocaties **8255** deden mee aan VEVO
13 sessies van Zeven Sloten **590** leerlingen
19 lessen van RPCZ op **4** scholen **470** leerlingen
55 gastlessen onveilig gedrag **1360** leerlingen
6 inzetten dode hoek VVN **1340** leerlingen
6 inzetten kantelauto VVN **1340** leerlingen
4 inzetten 3D-bike op **4** scholen, bereik **244** leerlingen
verkeerseducatie MBO pilot verkeerslessen **50** leerlingen



Educatie 60+

20 deelnemers VVN 'nieuwe fietsen' in Sint-Maartensdijk
20 deelnemers aan Doortrapdag in Sint-Annaland

doortrappen

veiliger fietsen tot je 100⁺

Verkeersveiligheidskwartaalrapportages 2020

Advies aan Driehoeken Oosterscheldebekken, Walcheren, Zeeuwse-Vlaanderen en Tholen om te handhaven op specifieke onderwerpen zoals snelheid, smartphonegebruik onderweg en met signalering trends in regio's bijvoorbeeld eenzijdige verkeersongevallen (auto's in sloot/berm) mogelijk door afleiding.

Verkeersveiligheidsmaterialen

135 fietshelmen uitgedeeld op scholen
2700 reflectiehesjes uitgedeeld op **83** ZVL basisscholen en **17** beoogd ZVL-scholen

Media aandacht

Diverse publicaties over verkeersveiligheid via social media **Facebook** en **Twitter** en **online/offline media** bijvoorbeeld **Omroep Zeeland**, **PZC** en **Zeeuwse Bodes** websites **partners**, piek ligt bij de activiteiten Zeeuwse Maand van de Verkeersveiligheid. Daarnaast extra aandacht vanuit de media voor specifieke acties en inzetten zoals Doortrappen, Safety Safe en bericht over rijksbijdragen investeringsimpuls SPV. Om aandacht te genereren rond verkeersveiligheid wordt de media proactief benaderd vanuit het ROVZ/de Provincie Zeeland.

Aandacht voor **infrastructuur, heterogeniteit en landbouw** door 3x gezamenlijke communicatie over Slik op de weg, verhoging snelheidslimiet landbouwverkeer + kentekenplicht én rijksbijdragen investeringsimpuls SPV (nieuwsitem Omroep Zeeland).

Overige Verkeerseducatie

4 GRIP-trainingen voor jonge bestuurders **105** deelnemers

zlm.
verzekeringen

100% VERKEERS VEILIG

daar gaan we voor

Zeeuwse Campagneacties

Snelheidscampagne Safety safe (in combinatie met 'Bedankt dat je langzamer rijdt!' (uitvoering 2021)
in **2** Zeeuwse gemeenten
Fietsverlichting guerrilla actie 'AAN in het donker' in **12** gemeenten, **10** basisscholen **2950** leerlingen,
5 voortgezet onderwijs scholen **7100** leerlingen
MONO-scoort! actie basisschoolleerlingen,
27 deelnemende scholen, **3545** leerlingen
Posteractie voortgezet onderwijs, **8** scholen **162** inzendingen

Zeeuwse Maand van de Verkeersveiligheid

Zeeuwse Maand van de Verkeersveiligheid
5 Radiobespel verkeersquiz, **5** quiz-winnaars verkeersveiligheidsprijs
5 weken online verkeersquiz, **228** inzendingen, **5** quiz-winnaars verkeersveiligheidsprijs
6 interviews Zeeuw vd dag Radio, **1** interview Harry van der Maas (gedeputeerde) met Andy Polfliet (Politie) in de Zeeuwse Kamer
Zeeland 100% verkeersveilig 5 tv afleveringen over SPV verkeersveiligheidsthema's, beoordeling kijkers **7,6**
MONO-actie carpoolplek Kapelle in samenwerking met ANWB **50** forenzen benaderd
Aanleg actieve verlichting Jaagpad
Uitvoering Safety safe in Tholen
ANWB toeristenactie fietsveiligheid/MONO op **3** locaties,
885 toeristen gesproken, **606** enquêtekaarten ingevuld
Auto te water trainingen **20** deelnemers
Camper trainingen **15** deelnemers en **14** rijders

Keijzer
omroep zeeland
anwb

Vragen van het statenlid Dhr. Van Geesbergen en dhr. Roelse (VVD) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2019 nummer 288.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake onderzoek PZC naar gevaarlijke onverlichte fietspaden in Zeeland

(ingekomen 15 december 2018)

1. Is het college bekend met de situatie op het Jaagpad en herkent het college de boordeling van de gebruikers van het Jaagpad?
2. Heeft het college aanwijzingen dat er op het Jaagpad sprake is van sociale onveiligheid?
3. Als het college zich herkent in de beoordeling van de gebruikers, is het college het dan met de VVD eens dat deze onveilige situatie ongewenst is?

Antwoorden van gedeputeerde staten:

1. Het college is bekend met de inrichting en staat van onderhoud van het Jaagpad. We beseffen dat het fietspad gevaarlijk aan kan doen omdat het naast het water ligt. Als we kijken naar de uitgangspunten van het CROW over veilige inrichting van fietspaden, hebben we geen aanwijzingen dat het Jaagpad minder verkeersveilig is dan de andere fietspaden die de Provincie Zeeland beheert.
2. Vraagstukken rondom sociale veiligheid vallen in eerste instantie onder bevoegdheid van de betrokken gemeenten (in casu Vlissingen en Middelburg). Als wegbeheerder zijn wij daarin betrokken partij, maar hebben een beperkte rol. We hebben geen aanwijzingen dat het Jaagpad feitelijk gezien sociaal onveiliger is dan andere fietspaden. Wij zijn bereid mee te denken in eventuele oplossingen om het gevoel van veiligheid te vergroten.
3. Bij gedrag conform de verkeersregels, waaronder het voeren van deugdelijke fietsverlichting, is er ons inziens geen sprake van verkeersonveilige situaties. Als wegbeheerder hebben wij verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Bij het al dan niet plaatsen van openbare verlichting zijn verschillende belangen gemoeid, waaronder verkeersveiligheid en het voorkomen van (licht)hinder. Conform het door PS vastgesteld beleid is er langs het Jaagpad – met uitzondering van de kruispunten – geen openbare verlichting aanwezig. De bewering dat het Jaagpad hobbelig en te smal is, onderschrijven wij niet. De breedte van het Jaagpad voldoet aan de landelijk gestelde normen (CROW-richtlijnen). De conditie van de verharding wordt periodiek (jaarlijks) geïnspecteerd. Naar aanleiding

van de inspecties die in 2018 zijn uitgevoerd, zijn hobbels in de verharding (met name veroorzaakt door wortelopdruk) verwijderd en scheuren gevuld.

4. Wat kan de provincie doen om deze onveilige situatie te verbeteren?
4. Op het Jaagpad zijn reeds langere tijd maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Zo is het Jaagpad aangewezen als verplicht fietspad (RVV-bord G11). Dat houdt in dat enkel (snor)fietsers gebruik mogen maken van het pad en dat bromfietzers niet zijn toegestaan. Wandelaars en hardlopers kunnen gebruik maken van het bovengelegen voetpad (aangewezen met RVV-bord G7). Hierdoor is er sprake van scheiding van verkeerssoorten. Daarnaast is de markering op en langs het fietspad dusdanig aangebracht dat de weggebruiker zo goed als mogelijk over het pad geleid wordt. Voortvloeiend uit de zorgplicht die wij als wegbeheerder hebben, wordt het Jaagpad regelmatig geschouwd en geïnspecteerd. We gaan in overleg met de gemeenten Vlissingen en Middelburg om te bezien of er extra maatregelen gewenst zijn om het gevoel van veiligheid te vergroten. In het kader van (ervaren) sociale onveiligheid staat het fietsers vrij te kiezen voor een alternatieve (verlichte) route, zoals de naastgelegen parallelweg langs de Nieuwe Vlissingeweg (N661).

dhr. Van Geesbergen en dhr. Roelse

Gedeputeerde Staten,

drs. J.M.M. Polman
A.W. Smit

Vragen van het statenlid Dhr. Van Geesbergen en dhr. Roelse (VVD) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2019 nummer 288.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake onderzoek PZC naar gevaarlijke onverlichte fietspaden in Zeeland

(ingekomen 15 december 2018)

1. Is het college bekend met de situatie op het Jaagpad en herkent het college de boordeling van de gebruikers van het Jaagpad?
2. Heeft het college aanwijzingen dat er op het Jaagpad sprake is van sociale onveiligheid?
3. Als het college zich herkent in de beoordeling van de gebruikers, is het college het dan met de VVD eens dat deze onveilige situatie ongewenst is?

Antwoorden van gedeputeerde staten:

1. Het college is bekend met de inrichting en staat van onderhoud van het Jaagpad. We beseffen dat het fietspad gevaarlijk aan kan doen omdat het naast het water ligt. Als we kijken naar de uitgangspunten van het CROW over veilige inrichting van fietspaden, hebben we geen aanwijzingen dat het Jaagpad minder verkeersveilig is dan de andere fietspaden die de Provincie Zeeland beheert.
2. Vraagstukken rondom sociale veiligheid vallen in eerste instantie onder bevoegdheid van de betrokken gemeenten (in casu Vlissingen en Middelburg). Als wegbeheerder zijn wij daarin betrokken partij, maar hebben een beperkte rol. We hebben geen aanwijzingen dat het Jaagpad feitelijk gezien sociaal onveiliger is dan andere fietspaden. Wij zijn bereid mee te denken in eventuele oplossingen om het gevoel van veiligheid te vergroten.
3. Bij gedrag conform de verkeersregels, waaronder het voeren van deugdelijke fietsverlichting, is er ons inziens geen sprake van verkeersonveilige situaties. Als wegbeheerder hebben wij verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Bij het al dan niet plaatsen van openbare verlichting zijn verschillende belangen gemoeid, waaronder verkeersveiligheid en het voorkomen van (licht)hinder. Conform het door PS vastgesteld beleid is er langs het Jaagpad – met uitzondering van de kruispunten – geen openbare verlichting aanwezig. De bewering dat het Jaagpad hobbelig en te smal is, onderschrijven wij niet. De breedte van het Jaagpad voldoet aan de landelijk gestelde normen (CROW-richtlijnen). De conditie van de verharding wordt periodiek (jaarlijks) geïnspecteerd. Naar aanleiding

van de inspecties die in 2018 zijn uitgevoerd, zijn hobbels in de verharding (met name veroorzaakt door wortelopdruk) verwijderd en scheuren gevuld.

4. Wat kan de provincie doen om deze onveilige situatie te verbeteren?
4. Op het Jaagpad zijn reeds langere tijd maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Zo is het Jaagpad aangewezen als verplicht fietspad (RVV-bord G11). Dat houdt in dat enkel (snor)fietsers gebruik mogen maken van het pad en dat bromfietzers niet zijn toegestaan. Wandelaars en hardlopers kunnen gebruik maken van het bovengelegen voetpad (aangewezen met RVV-bord G7). Hierdoor is er sprake van scheiding van verkeerssoorten. Daarnaast is de markering op en langs het fietspad dusdanig aangebracht dat de weggebruiker zo goed als mogelijk over het pad geleid wordt. Voortvloeiend uit de zorgplicht die wij als wegbeheerder hebben, wordt het Jaagpad regelmatig geschouwd en geïnspecteerd. We gaan in overleg met de gemeenten Vlissingen en Middelburg om te bezien of er extra maatregelen gewenst zijn om het gevoel van veiligheid te vergroten. In het kader van (ervaren) sociale onveiligheid staat het fietsers vrij te kiezen voor een alternatieve (verlichte) route, zoals de naastgelegen parallelweg langs de Nieuwe Vlissingeweg (N661).

dhr. Van Geesbergen en dhr. Roelse

Gedeputeerde Staten,

drs. J.M.M. Polman
A.W. Smit

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 17 december 2018 11:53
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Artikel 44 vragen

Dag [REDACTED],

Ik vind je reactie nogal bijzonder als ik eerlijk ben. Kennelijk roept mijn mail iets bij je op of komt mijn mail op een bepaalde manier op je over.

Dat was zeker niet mijn bedoeling en ook niet om het beter te weten of ineens overal lantaarnpalen te zetten. Maar niet alle fietspaden zijn gelijk, dus je zou kunnen kijken naar de meer strategische onderdelen uit het netwerk. En wellicht moeten we ons verlichtingsbeleid (in de zin van buiten de kom en als het geen kruising is verlichten we niet) nog eens tegen het licht houden.

Zaken als passieve (reflecterende) verlichting zouden op relatief goedkope wijze soelaas kunnen bieden. Ik kan je wel trajecten in Brabant aan wijzen waar dat uitstekend werkt, zeker als het langs een GOW is.

En niet om rottig te doen, maar als ik mij niet vergis, is vorige week een fietser overleden die langs het kanaal in het water kwam. Toegegeven de omstandigheden waar onder dit is gebeurd zijn niet bekend en kan allerlei oorzaken hebben.

https://www.hvzeeland.nl/nieuws/37175-in-kanaal-verdronken-man-is-vlissinger-59/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=archief

Wellicht was dit de aanleiding voor de VVD om vragen te stellen.

En uit wat voor budget eventuele maatregelen bekostigd worden is minder interessant. Het gaat er om dat wij de weggebruiker zo veel als mogelijk faciliteren en te zorgen voor veilige wegen en fietspaden.

Groet,

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 17 december 2018 11:07
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Artikel 44 vragen

Reserveer jij budget vanuit de investeringsagenda? We hebben nogal wat donkere fietspaden.... Vraag is welk probleem er opgelost gaat worden met verlichting: sociale veiligheid of verkeersveiligheid. Er zijn ons niet meer ongevallen op het Jaagpad bekend dan langs de Nieuwe Vlissingeweg (is wel verlicht).

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 17 december 2018 11:02
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Artikel 44 vragen

Dag [REDACTED]

Graag in coproductie met [REDACTED] Wij kennen het provinciaal verlichtingsbeleid. Niettemin zijn er tegenwoordig nieuwe technieken en meer slimme verlichting wellicht mogelijk?

Groet,

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 17 december 2018 08:04

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Re: Artikel 44 vragen

Beste [REDACTED]

Ik zie dat [REDACTED] jou mailt, neem hij de lead bij de beantwoording?

Groeten [REDACTED]

[Outlook voor iOS](#) downloaden

On Sun, Dec 16, 2018 at 9:16 AM +0100, [REDACTED] > wrote:

Ter info en afstemming

[Outlook voor iOS](#) downloaden

----- Forwarded message -----

From: [REDACTED]

Date: Sat, Dec 15, 2018 at 4:32 PM +0100

Subject: Fwd: Artikel 44 vragen

To: [REDACTED]

[REDACTED]

Tkn. Willen jullie zorg (laten) dragen voor beantwoording ?

Dank!

Groet,

[REDACTED]

[Outlook voor iOS](#) downloaden

----- Forwarded message -----

From: [REDACTED]

Date: Sat, Dec 15, 2018 at 4:30 PM +0100

Subject: Fwd: Artikel 44 vragen

To: [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Geacht college,

Deze vragen van de leden [REDACTED] (VVD) zijn op 15 december 2018 binnengekomen. Het betreffen vragen over onveilige fietspaden.

Vriendelijke groet

[REDACTED]

[REDACTED]


Mediaberichten m.b.t. Jaagpad/KdW

Relatie met verkeersveiligheid			
#	Datum/Tijd	Omschrijving	Link
1	28-12-2018 17.40 uur	Twee fietsers met elkaar in botsing ter hoogte van de Draaibrug Souburg 21-jarige Vlissingen en 55-jarige man uit Den Bosch.	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/37323-fietsers-gewond-bij-ongevallen/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	09-12-2018 17.00 uur	59-jarige man met fiets te water geraakt en overleden	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/37171-man-overleden-na-val-in-kanaal/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	02-01-2017 middag	62-jarige Vlissingen te water geraakt. Uiteindelijk aan zijn verwondingen overleden.	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/31426-persoon-met-fiets-te-water-bij-brug-oost-souburg/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	03-07-2016 middernacht	Blinde en onder invloed van alcohol verkerende man te water geraakt	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/29843-duo-redt-dronken-man-uit-kanaal/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zie-ook
	29-07-2016	9-jarige jongen met fiets het kanaal in ter hoogte van binnenkeersluis. Beperkte verwondingen	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/30087-jongen-rijdt-met-fiets-in-kanaal-vlissingen/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	03-11-2014 20.20 uur	52-jarige man uit Vlissingen te water. Beperkte verwondingen	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/25282-persoon-te-water-in-kanaal-middelburg/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	05-10-2014 20.00 uur	Dronken scooterrijder schept fietsers nabij Draaibrug Souburg	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/25095-dronken-scooterrijder-schept-fietsers/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	20-04-2012 20.10 uur	Dronken man te water met fiets ter hoogte van de IJsselstraat	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/19431-dronken-man-te-water-op-jaagpad/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	12-12-2011 15.20 uur	16-jarige bromfietser te water	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/18286-bromfietser-rijdt-in-kanaal/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken

10-09-2010 15.15	Scooter ten val	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/14612-gewonde-bij-scooterongeluk-middelburg/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
22-12-2003 20.30 uur	16-jarige jongen met scooter te water	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/368-scooterrijder-te-water-in-middelburg/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
06-07-2002 1.00 uur	Fietser en bromfietser gebotst door groot licht brommer.	https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/33674/Fietser-en-bromfietser-botsen

Sociale Veiligheid			
#	Datum/Tijd	Omschrijving	Link
1	30-06-2017 ca. 18.00 uur	39-jarige vrouw uit Vlissingen mishandeld door onbekende man ter hoogte van RWS-gebouw	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/32969-vlissingse-vrouw-mishandeld-op-jaagpad-middelburg/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
2	30-01-2017 ochtend	50-jarige Middelburgse man bedreigd met een op een vuurwapen gelijkend voorwerp	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/31660-man-bedreigd-op-jaagpad-oost-souburg/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	19-11-2012 22.15 uur	25-jarige vrouw beroofd van tas	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/21111-vrouw-beroofd-op-jaagpad-middelburg/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	27-06-2012 21.30 uur	Vrouw lastiggevalen	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/19948-zedenzaak-in-oost-souburg/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	16-01-2011 20.00 u	25-jarige man uit Arnhem overvallen	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/15598-man-overvallen-op-jaagpad/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	30-01-10 3.00 uur	18-jarige jongen mishandeld	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/12739-jongen-18-mishandeld-op-jaagpad/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken
	28-03-2009 15.35 uur	47-jarige man met klauwhamer op hoofd geslagen	https://www.hvzeeland.nl/nieuws/12739-jongen-18-mishandeld-op-jaagpad/?utm_source=hvzeeland&utm_medium=website&utm_campaign=zoeken

Beantwoording artikel 44 vragen

OBR	documentnummer	zaaknummer	verwijsnummer
	19001612		
			

onderwerp Artikel 44-vragen van [REDACTED] en [REDACTED] (VVD) over Onderzoek PZC naar gevaarlijke onverlichte fietspaden in Zeeland

voorgesteld besluit Antwoorden vaststellen

uiterste beslisdatum 22 januari 2019

datum GS vergadering		
agendanummer		
besluit GS		paraaf secretaris voor uitvoering
portefeuillehouder - portefeuille	[REDACTED]	Infrastructuur
behandeld door	[REDACTED]	Infrastructuur en Vastgoed [REDACTED]
afgesteld met	Mobiliteit	
paraaf afdelingshoofd	paraaf portefeuillehouder	paraaf secretaris voor agendering

Vragen van het statenlid Dhr. [REDACTED] en dhr. [REDACTED] (VVD) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2018 nummer .

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake onderzoek PZC naar gevaarlijke onverlichte fietspaden in Zeeland (ingekomen 15 december 2018)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

- | | |
|--|---|
| <p>1. Is het college bekend met de situatie op het Jaagpad en herkent het college de boordeling van de gebruikers van het Jaagpad?</p> <p>2. Heeft het college aanwijzingen dat er op het Jaagpad sprake is van sociale onveiligheid?</p> <p>3. Als het college zich herkent in de beoordeling van de gebruikers, is het college het dan met de VVD eens dat deze onveilige situatie ongewenst is?</p> <p>4. Wat kan de provincie doen om deze onveilige situatie te verbeteren?</p> | <p>1. Het college is bekend met de inrichting en staat van onderhoud van het Jaagpad. We beseffen dat het fietspad gevaarlijk aan kan doen omdat het naast het water ligt. Als we kijken naar de uitgangspunten van het CROW over veilige inrichting van fietspaden, hebben we geen aanwijzingen dat het Jaagpad minder verkeersveilig is dan de andere fietspaden die de Provincie Zeeland beheert.</p> <p>2. Vraagstukken rondom sociale veiligheid vallen in eerste instantie onder bevoegdheid van de betrokken gemeenten (in casu Vlissingen en Middelburg). Als wegbeheerder zijn wij daarin betrokken partij, maar hebben een beperkte rol. We hebben geen aanwijzingen dat het Jaagpad feitelijk gezien sociaal onveiliger is dan andere fietspaden. Wij zijn bereid mee te denken in eventuele oplossingen om het gevoel van veiligheid te vergroten.</p> <p>3. Bij gedrag conform de verkeersregels, waaronder het voeren van deugdelijke fietsverlichting, is er ons inziens geen sprake van verkeersonveilige situaties. Als wegbeheerder hebben wij verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Bij het al dan niet plaatsen van openbare verlichting zijn verschillende belangen gemoeid, waaronder verkeersveiligheid en het voorkomen van (licht)hinder. Conform het door PS vastgesteld beleid is er langs het Jaagpad – met uitzondering van de kruispunten – geen openbare verlichting aanwezig. De bewering dat het Jaagpad hobbelig en te smal is, onderschrijven wij niet. De breedte van het Jaagpad voldoet aan de landelijk gestelde normen (CROW-richtlijnen). De conditie van de verharding wordt periodiek (jaarlijks) geïnspecteerd. Naar aanleiding van de inspecties die in 2018 zijn uitgevoerd, zijn hobbels in de verharding (met name veroorzaakt door wortelopdruk) verwijderd en scheuren gevuld.</p> <p>4. Op het Jaagpad zijn reeds langere tijd maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Zo is het Jaagpad aangewezen als verplicht fietspad (RVV-bord G11). Dat houdt in dat enkel (snor)fietsers gebruik mogen maken van het pad en dat bromfietsers niet zijn toegestaan. Wandelaars en hardlopers kunnen gebruik</p> |
|--|---|

maken van het bovengelegen voetpad (aangewezen met RVV-bord G7). Hierdoor is er sprake van scheiding van verkeerssoorten. Daarnaast is de markering op en langs het fietspad dusdanig aangebracht dat de weggebruiker zo goed als mogelijk over het pad geleid wordt. Voortvloeiend uit de zorgplicht die wij als wegbeheerder hebben, wordt het Jaagpad regelmatig geschouwd en geïnspecteerd. Uiteraard zijn wij bereid met de gemeenten Vlissingen en Middelburg mee te denken en te bezien of er extra maatregelen gewenst zijn om het gevoel van veiligheid te vergroten.

In het kader van (ervaren) sociale onveiligheid staat het fietsers vrij te kiezen voor een alternatieve (verlichte) route, zoals de naastgelegen parallelweg langs de Nieuwe Vlissingeweg (N661).

MIDDELBURG, 22 januari 2019

Gedeputeerde Staten,

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 17 januari 2019 13:51
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Beantwoording art. 44 vragen VVD - (On)veiligheid Jaagpad Kanaal door Walcheren

Hoi [REDACTED]

Ik lees van de zijlijn mee, en heb de antwoorden uiteraard ook gezien voordat ze bij jou terecht kwamen. Voorstel van [REDACTED] is goed denk ik, maandag in het PO bespreken.

Ik denk dat het goed is om in je overwegingen mee te nemen dat we tal van fietspaden hebben langs drukke wegen. Een auto of vrachtwagen is aanzienlijk minder vergevingsgezind dan een nat pak. Ook hebben we van de politie een overzicht van de ongevallen op het jaagpad van de afgelopen jaren gekregen. Sinds 2014 zijn er uit m'n hoofd 4 ongevallen geregistreerd bij de politie. Als GS in de beantwoording aangeeft dat het inderdaad een gevaarlijk fietspad is, zal er ook een voorstel met aanvullende maatregelen moeten komen. En dan zijn er naar mijn idee fietspaden die hoger op de prioriteitenlijst staan, maar daar zal vanuit mobiliteit over geadviseerd moeten worden.

Ik zal morgen met [REDACTED] bekijken hoe we de antwoorden wat minder stellig kunnen maken, maar ik wil wel adviseren niet mee te gaan in de constatering dat het Jaagpad een gevaarlijk fietspad is. De cijfers laten vooralsnog iets anders zien.

Groeten,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 17 januari 2019 13:20
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
[REDACTED]
Onderwerp: Re: Beantwoording art. 44 vragen VVD - (On)veiligheid Jaagpad Kanaal door Walcheren

Beste..

Ik kan me niet echt vinden in antwoorden en kan me ook niet voorstellen dat GS hiermee akkoord zal gaan. Het is een gevaarlijk fietspad, vanwege de open ligging direct aan het water. Ik zie dat in de antwoorden niet of onvoldoende terug.

Hartelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Op 17 jan. 2019 om 13:14 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Wat mij betreft graag concept beantwoording in GS. Kan als nagekomen stuk uiterlijk morgen voor 12 uur worden aangeleverd. Lukt dat ?

Groet,

■
[Outlook voor iOS](#) downloaden

On Thu, Jan 17, 2019 at 9:25 AM +0100, [REDACTED] wrote:

Hallo [REDACTED]

Graag even jullie aandacht voor het volgende: beantwoording óf verdaging van de artikel 44 vragen van de VVD over het Jaagpad moet uiterlijk a.s. dinsdag (22^e) in GS behandeld worden. Ik was in de veronderstelling dat de deadline voor het aanleveren van GS-stukken donderdagmiddag 14.00 uur was. Dat blijkt nu de woensdag 17.00 uur te zijn. Mijn fout dus.

Dat betekent dat er een nagekomen stuk aangeboden moet worden om – na jullie akkoord – de deadline van behandeling de 22^e nog te halen.

Nu aan jullie de vraag wat ik als nagekomen aan moet/kan leveren: bijgevoegde beantwoording óf de verdagingsbrief? Mijn voorkeur gaat (uiteraard) uit naar directe beantwoording. Zoals hieronder al aangegeven, is de beantwoording afgestemd met de diverse collega's.

Excuses voor het ongemak. Graag hoor ik van jullie.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 16 januari 2019 12:35

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp: Beantwoording art. 44 vragen VVD - (On)veiligheid Jaagpad Kanaal door Walcheren

Hallo [REDACTED]

De heer Van Geesbergen en de heer Roelse van de VVD hebben artikel 44 vragen gesteld m.b.t. de (on)veiligheid van het Jaagpad langs het Kanaal door Walcheren n.a.v. het volgende artikel van PZC: <https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/dit-vinden-zeeuwen-het-gevaarlijkste-fietspad-het-is-smal-druk-en-pikdonker~a15d1223/>.

Bijgevoegd in PDF vind je de artikel 44 vragen en in Word-document de conceptbeantwoording. Deze is afgestemd met Hoofdopdracht HBB [REDACTED] Juridische zaken [REDACTED] en Communicatie [REDACTED]

Beantwoording óf verdaging van deze vragen moet a.s. dinsdag in de GS-vergadering behandeld worden. Is deze beantwoording wat jou betreft akkoord en rijp voor behandeling in GS a.s. dinsdag?

Graag hoor ik van je. Morgen moet e.e.a. in route gebracht worden voor agendering.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 17 januari 2019 13:30
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Re: Beantwoording art. 44 vragen VVD - (On)veiligheid Jaagpad Kanaal door Walcheren

Dan lijkt het me goed om de concept antwoorden te agenderen voor het PO van maandag as en daar te bepalen of concept antwoorden danwel eerst via een verdagingsbrief als nagekomen stuk (maandag) tbv GS van dinsdag wordt aangeleverd.

Ik lees in het concept een feitelijke beantwoording. Politiek-bestuurlijke afweging is of GS het Jaagpad via beantwoording anders willen bestempelen qua sociale en fietsveiligheid. Kennelijk zijn daar ambtelijk gezien op dit moment geen redenen voor danwel bekend. Goed om dat en de evt formulering daarvan in de antwoorden nauwgezet af te stemmen. Wellicht een opening maken door in overleg te gaan met gemeenten en andere partners (Fietzersbond, politie) hoe zij de sociale veiligheid van het fietspad beoordelen en of er wel of geen maatregelen moeten worden. Laat zien dat we het serieus nemen zonder maatregelen direct toe te zeggen. Hierbij akkoord om maandag tbv GS van dinsdag as aan te leveren.

Groet,
[REDACTED]

[Outlook voor iOS](#) downloaden

On Thu, Jan 17, 2019 at 1:20 PM +0100, [REDACTED] wrote:

Beste..

Ik kan me niet echt vinden in antwoorden en kan me ook niet voorstellen dat GS hiermee akkoord zal gaan. Het is een gevaarlijk fietspad, vanwege de open ligging direct aan het water. Ik zie dat in de antwoorden niet of onvoldoende terug.

Hartelijke groet,
[REDACTED]

[REDACTED]

Op 17 jan. 2019 om 13:14 heeft [REDACTED] > het volgende geschreven:

Wat mij betreft graag concept beantwoording in GS. Kan als nagekomen stuk uiterlijk morgen voor 12 uur worden aangeleverd. Lukt dat ?

Groet,
[REDACTED]

[Outlook voor iOS](#) downloaden

On Thu, Jan 17, 2019 at 9:25 AM +0100, [REDACTED] wrote:

Hallo [REDACTED]

Graag even jullie aandacht voor het volgende: beantwoording óf verdaging van de artikel 44 vragen van de VVD over het Jaagpad moet uiterlijk a.s. dinsdag (22^e) in GS behandeld worden. Ik was in de veronderstelling dat de deadline voor het aanleveren van GS-stukken donderdagmiddag 14.00 uur was. Dat blijkt nu de woensdag 17.00 uur te zijn. Mijn fout dus.

Dat betekent dat er een nagekomen stuk aangeboden moet worden om – na jullie akkoord – de deadline van behandeling de 22^e nog te halen.

Nu aan jullie de vraag wat ik als nagekomen aan moet/kan leveren: bijgevoegde beantwoording óf de verdagingsbrief? Mijn voorkeur gaat (uiteraard) uit naar directe beantwoording. Zoals hieronder al aangegeven, is de beantwoording afgestemd met de diverse collega's.

Excuses voor het ongemak. Graag hoor ik van jullie.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 16 januari 2019 12:35

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp: Beantwoording art. 44 vragen VVD - (On)veiligheid Jaagpad Kanaal door Walcheren

Hallo [REDACTED]

De heer Van Geesbergen en de heer Roelse van de VVD hebben artikel 44 vragen gesteld m.b.t. de (on)veiligheid van het Jaagpad langs het Kanaal door Walcheren n.a.v. het volgende artikel van PZC: <https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/dit-vinden-zeeuwen-het-gevaarlijkste-fietspad-het-is-smal-druk-en-pikdonker~a15d1223/>.

Bijgevoegd in PDF vind je de artikel 44 vragen en in Word-document de conceptbeantwoording. Deze is afgestemd met Hoofdopdracht HBB ([REDACTED]), Juridische zaken ([REDACTED]) en Communicatie ([REDACTED]).

Beantwoording óf verdaging van deze vragen moet a.s. dinsdag in de GS-vergadering behandeld worden. Is deze beantwoording wat jou betreft akkoord en rijp voor behandeling in GS a.s. dinsdag?

Graag hoor ik van je. Morgen moet e.e.a. in route gebracht worden voor agendering.

Met vriendelijke groet,



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) |

facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 17 januari 2019 13:51
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Beantwoording art. 44 vragen VVD - (On)veiligheid Jaagpad Kanaal door Walcheren

Hoi [REDACTED]

Ik lees van de zijlijn mee, en heb de antwoorden uiteraard ook gezien voordat ze bij jou terecht kwamen. Voorstel van [REDACTED] is goed denk ik, maandag in het PO bespreken.

Ik denk dat het goed is om in je overwegingen mee te nemen dat we tal van fietspaden hebben langs drukke wegen. Een auto of vrachtwagen is aanzienlijk minder vergevingsgezind dan een nat pak. Ook hebben we van de politie een overzicht van de ongevallen op het jaagpad van de afgelopen jaren gekregen. Sinds 2014 zijn er uit m'n hoofd 4 ongevallen geregistreerd bij de politie. Als GS in de beantwoording aangeeft dat het inderdaad een gevaarlijk fietspad is, zal er ook een voorstel met aanvullende maatregelen moeten komen. En dan zijn er naar mijn idee fietspaden die hoger op de prioriteitenlijst staan, maar daar zal vanuit mobiliteit over geadviseerd moeten worden.

Ik zal morgen met [REDACTED] bekijken hoe we de antwoorden wat minder stellig kunnen maken, maar ik wil wel adviseren niet mee te gaan in de constatering dat het Jaagpad een gevaarlijk fietspad is. De cijfers laten vooralsnog iets anders zien.

Groeten,

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 17 januari 2019 13:20
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
[REDACTED]
Onderwerp: Re: Beantwoording art. 44 vragen VVD - (On)veiligheid Jaagpad Kanaal door Walcheren

Beste..

Ik kan me niet echt vinden in antwoorden en kan me ook niet voorstellen dat GS hiermee akkoord zal gaan. Het is een gevaarlijk fietspad, vanwege de open ligging direct aan het water. Ik zie dat in de antwoorden niet of onvoldoende terug.

Hartelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]

Op 17 jan. 2019 om 13:14 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Wat mij betreft graag concept beantwoording in GS. Kan als nagekomen stuk uiterlijk morgen voor 12 uur worden aangeleverd. Lukt dat ?

Groet,

■
[Outlook voor iOS](#) downloaden

On Thu, Jan 17, 2019 at 9:25 AM +0100, [REDACTED]

Hallo [REDACTED]

Graag even jullie aandacht voor het volgende: beantwoording óf verdaging van de artikel 44 vragen van de VVD over het Jaagpad moet uiterlijk a.s. dinsdag (22^e) in GS behandeld worden. Ik was in de veronderstelling dat de deadline voor het aanleveren van GS-stukken donderdagmiddag 14.00 uur was. Dat blijkt nu de woensdag 17.00 uur te zijn. Mijn fout dus.

Dat betekent dat er een nagekomen stuk aangeboden moet worden om – na jullie akkoord – de deadline van behandeling de 22^e nog te halen.

Nu aan jullie de vraag wat ik als nagekomen aan moet/kan leveren: bijgevoegde beantwoording óf de verdagingsbrief? Mijn voorkeur gaat (uiteraard) uit naar directe beantwoording. Zoals hieronder al aangegeven, is de beantwoording afgestemd met de diverse collega's.

Excuses voor het ongemak. Graag hoor ik van jullie.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 16 januari 2019 12:35

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp: Beantwoording art. 44 vragen VVD - (On)veiligheid Jaagpad Kanaal door Walcheren

Hallo [REDACTED]

De heer [REDACTED] en de heer [REDACTED] van de VVD hebben artikel 44 vragen gesteld m.b.t. de (on)veiligheid van het Jaagpad langs het Kanaal door Walcheren n.a.v. het volgende artikel van PZC: <https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/dit-vinden-zeeuwen-het-gevaarlijkste-fietspad-het-is-smal-druk-en-pikdonker~a15d1223/>.

Bijgevoegd in PDF vind je de artikel 44 vragen en in Word-document de conceptbeantwoording. Deze is afgestemd met Hoofdopdracht HBB ([REDACTED]), Juridische zaken [REDACTED] en Communicatie ([REDACTED]).

Beantwoording óf verdaging van deze vragen moet a.s. dinsdag in de GS-vergadering behandeld worden. Is deze beantwoording wat jou betreft akkoord en rijp voor behandeling in GS a.s. dinsdag?

Graag hoor ik van je. Morgen moet e.e.a. in route gebracht worden voor agendering.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 21 januari 2019 12:24
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Nagekomen GS 22-1-19: beantwoording art. 44 vragen VVD Jaagpad
Bijlagen: [19001612] Beantwoording Artikel 44-vragen van Dhr. Van Geesbergen en dhr.pdf

Hallo [REDACTED]

Naar aanleiding van het portefeuilleoverleg vanochtend is de beantwoording van de art. 44 vragen van de VVD aangepast. Op deze manier hopen we iets nadrukkelijker een handreiking te doen aan de gemeenten in het meedenken over eventuele maatregelen/oplossingen.

Zojuist zijn deze vragen in paraferingsroute gebracht via iBabs. Aan jullie dus het verzoek om – na jullie akkoord – te paraferen. Daarna kan het stuk door Johan als nagekomen voor de GS-vergadering van morgen geagendeerd worden.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 28 januari 2019 11:44
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Uit ED

Goedemorgen,

Onderstaand bericht kregen we binnen. Nu wil ik hierop wel even reageren aangezien dit wel enige uitleg nodig heeft. Is onderstaand bericht akkoord? Ik kan eventueel nog even bij communicatie te raden gaan, maar dat lijkt me niet nodig.

Groeten,
[REDACTED]

Goedemorgen,

Naar aanleiding van uw schrijven even een korte reactie.

Wat betreft het Jaagpad tussen Middelburg en Vlissingen zijn we aan het kijken naar passende oplossingen om dit fietspad veiliger te krijgen. We denken in eerste instantie niet aan verlichten. Het is een donker gebied en dat willen we zo houden. Het toepassen van openbare verlichting kost alles. De aanschaf masten en armaturen over 6,5 kilometer fietspad, lichthinder, CO2-uitstoot en onderhoud van de masten. Verder zijn we geen fan van het toepassen van dynamische verlichting zoals u dit aangeeft. Het aan laten gaan van verlichting bij passeren van een fietser om de verlichting vervolgens weer te doven zien wij niet zitten. Dit creëert namelijk een soort van schijnveiligheid. Iemand die kwaad wil doen kan dan namelijk ook exact zien wat zijn eventuele slachtoffer aan het doen is.

Daarom zijn we aan het kijken naar alternatieven zoals actieve markering. Dit vergt nog enig onderzoek in welke vorm we dit eventueel gaan toepassen.

Belangrijkste is dat de fietser zichtbaar is en dat deze ook zijn of haar fietsverlichting gebruikt.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Groeten,
[REDACTED]
[REDACTED]



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 28 januari 2019 07:39
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Uit ED

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 28 januari 2019 04:00

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: FW: Uit ED

Geachte provincie,

Het is een hele klus om het fietspad veilig te maken.

Mijn insteek is niet geschoten altijd mis, vandaar het artikel uit de buurprovincie op zoek naar "licht".

Als eenzame fietser zijn wij op zoek naar "licht" zodat wij een veilig gevoel krijgen.

Het krantenbericht in het PZC over het Jaagpad daar voel ik mij door aangetrokken, door het verwantschap, mijn ouders van Zeeuwse afkomst zijn.

Destijds hadden wij familie in Middelburg en Oost-Souburg, zodat ik weet waar men het over heeft. Het mooie Zeeland met de abelen langs het kanaal.

Hopelijk kan ik met het artikel uit Noord Brabant een handje helpen, naar aangepast "licht".

Vriendelijke groet [REDACTED],

uit de lichtstad Eindhoven.

Van: [REDACTED]

Verzonden: zaterdag 26 januari 2019 15:28

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Uit ED

Fietsers die vanuit Son en Breugel naar de sportvoorzieningen aan de Rooijseweg rijden, fietsen binnenkort waarschijnlijk niet meer door de duisternis. Burgemeester en wethouders willen de route langs de Planetenlaan en Rooijseweg nog voor de zomer van verlichting voorzien.

Bij de aanleg van het fietspad langs de Rooijseweg werd in eerste instantie juist niet voor verlichting gekozen, mede om te veel lichtvervuiling in het buitengebied tegen te gaan. „Daarom kiezen we ook voor dynamische verlichting, die reageert als er een fietser aan komt”, licht burgemeester Hans Gaillard toe. Als er niemand rijdt, wordt het licht gedimd. Komt er een fietser aan, dan gaan de lantaarns feller branden. Het fietspad aan de Rooijseweg wordt in zijn geheel verlicht, van de ovatonde tot de gemeentegrens met Meierijstad. De ventweg van de Planetenlaan wordt van de ovatonde tot de kruising met de Piet Heinlaan in het licht gezet.

De gemeenteraad had bij de begrotingsbehandeling om de verlichting gevraagd; de raad moet nog wel akkoord gaan met het huidige plan, dat ongeveer 97.000 euro gaat kosten.



[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 15 mei 2019 10:20
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Motie LPM over verlichting aan het Jaagpad tussen Middelburg en Vlissingen
Bijlagen: Motie LPM over verlichting Jaagpad.pdf; BeantwoordingVragenJaagpad_jan19.pdf

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

Ha [REDACTED] en [REDACTED]

Hierbij een motie die [REDACTED] aan mij heeft gestuurd. Heeft volgens mij een link met de art. 44 vragen die zijn gesteld over de veiligheid met het Jaagpad. Zie bijlage.
De motie is wat mij betreft wel wat cryptisch. Ik heb geen idee naar welk onderzoek wordt verwezen.
[REDACTED] heeft aangeboden om wat achtergrondinformatie op te vragen. Misschien handig om dat te doen en dan te kijken of 'wij' hier iets mee moeten of Mobiliteit.

Groeten,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 15 mei 2019 10:03
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Motie LPM over verlichting aan het Jaagpad tussen Middelburg en Vlissingen

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 14 mei 2019 12:59
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Motie LPM over verlichting aan het Jaagpad tussen Middelburg en Vlissingen

[REDACTED]

Zoals daarnet besproken.
Wil jij deze motie van de LPM doorzetten binnen de Provincie naar de juiste personen.
En deze personen laten reageren op de Motie van de LPM.

Alvast bedankt.

Met vriendelijk groet,


[REDACTED]



[Redacted text block]

 Denk aan het milieu, alvorens u besluit deze mail te printen....



	Datum		Onderwerp	Afd.	Portefeuillehouder	(T)oezegging/(M)otie/(I)nitiatiefvoorstel/(B)esluit (A)anbeveling Rekenkamer		Stand van zaken / geplande realisatie
172	31-01-2019	Raad	Motie van de LPM over verlichting Jaagpad	Leefomgeving		T	Het college zegt toe de raad te informeren over het resultaat van het onderzoek wat reeds gestart is.	Het Jaagpad is in eigendom van Provincie Zeeland. Het verzoek zal worden overgebracht aan de Provincie. Vanuit het huidige gemeentelijk beleid gezien en de beschikbaarheid van meerdere verlichte alternatieve routes is er geen noodzaak tot verlichten.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 13 juni 2019 09:59
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Vraag in cie Economie morgen

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 13 juni 2019 09:44
Aan: [REDACTED]
[REDACTED]
Onderwerp: RE: Vraag in cie Economie morgen

er is door de medewerker omgeving ([REDACTED] overleg gevoerd met Middelburg en Vlissingen. vervolgvraag is nu of er fysiek maatregelen nodig zijn. Dat zal ambtelijk verder verkend worden.
groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED] >
Verzonden: donderdag 13 juni 2019 09:28
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Vraag in cie Economie morgen

Hoi [REDACTED]

Kunnen jullie de vraag van de VVD beantwoorden ter voorbereiding op de commissie Economie morgen?
Reactie kun je naar mij mailen. Alvast bedankt!

Voor agendapunt 14.3 van de commissie economie van 14 juni wil de VVD fractie graag onderstaande vraag agenderen.

Afgelopen weekend vond opnieuw een ongeluk plaats op het Jaagpad tussen Vlissingen en Middelburg. Op 15 december 2018 heeft de VVD fractie vragen aan GS gesteld over de onveilige situaties bij gebruik van het Jaagpad. In de beantwoording heeft GS aangegeven in overleg te treden met de gemeenten Vlissingen en Middelburg om te bezien of er extra maatregelen gewenst zijn om het gevoel van veiligheid te vergroten. De VVD fractie heeft de volgende vragen aan GS:

1. Heeft GS al overleg gehad met de gemeenten Vlissingen en Middelburg over het Jaagpad? Zo nee, wanneer vindt het overleg plaats? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van het overleg?

Groet,
[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 13 juni 2019 09:49
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Vraag Jaagpad, commissie economie 14 juni

Beste [REDACTED]

Door de VVD gaat morgen gevraagd worden naar het Jaagdpad, specifiek of GS al gesproken heeft met beide gemeenten.

Voorstel voor beantwoording:

Voordat het college met de gemeente gaat praten, wordt dit ambtelijk voorbereid. Met gemeente Middelburg is ambtelijk gesproken: in dit overleg is besproken hoe de BOA's van de gemeente kunnen gaan handhaven op het gebruik van het Jaagpad door scooters, die er niet mogen rijden. Met gemeente Vlissingen vindt dit overleg op korte termijn plaats. Vervolgens wordt bekeken of bestuurlijk overleg noodzakelijk is.

Groeten,

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 13 juni 2019 09:11
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Vraag Jaagpad, commissie economie 14 juni

Goedemorgen,

Zie onderstaand een ingediende vraag van de VVD-fractie, ter beantwoording morgen in de commissie Economie.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 12 juni 2019 18:49
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Vraag Jaagpad, commissie economie 14 juni

Hoi [REDACTED]

Voor agendapunt 14.3 van de commissie economie van 14 juni wil de VVD fractie graag onderstaande vraag agenderen.

Afgelopen weekend vond opnieuw een ongeluk plaats op het Jaagpad tussen Vlissingen en Middelburg. Op 15 december 2018 heeft de VVD fractie vragen aan GS gesteld over de onveilige situaties bij gebruik van het Jaagpad. In de beantwoording heeft GS aangegeven in overleg te treden met de gemeenten Vlissingen en Middelburg om te bezien of er extra maatregelen gewenst zijn om het gevoel van veiligheid te vergroten. De VVD fractie heeft de volgende vragen aan GS:

1. Heeft GS al overleg gehad met de gemeenten Vlissingen en Middelburg over het Jaagpad? Zo nee, wanneer vindt het overleg plaats? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van het overleg?

Vriendelijke groet,

████████████████████

Besluitenlijst Commissie Economie

Datum	14-06-2019
Tijd	9:15 – 11:50 uur.
Locatie	Louise de Colignyzaal
Voorzitter	J.A.M. van Hertum
Videotulen	https://channel.royalcast.com/provinciezeeland/#!/provinciezeeland/20190614_1
Aanwezigen	J.A.M. van Hertum (plaatsvervangend voorzitter); en de leden: F. Babijn (PvZ), C.L.M. van den Berge (SGP), K. van den Broeke (CDA), R.L. Brunke (FVD), D. de Clerck (VVD), P. Coret (SP), M. Harte (PvdD), N. Heerkens (VVD), E.A.A. van Hoecke (FVD), N. Joosse (PvdA), A. Kodde (CU), F.P. Kuijpers (CDA), G.L.C. Lernout (50PLUS), J.R. Oudeman (CDA), J.A. Rottier (SGP), A.G.M. Veraart (D66), M.J.A.W. Walraven-Janssens (GL); Tevens zijn aanwezig de gedeputeerden A.J. van der Maas en A. Pijpelink; en A.M. Lobik (commissiegriffier)
Afwezig	V. Bosch (PVVBosch)
Registratienr	19017806

- 1 Opening en mededelingen**
De voorzitter meldt de afwezigen.
- 2 Vaststellen agenda**
Conclusie: agenda vastgesteld.
- 3 Gelegenheid om in te spreken**
Er zijn geen sprekers.
- 4 Presentatie door directie van Omroep Zeeland**
Mevrouw M. Schoonen (directeur) en dhr. E. de Kort (hoofdredacteur) houden een presentatie. Vervolgens stellen de commissieleden vragen aan de directie en aan gedeputeerde Pijpelink.
Conclusie: voldoende behandeld.
- 5 Brief GS van 9 april 2019 over gevolgen CAO-verhogingen bij IKS instellingen - 19010561**
Afdoeningsvoorstel: behandelen (teruggevraagd door mevrouw Walraven, GL)
Conclusie: voldoende behandeld.
- 6 Brief GS van 7 mei 2019 over proces Statenvoorstel inzake samenwerking vrijwilligersorganisaties - 19013224**
Afdoeningsvoorstel: instemmen met het procesvoorstel.

Toezegging van gedeputeerde Pijpelink:
Ik kom terug op de suggestie om de twee netwerken (Erfgoed en Publiek en Erfgoed en Ruimte) te koppelen, zodat er één netwerk ontstaat.

Conclusie: voldoende behandeld.
- 7 Bijgewerkte toezeggingenlijst - 19014896**

Afdoeningsvoorstel: behandelen.
Conclusie: voldoende behandeld.

7.1 Brief GS van 14 mei 2019 met afdoening motie 61 en 62 - 19013284

Afdoeningsvoorstel: moties als afgedaan beschouwen en afvoeren.

Conclusie: de commissie stemt in met het voorstel van dhr. Joosse (PvdA) om een korte presentatie in de commissie Economie te vragen van LHBT Netwerk Zeeland, waarbij de focus wordt gelegd bij de taken van de provincie.
Hiermee is het agendapunt voldoende behandeld.

8 Brief GS jaarboek Jouw Zeeland 2018-2019 - 19000957

Afdoeningsvoorstel: behandelen (teruggevraagd door PvdA-fractie).

Conclusie: voldoende behandeld.

9 E-mail van 18 februari 2019 van Bondenberaad Groot Goes over contante betaling in het OV - 19005538

Afdoeningsvoorstel: behandelen (teruggevraagd door 50PLUS fractie).

Deze e-mail was ter afdoening aan GS gezonden. De commissie ontvangt nog een afschrift van het antwoord van het college.

Toezegging van gedeputeerde Van der Maas:

Ik zal de behoefte aan maatwerk voor mensen die onder bewind staan of in de schuldsanering zitten, en de vraag of contant geld wel afgeschaft mag worden meenemen in het overleg met de gemeenten; en de commissie berichten.

Conclusie: voldoende behandeld.

10 Brief GS van 12 maart 2019 diverse toezeggingen Westerschelde Ferry B.V. - 19006673

Afdoeningsvoorstel: behandelen (teruggevraagd door de heer Veraart (D66)).

Conclusie: de commissie neemt het aanbod van gedeputeerde Van der Maas aan om in het najaar een werkbezoek te organiseren over de Westerschelde Ferry, waarin de commissie nader wordt geïnformeerd.

N.B. Dit voorstel wordt nog voorgelegd aan de Agendacommissie.

11 Brief GS van 16 april 2019 over de quick scan variantenstudie N256 tussen Goes en Noord-Beveland - 19011960

Afdoeningsvoorstel: behandelen (teruggevraagd door dhr. v.d. Berge (SGP))

Conclusie: voldoende behandeld.

12 Brief GS van 21 mei voortgangsrapportage projecten N62 eerste kwartaal 2019 – 19014666

Afdoeningsvoorstel: behandelen (controlerende rol)

Conclusie: voldoende behandeld.

13 Besluitenlijst (concept) commissie Economie van 10 mei 2019 - 19014769

Afdoeningsvoorstel: vaststellen.

Conclusie: vastgesteld.

14 Informatie uitwisseling

14.1 Mededelingen van gedeputeerden

Gedeputeerde Van der Maas heeft een mededeling over de vacature voor directeur bij de Westerschelde Ferry.

- 14.2 Vragen over het nieuws van de dag**
De heer Veraart (D66) stelt een vraag over de brug bij Sluiskil, en het geplande groot onderhoud.
- 14.3 Vragen over onderwerpen die niet op de agenda staan**
Mevrouw De Clerck (VVD) stelt een vraag over de verkeersveiligheid op het Jaagpad Vlissingen-Middelburg.
- 15 Volgende vergadering: 30 augustus 2019**
De heer Veraart (D66) vraagt ter behandeling terug in de vergadering 30 augustus de brief GS van 7 mei 2019 aan Ministerie van Defensie over bestuurlijk overleg Marinierskazerne – 19014394. Hierbij ontvangt hij graag een update van de stand van zaken, bij voorkeur schriftelijk en anders mondeling.
Conclusie: voldoende behandeld.
- 16 Sluiting om 11.50 uur.**
- 100 Stukken ter kennisneming**
- 101 Brief GS van 7 mei 2019 aan Ministerie van Defensie, staatssecretaris mevrouw B. Visser, over bestuurlijk overleg Marinierskazerne (MARKAZ) - 19014394**
Conclusie: Ter behandeling naar Commissie Economie van 30 augustus 2019.
- 102 Brief GS van 14 mei 2019 over verdiepingsstudie Zanddijk-Molendijk - 19014596**
Afdoeningsvoorstel: ter kennisneming. In de nieuwe collegeperiode vindt verdere besluitvorming plaats.
Conclusie: de commissie neemt hier kennis van.
- 103 E-mail Impuls Zeeland van 27 mei 2019 over Jaarverslag 2018, met bijlage - 19015696**
Afdoeningsvoorstel: kennisneming
Conclusie: de commissie neemt hier kennis van.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 27 september 2019 08:43
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Update Jaagpad

Net als ik meld dat een collega niet bereikbaar is, reageert hij!

Inzet BOA's op het Jaagpad is met zowel Vlissingen als Middelburg afgestemd, en gebeurt dus regelmatig. Effecten zijn (nog) niet bekend.

Groeten,

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 27 september 2019 08:40
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Re: Update Jaagpad

Hallo [REDACTED],
Ja dat is ook afgestemd met de gemeente Vlissingen, heb ook begrepen dat dit regelmatig gebeurt en ook dat de gemotoriseerde wijkagent meermaals controle op het jaagpad doet.

[Outlook voor iOS](#) downloaden

On Fri, Sep 27, 2019 at 8:33 AM +0200, [REDACTED] wrote:

[REDACTED]

Jij had toch contact gehad met Middelburg over de inzet van BOA's? Is ook met Vlissingen gesproken?

Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED] >
Verzonden: vrijdag 27 september 2019 08:31
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Update Jaagpad

[REDACTED] kan jij nagaan wat de stand van zaken is op dit dossier en [REDACTED] en cc [REDACTED] over informeren.
groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 27 september 2019 00:27
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Re: Update Jaagpad

Beste [REDACTED],

Er is overleg geweest met de gemeente(n) over het jaagpad, zowel over de verlichting als het toezicht.

Maar er zijn nog geen conclusies getrokken c.q. besluiten genomen.
Morgen in de cie kan ik helaas nog niets concreets melden.

Coen, wil jij aub de laatste stand van zaken aan Danielle meegeven of in elk geval wat de stappen zijn die we zetten.

HG

[REDACTED]

[REDACTED]

Op 25 sep. 2019 om 20:11 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Hoi [REDACTED]

Ik vraag me af, wat de laatste stand van zaken is in het dossier Jaagpad? Gericht op de inzet van de Boa's en de verlichting.

Wellicht een mogelijkheid om daar vrijdag in de commissie economie iets over te melden?

Vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 29 oktober 2019 11:12
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Oplossing voor verlichten van Jaagpad

Hoi [REDACTED]

Ik heb je mail te lang laten liggen, maar ik zou graag toch een afspraak willen maken om te bespreken wat er nu daadwerkelijk speelt, of er iets moet gebeuren en zo ja wat dan het beste is. Zal ik een agendaverzoek naar je sturen?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 15:53
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Oplossing voor verlichten van Jaagpad

Beste [REDACTED]

Vooralsnog is er niets in gang gezet wat de uitvoering van actieve markering betreft. Er zijn vanuit diverse hoeken klachten binnengekomen over de veiligheid van het Jaagpad voor de fietsers. Wellicht ook politiek gevoelig. Nu is het de vraag of we daadwerkelijk iets moeten toepassen en daarom de vraag richting jullie. Er kleven ook nadelen aan het plaatsen van actieve markering.

Inmiddels heb ik contact gehad met een leverancier ([REDACTED]) op 16 september 2019 en die kan wel wat betekenen voor ons. Indien nodig kan hij een offerte uitbrengen voor dit project. Globaal heb ik al een raming ontvangen. Overigens zijn deze leds lager dan oplak leds. Verschil ik kosten moet ik nagaan.

Verder moeten we kijken of het huidige asfalt niet moet worden vervangen. Dit zal ik navragen.

Wellicht handig om eens te kijken wat er mogelijk is en of überhaupt wel wat moet gebeuren. Als jullie eens af willen spreken hou ik me aanbevolen.

Groeten,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 1 oktober 2019 12:02
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Oplossing voor verlichten van Jaagpad

Beste [REDACTED]

Als verse [REDACTED] had ik eerder deze mail voorbij zien komen. Wordt er reeds een en ander in gang gezet met het bedrijf? Indien een kennismakingsoverleg nog moet plaatsvinden dan schuif ik graag aan.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 9 september 2019 13:55

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: RE: Oplossing voor verlichten van Jaagpad

Zeker, het is alleen de vraag wie dit dan kan oppakken?

Wij hadden altijd een verdeling per regio. Dat is helder en eenduidig.

Vier collega's hadden vier regio's onder hun hoede.

Inmiddels komt er t.a.v. de Bevelanden en Walcheren wat verstoring in dit beeld.

[REDACTED] en [REDACTED] opereren beiden op de Bevelanden.

Ik heb mij een tijdje "ontfermd" over Walcheren, maar daar ga ik mee stoppen.

De rol van vliegende keep ligt mij wel als er even niemand anders beschikbaar is.

[REDACTED] gaat op termijn ons verlaten en houdt zich vooral projectmatig bezig op dit moment.

Dus in ons volgende teamoverleg moeten we het er maar weer over hebben.

Groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 5 september 2019 14:43

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: FW: Oplossing voor verlichten van Jaagpad

Hoi [REDACTED],

Ik kreeg deze vraag van [REDACTED]

Is misschien goed om te kijken naar de mogelijkheden.

Of zijn er andere plannen voor het Jaagpad?

Groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 4 september 2019 11:12

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED] >

Onderwerp: FW: Oplossing voor verlichten van Jaagpad

Beste [REDACTED]

Ik weet niet of ik bij jou moet zijn, maar speelt het hier intern nog om te kijken om het Jaagpad veiliger te maken voor de fietsers? We hebben bij het project N258 rotonde Absdale het fietspad voorzien van actieve markering in de as van de weg. Bij het Jaagpad lijkt me dit ook een prima oplossing. Onderstaande mail kreeg ik van een bedrijf die actieve markering toepast. Ik ga hen in ieder geval uitnodigen voor een gesprek. Verder hebben we bij Absdale met materiaal van de firma [REDACTED] gewerkt.

Ik stel voor een keertje te overleggen hierover. Akkoord?

Groeten,

[REDACTED]

Van: [REDACTED] >
Verzonden: dinsdag 3 september 2019 09:31
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Oplossing voor verlichten van Jaagpad

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van onderstaande e-mail hebben wij contact gehad met de Gemeente Vlissingen over de verlichting van het Jaagpad.

Wethouder [REDACTED] was erg enthousiast over onze wegdekverlichting op zonne-energie. Het werd mij echter duidelijk dat dit pad onder de jurisdictie van de Provincie Zeeland valt.

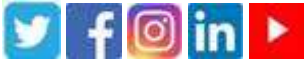
Graag ga ik met de Provincie Zeeland in gesprek over de mogelijkheden om het Jaagpad op een veilige, kostenefficiënte en duurzame manier te verlichten.

Alvast dank voor uw antwoord.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]



Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 12 augustus 2019 15:23

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Oplossing voor verlichten van Jaagpad

Geachte heer [REDACTED]

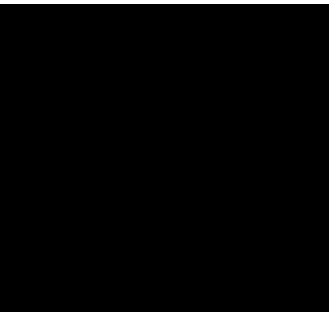
In de media heb ik veel gelezen over de weerstand tegen en de ongelukken op het onverlichte Jaagpad tussen de Gemeenten Vlissingen en Middelburg. Heeft u wel eens gedacht aan wegdekverlichting op zonne-energie? Wij hebben goede ervaringen met het zichtbaar maken van onverlichte fietspaden en het accentueren van de weg door middel van het gebruik van wegdekreflectoren.

Onze [solar wegdekverlichting](#) werkt 100% op zonne-energie, geeft geen lichthinder voor flora en fauna, heeft geen onderhoudskosten, verhoogt het veiligheidsgevoel en de installatie is eenvoudig en kostenefficiënt. Dit omdat er geen bekabeling en energiekosten aan te pas komen.

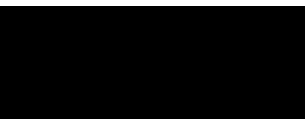
InfraMarks heeft zeer recent het [Virulypad te Delft](#) en het [Spoorpad te Pijnacker](#) voorzien van wegdekverlichting. Wij kunnen meer referenties opgeven van enthousiaste opdrachtgevers, in o.a. de Gemeente Nijkerk, Zoetermeer en Groningen. Op onze website vindt u onder [uitgelichte projecten](#) meer informatie en foto's.

Graag gaan wij met de Gemeente Vlissingen in gesprek om de mogelijkheden te bespreken en bieden wij een vrijblijvende offerte aan. Mochten wij iets voor u kunnen betekenen, neem dan gerust contact met mij op via onderstaande gegevens.

Met vriendelijke groet,



InfraMarks B.V.
Lorentzstraat 109
2665 JG Bleiswijk



www.inframarks.nl



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 31 oktober 2019 10:22
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: samenwerking Provincie Zeeland - [REDACTED] proef wegdekverlichting Jaagpad KdW

Ter info, weet niet of jullie op de hoogte zijn

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 30 oktober 2019 10:42
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: samenwerking Provincie Zeeland - [REDACTED] proef wegdekverlichting Jaagpad KdW

Hallo [REDACTED],

Uit de stukken kan ik niet opmaken of de wegdekverlichting voldoet aan de richtlijnen van de NSVV, kun je me deze toesturen?

met vriendelijke groet,

Van: [REDACTED] >
Verzonden: donderdag 10 oktober 2019 10:40
Aan: [REDACTED] >
Onderwerp: samenwerking Provincie Zeeland - Fijen

Heren,

Dank voor het ontvangst van gisteren en goed om met elkaar gesproken te hebben. Hierbij de actiepunten vanuit de meeting

- Presentatie [REDACTED] met alle oplossingen die we kunnen aanbieden.
- Spec sheet van de FPP -301
 - De voordelen van de FPP-301 en -303 :
 - Minder milieuvriendelijk materiaal
 - Betere reflectiewaarden
 - Betere zichtbaarheid
 - Reflector in 2 compartimenten, waar de unit na steenslag nog bruikbaar is
 - Volgens de nieuwste Europese normen
 - Volledig recyclebaar
 - Offerte voor de vangrailreflectors is gisteren al verstuurd
 - Artikel vanuit de telegraaf. Zie de scan033
 - Offerte voor test tracé met 10 a 20 FYD-011 op het jaagpad. Zie bijlage de offerte **FYD-011 voldoet aan de richtlijnen NSVV** van de actieve markering en zie bijlage wat de onderlinge afstanden moeten zijn. Zie bijlage ontwerpnelheid)
Juist met zijn maar **8,5 mm blijft hij ver onder het maximale hoogte wat is toegestaan.**
Samen met de FLS-008 zijn dit de producten die o.a. Provincies Noord Brabant, Gelderland en Noord Holland worden voorgeschreven als actieve markering op de middenas van wegen en fietspaden.

Graag willen we een test doen om te kijken of we meer FYD-011 kunnen plaatsen op de as van het fietspad.

Bij vragen hoor ik het graag en kijk uit naar een positief vervolg.

Groet en fijne dag,

[Redacted content]

Van: [Redacted]
Verzonden: woensdag 9 oktober 2019 16:59
Aan: [Redacted]
CC: [Redacted]
Onderwerp: offerte Vangrail reflector

Beste [Redacted]

Op verzoek bijgaand de offerte voor 50 vangrail reflectoren met magneet voor de Provincie Zeeland.

met vriendelijke groet best regards



[REDACTED]

Van: MeldingKlachtWegen
Verzonden: maandag 16 december 2019 08:40
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Verlichting jaagpad

Ter info

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011 Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl |
[@provzeeland](https://www.facebook.com/provinciezeeland) | [facebook.com/provinciezeeland](https://www.instagram.com/provinciezeeland) | [instagram.com/provinciezeeland](https://www.dataportaal.zeeland.nl) | [dataportaal.zeeland.nl](https://www.dataportaal.zeeland.nl)

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Provincie Zeeland <provincie@zeeland.nl>
Verzonden: maandag 16 december 2019 07:07
Aan: MeldingKlachtWegen <meldingklachtwegen@zeeland.nl>
Onderwerp: FW: Verlichting jaagpad

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]
Verzonden: zondag 15 december 2019 10:28
Aan: Provincie Zeeland <provincie@zeeland.nl>
Onderwerp: Verlichting jaagpad

Beste mensen van de provincie Zeeland,

Ik wilde even zeggen dat ik de verlichting op het jaagpad echt geweldig vind! Zouden jullie dat op het hele jaagpad willen doen? Dat maakt het een stuk veiliger en, vind ik, zelfs leuker.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 9 januari 2020 18:48
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Re: Belverzoek [REDACTED] - de Faam over verlichting Jaagpad

Bedankt [REDACTED] Ik pak het morgenochtend verder op!
Groet,
[REDACTED]

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag, januari 9, 2020 5:54 PM
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Belverzoek [REDACTED] - de Faam over verlichting Jaagpad

Beste [REDACTED]

Onderstaand in het rood de antwoorden op je vragen.

Groeten,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 9 januari 2020 14:44
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Belverzoek Theo Rietveld - de Faam over verlichting Jaagpad

Ha [REDACTED]
Had jij deze vragen al door gekregen via [REDACTED]?
Zou je mij hier ook mee kunnen helpen ? 😊

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 9 januari 2020 12:34
Aan: [REDACTED] >
Onderwerp: FW: Belverzoek [REDACTED] over verlichting Jaagpad

Ha [REDACTED],

Wil je mij helpen aan een antwoord richting [REDACTED]. Ik heb hem al even teruggebeld. Hij heeft de volgende vragen:

Sinds wanneer is de verlichting er. De actieve markering is volgens mij eind november 2019 gerealiseerd. Exacte datum weet [REDACTED] maar denk dat dit voldoende is.
Hoe lang duurt de pilot? We hebben er volgens mij geen tijd opgezet. Als de proef bevalt gaan we het gehele Jaagpad van deze actieve markering voorzien. Als het om welke reden dan ook niet bevalt dan niet. Ik denk zelf dat

het handig is dat we de donkere periode meenemen in verband met het we of niet functioneren bij korte en donkere dagen. Als ze goed de winter doorkomen en er zijn geen klachten dan kunnen we dit verder uitzetten. Hoeveel lichtjes zijn het/hoeveel meter aan lichtjes? (20 lichtjes, om de meter) Het betreft een wegvak van 500 meter met 22 units. Ik denk dat de h.o.h. afstand 25 meter is. De afstand h.o.h. zou ik even moeten nameten. Was volgens mij wel de afspraak.

Aan welke kant liggen ze, wat is de exacte locatie? (voor de sloebrug, vanuit middelburg zien) De locatie is vanaf de Sloebrug Vlissingen tot ongeveer de draaibrug Oost-Souburg. En aan de westkant van het kanaal.

Ik hoor het van je ☺

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 9 januari 2020 12:14

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Belverzoek [REDACTED] [REDACTED] g Jaagpad

Hoi,

Ik had net [REDACTED] aan de telefoon van [REDACTED] maar de verbinding werd verbroken toen ik hem probeerde door te verbinden naar [REDACTED] (daar zou hij in eerste instantie mee doorverbonden worden maar kwam bij de perstelefoon terecht).

Ik heb [REDACTED] even gebeld met de vraag of hij [REDACTED] wilde terugbellen, maar hij wilde dit eigenlijk aan jou doorspelen. Het gaat over de verlichting aan het Jaagpad.

Ik heb intussen [REDACTED] zijn mobiele telefoonnummer opgevraagd: [REDACTED] wil jij hem bellen of dit in ieder geval overnemen?

Bedankt.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 (0)118 63 10 11

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 13 januari 2020 16:54
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Ha [REDACTED] en [REDACTED]

Op die lichtjes heb ik inmiddels wel een reactie ;-) we kunnen dan mooi iets vertellen over onze pilot. Weten jullie toevallig of er ook een gesprek heeft plaatsgevonden met de gemeente? En of we daar überhaupt iets over kunnen zeggen?

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 13 januari 2020 12:34
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Hoi [REDACTED]

Zie onderstaande persvragen over het Jaagpad tussen Vlissingen en Middelburg. Ga jij daarmee aan de slag?

Groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 13 januari 2020 12:22
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Goedemiddag,

Begin vorig jaar is de verkeersveiligheid op het Jaagpad, het fietspad langs het kanaal tussen Vlissingen en Middelburg, een aantal keren in het nieuws geweest. De VVD heeft daar januari 2019 ook vragen over gesteld aan GS. Zie <https://www.pzc.nl/walcheren/overleg-over-gevaarlijkste-fietspad-van-zeeland~abac4faf/>

De provincie zou in overleg gaan met Vlissingen en Middelburg. Nu vroeg ik me af wat de stand van zaken op dit moment is. Ik heb daarover de volgende vragen:

1. Heeft dat overleg al plaatsgevonden?
2. Zo ja, wat is de uitkomst? Komt er extra verlichting of blijft de situatie zoals die nu is en zo ja waarom?
3. Indien er extra verlichting of andere maatregelen worden genomen, wanneer wordt er dan met de werkzaamheden gestart?

Antwoorden hebben niet heel veel haast, dus hoeft niet per se vandaag.

Alvast bedankt!

--
Vriendelijke groet,
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

PZC

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 15 januari 2020 13:39
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Dag [REDACTED]

PZC heeft vragen gesteld. Ik stel voor dat we bijgaande reactie geven:

Met de gemeente Vlissingen en Middelburg hebben we vorig jaar gesproken over extra handhavingsmaatregelen en controle op het jaagpad. Regelmatig maken BOA's en een wijkagent een rondje over het jaagpad. Daarnaast is de Provincie november 2019 gestart met een pilot actieve markeringen. Vanaf de Sloebrug tot ongeveer de draaiburg bij Oost-Souburg hebben we ledspots aangebracht. Op die manier wordt het verloop van het fietspad beter zichtbaar.

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 13 januari 2020 12:22
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Goedemiddag,

Begin vorig jaar is de verkeersveiligheid op het Jaagpad, het fietspad langs het kanaal tussen Vlissingen en Middelburg, een aantal keren in het nieuws geweest. De VVD heeft daar januari 2019 ook vragen over gesteld aan GS. Zie <https://www.pzc.nl/walcheren/overleg-over-gevaarlijkste-fietspad-van-zeeland~abac4faf/>

De provincie zou in overleg gaan met Vlissingen en Middelburg. Nu vroeg ik me af wat de stand van zaken op dit moment is. Ik heb daarover de volgende vragen:

1. Heeft dat overleg al plaatsgevonden?
2. Zo ja, wat is de uitkomst? Komt er extra verlichting of blijft de situatie zoals die nu is en zo ja waarom?
3. Indien er extra verlichting of andere maatregelen worden genomen, wanneer wordt er dan met de werkzaamheden gestart?

Antwoorden hebben niet heel veel haast, dus hoeft niet per se vandaag.

Alvast bedankt!

--
Vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 15 januari 2020 16:05
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Hoi [REDACTED]

Zie hieronder een persvraag, heb jij wellicht overleg met Vlissingen en Middelburg gevoerd?

met vriendelijke groet,

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 15 januari 2020 12:34
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Voor jouw informatie [REDACTED] we hebben op een traject van 500m, tussen Draaibrug Souburg en de Sloebrug, ledspots in het fietspad geplaatst. We gaan nog zo'n traject inrichten met led-spots van een andere leverancier. De bedoeling is dat deze spots het verloop van het fietspad beter aangeven dan de markering. Maar uit de vraagstelling van de PZC maak ik ook dat ze dit nog niet gezien hebben.

Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 15 januari 2020 11:35
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Goedemorgen,

Ik heb geen contact gehad met de gemeente. Zowel Middelburg als Vlissingen zijn volgens mij niet benaderd. Wellicht dat [REDACTED] of [REDACTED] meer weten.

Wat ik weet is dat de gemeente Vlissingen door middel van de wethouder ([REDACTED]) erg enthousiast was om dit hier toe te passen. Daarna hebben we intern een soort van pilot opgesteld. Verder kunnen we de gemeentes inlichten puur ter informatie. Verder overleg lijkt me niet direct nodig.

Groeten,

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 14:09
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Nog geen reactie van iemand ;-)

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 14 januari 2020 14:02
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Hoi [REDACTED]

Weet [REDACTED] het beste denk ik. Heb je al antwoord?

Gr. [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 13 januari 2020 16:54
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Ha [REDACTED] en [REDACTED]

Op die lichtjes heb ik inmiddels wel een reactie ;-) we kunnen dan mooi iets vertellen over onze pilot. Weten jullie toevallig of er ook een gesprek heeft plaatsgevonden met de gemeente? En of we daar überhaupt iets over kunnen zeggen?

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 13 januari 2020 12:34
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED] >
Onderwerp: FW: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Hoi [REDACTED]

Zie onderstaande persvragen over het Jaagpad tussen Vlissingen en Middelburg. Ga jij daarmee aan de slag?

Groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 13 januari 2020 12:22
Aan: C [REDACTED]
Onderwerp: vraag PZC over verkeersveiligheid Jaagpad

Goedemiddag,

Begin vorig jaar is de verkeersveiligheid op het Jaagpad, het fietspad langs het kanaal tussen Vlissingen en Middelburg, een aantal keren in het nieuws geweest. De VVD heeft daar januari 2019 ook vragen over gesteld aan GS. Zie <https://www.pzc.nl/walcheren/overleg-over-gevaarlijkste-fietspad-van-zeeland~abac4faf/>

De provincie zou in overleg gaan met Vlissingen en Middelburg. Nu vroeg ik me af wat de stand van zaken op dit moment is. Ik heb daarover de volgende vragen:

1. Heeft dat overleg al plaatsgevonden?
2. Zo ja, wat is de uitkomst? Komt er extra verlichting of blijft de situatie zoals die nu is en zo ja waarom?
3. Indien er extra verlichting of andere maatregelen worden genomen, wanneer wordt er dan met de werkzaamheden gestart?

Antwoorden hebben niet heel veel haast, dus hoeft niet per se vandaag.

Alvast bedankt!

--
Vriendelijke groet,

[Redacted signature line]

[Redacted signature line]

[Redacted signature block]



Uitvoeringsstrategie Openbare Verlichting 2020-2024

Meerjarig beheerplan voor het in stand houden van de openbare verlichting

Uitvoeringsstrategie Openbare Verlichting 2020-2024

Meerjarig beheerplan voor het in stand houden van de openbare verlichting

Datum 7 februari 2020

Auteur Afdeling Infrastructuur en Vastgoed

Versienummer 1.0 definitief

Inhoud

Samenvatting management en bestuur	5
1. Inleiding	7
2. Scope	10
2.1. Scope van de Uitvoeringsstrategie	10
2.2. Overzicht van het areaal	11
2.3. Raakvlakken met andere kapitaalgoederen	12
2.4. Ontwikkelingen	13
3. Kader	14
3.1. Inleiding	14
3.2. Wet- en regelgeving	14
3.2.1. Wetgeving	14
3.2.2. Normen	16
3.2.3. Richtlijnen	16
3.3. Provinciaal Beleidskader	17
3.3.1. Coalitieakkoord 'samen verschil maken' (2019-2023)	17
3.3.2. Mobiliteitsvisie 2028	18
3.3.3. Beleidsplannen Verlichten met Beleid (2006) en Effe Dimmen (2009)	19
3.3.4. Natuurvisie	20
3.3.5. Provinciaal Inkoopbeleid 2018	20
3.3.6. Duurzaamheidsbeleid	21
3.3.7. Overige (interne) regelgeving en plannen	22
3.4. Uitvoeringskader	22
3.4.1. Prestaties-Kosten-Risico's	23
3.4.2. Levensduurbenadering	25
3.5. Ontwikkelingen	26
4. Beheerstrategie	27
4.1. Inleiding	27
4.2. Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland	27
4.3. Onderhoudsstrategie	27
4.3.1. Onderhoudsniveau	27
4.3.2. Onderhoudsregime	29
4.3.3. Ontwikkelingen	35
4.4. Vervangingsstrategie	35
4.5. Inkoop- en aanbestedingsstrategie	36
4.5.1. Aanbesteding	36
4.5.2. Ontwikkelingen	37
4.6. Informatiebeheer-en Monitoringsstrategie	37
4.6.1. Informatiebeheer	38
4.6.2. Monitoring	38
4.6.3. Ontwikkelingen	38
4.7. Planning- en financieringsstrategie	38
4.7.1. Financieringsstrategie	39
4.7.2. Ontwikkelingen	40
5. Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud	41
5.1. Meerjarenprogramma	41

5.2. Toelichting op de meerjarenplanning	41
5.3. Ontwikkelingen	42
Bijlage 1 Wettelijk kader	43
Bijlage 2 ERI-TOETS	45
Bijlage 3 Planningsstrategie	46
Bijlage 4 Verschil energieverbruik tussen SON-T en Led	48
Bijlage 5 Meerjarig onderhoudsprogramma	49
Colofon	50

Samenvatting management en bestuur

Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland en Uitvoeringsstrategie

De Provincie Zeeland dient er voor te zorgen dat de (vaar)weginfrastructuur die zij in beheer heeft in goede staat van onderhoud verkeert. Om daar op een goede wijze invulling aan te geven hebben Provinciale Staten in maart 2018 het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland vastgesteld (het Beheerkader). In het Beheerkader zijn de algemene uitgangspunten opgenomen ten aanzien van de prestaties waaraan de provinciale (vaar)weginfrastructuur dient te voldoen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de maatregelen die op grond van de wet- en regelgeving en op grond van goed rentmeesterschap uitgevoerd moeten worden (basis), en maatregelen die voortkomen uit ambities/wensen die zijn opgenomen in de beleidsplannen en/of waarover expliciet een besluit is genomen (beleid).

Uitvoeringsstrategie Openbare Verlichting

Om te zorgen dat de (vaar)weginfrastructuur voldoet aan de prestatie-eisen die er aan zijn gesteld moeten periodiek onderhoudsmaatregelen worden getroffen. Op welke manier de Provincie daar invulling aan geeft staat beschreven in de Uitvoeringsstrategieën die voor de verschillende infrastructurele kapitaalgoederen zijn opgesteld. De Uitvoeringsstrategie heeft in beginsel een looptijd van vijf jaar (2020-2024). Onderwerpen die aan bod komen zijn onder andere de randvoorwaarden waaronder de geldende wet- en regelgeving, de beheerstrategie met aandacht voor het onderhoudsniveau en –regime, de manier waarop wordt omgegaan met inkoop en aanbesteding en het meerjarige onderhoudsprogramma met aandacht voor de financiële verwerking.

Het onderhoudsniveau waaraan de Openbare Verlichting moet voldoen wordt conform het Beheerkader gekwalificeerd als sober maar doelmatig. In de praktijk betekent dit dat moet worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving en de beginselen van goed rentmeesterschap. Concreet houdt dat in dat in dat de Provincie enkel Openbare Verlichting plaatst als dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk is. Verlichting wordt geplaatst om het verkeer te geleiden op die momenten en in die situaties dat het daglicht daarvoor onvoldoende is. Het toepassen van openbare verlichting verhoogt de zichtbaarheid en daarmee ook het comfort voor de weggebruiker. In beginsel plaatst de Provincie geen Openbare Verlichting die tot doel heeft om de sociale veiligheid te vergroten. Dat wordt gezien als een taak en verantwoordelijkheid van de gemeente.

Areaal Openbare Verlichting (peildatum februari 2020)

De Provincie is verantwoordelijk voor ca. 3.780 lichtpunten. Het grootste gedeelte daarvan betreft de lichtmasten die langs de provinciale (parallel)wegen en fietspaden staan. Daarnaast zijn er ook lichtpunten aangebracht in tunneltjes en onder viaducten. Tot de installaties behoren ook de voedingskasten en –kabels en de apparatuur om de lampen in- en uit te schakelen en te dimmen.

Onderhoudsniveau

Het overgrote deel van het areaal voldoet aan het gestelde niveau. De delen die niet voldoen kunnen worden onderverdeeld in twee groepen. Een deel wordt aangemerkt als werkvoorraad. Dit is het deel van het areaal waaraan op grond van de uitkomsten van inspecties jaarlijks onderhoud wordt uitgevoerd. De omvang hiervan valt binnen de landelijk aanvaarde norm van 5%. Daarnaast is er nog een deel van het areaal (voedingskasten, -kabels en aansluiting in de masten) waarbij sprake is van achterstallig onderhoud. Daarbij gaat het om situaties waarbij sprake is van een onveilige situatie. Het achterstallig onderhoud wordt in de jaren 2020 en 2021 weggewerkt. Tenslotte is van een deel van het areaal nog niet in beeld wat de omvang

en de huidige staat van onderhoud is. Op het moment dat de aard van het achterstallig onderhoud wordt geïnventariseerd wordt ook dat in beeld gebracht inclusief de financiële gevolgen die dit met zich meebrengt.

Op grond van een integrale afweging worden de uit te voeren onderhoudsmaatregelen opgenomen in een meerjarenplanning. Bij het plannen van de maatregelen wordt op dit moment nog geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende locaties waar de Openbare Verlichting staat en het tracé waarvan dit deel uitmaakt. Het meerjarig onderhoudsprogramma heeft een looptijd van tien jaar en wordt ieder jaar geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de Provincie gevolgd.

Meerjarige onderhoudsplanning 2020-2029

Het uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen wordt in beginsel gebaseerd op de theoretische levensduur van de (onderdelen van de) Openbare Verlichting. Het feitelijke moment van uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen wordt gebaseerd op de uitkomsten van de toestandsinspecties die periodiek uitgevoerd worden. Daarnaast vindt er een integrale afweging plaats met de maatregelen die voor de andere infrastructuurele kapitaalgoederen moeten worden uitgevoerd en de nieuwbouwprojecten die op grond van de Investeringsagenda Wegen uitgevoerd worden.

De onderhoudsmaatregelen aan de Openbare Verlichting worden op basis van het Besluit Begrotingen en Verantwoording verdeeld in drie categorieën:

- Dagelijks/klein onderhoud inclusief incidenteel onderhoud als gevolg van schade (exploitatiebudget).
- Groot onderhoud (reserve groot onderhoud infra).
- Inventariseren en wegwerken achterstallig onderhoud (reserve groot onderhoud infra).

Benodigde financiële middelen 2020-2029

Om het meerjarig onderhoudsprogramma 2020-2029 aan de Openbare Verlichting uit te kunnen voeren is op grond van de uitgevoerde inspecties een bedrag benodigd van totaal € 2.335.000. Dit is onder te verdelen in € 543.500 voor dagelijks/klein onderhoud en € 1.413.500 voor groot onderhoud. De benodigde middelen voor het inventariseren en wegwerken van het achterstallig onderhoud zijn begroot op € 378.000.

1. Inleiding

Relatie Uitvoeringsstrategie - Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland

In maart 2018 heeft Provinciale Staten het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland vastgesteld. Daarin staat beschreven op welke manier de Provincie invulling geeft aan assetmanagement. Het Beheerkader is van toepassing op alle kapitaalgoederen en bevat de algemene uitgangspunten met betrekking tot het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur waar de Provincie verantwoordelijk voor is.

De nadere uitwerking van deze uitgangspunten voor de afzonderlijke kapitaalgoederen vindt plaats in de zogeheten Uitvoeringsstrategieën. Dit document bevat de Uitvoeringsstrategie voor de Openbare verlichting waar de Provincie verantwoordelijk voor is.

Doel van de Uitvoeringsstrategie

In deze Uitvoeringsstrategie staat beschreven op welke manier het bestaande areaal van de Openbare Verlichting in stand wordt gehouden. De Uitvoeringsstrategie geeft een onderbouwing van de kosten van het meerjarige beheer- en onderhoudsprogramma dat hiervoor is opgesteld. Uitgangspunten daarbij zijn o.a. de samenstelling en leeftijd van het areaal, de theoretische levensduur van de verschillende onderdelen en de gekozen methode van onderhoud. Aan de hand van de te verwachten kosten wordt de meerjarigebegroting opgesteld. Deze heeft een doorkijk van 10 jaar. Dat maakt het mogelijk om de aan de verschillende kapitaalgoederen uit te voeren maatregelen op elkaar af te stemmen zodat de provinciale infrastructuur integraal en op een efficiënte manier kan worden uitgevoerd.

De Uitvoeringsstrategie heeft enkel betrekking op de maatregelen met bijbehorende kosten voor het in stand houden van het bestaande areaal. Hieronder vallen dus expliciet niet de kosten van het realiseren van nieuwe infrastructuur (Investeringsagenda Wegen) en de bedrijfsvoeringskosten (bv. loonkosten).

Plaats in de organisatie

De uitvoering van het Beheerkader is ondergebracht bij de afdeling Infrastructuur & Vastgoed. De teams Programmeren & Informatiebeheer en Plannen & Voorbereiden zijn samen verantwoordelijk voor het opstellen van de Uitvoeringsstrategieën. De themabeheerder Openbare Verlichting en Bewegwijzering is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Uitvoeringsstrategie van de Openbare Verlichting.

Meer informatie over de organisatie rondom het opstellen en uitvoeren van de Uitvoeringsstrategieën is te vinden in het Afdelingsjaarplan van de afdeling Infrastructuur & Vastgoed. Dit plan wordt jaarlijks geactualiseerd.

Processtappen van assetmanagement

Voor de uitvoering van het Beheerkader wordt aansluiting gezocht bij de 6 processtappen van assetmanagement. Deze stappen vormen samen een cyclisch proces, de 'assetmanagementroos'. Het opstellen en vaststellen van het Beheerkader gebeurt in de stap 'beleid en strategie'. De vertaling van het Beheerkader naar de Uitvoeringsstrategieën vindt plaats in de stap 'beheren en programmeren'.



Figuur 1: de assetmanagementroos

Basis versus beleid

In het Beheerkader is onderscheid gemaakt tussen de maatregelen die op grond van de wet- en regelgeving en op grond van goed rentmeesterschap uitgevoerd moeten worden en maatregelen die voortkomen uit ambities/wensen die zijn opgenomen in de beleidsplannen. De eerste categorie wordt de basis genoemd en bevat de maatregelen die uitgevoerd móeten worden om de kapitaalgoederen aan het minimale niveau te laten voldoen. De tweede categorie noemen we beleid. Deze maatregelen leveren in beginsel geen bijdrage aan het primaire doel en gebruik van de (vaar)weginfrastructuur. Zij geven invulling aan een ambitie op het gebied van doorstroming, milieu en/of leefbaarheid die verder gaat dan wat op grond van wet- en regelgeving noodzakelijk is. Het betreft in dat geval maatregelen waarvoor PS expliciet een besluit heeft genomen en de voor de uitvoering van die maatregel benodigde financiële middelen beschikbaar heeft gesteld.

Ten aanzien van het in stand houden van de Openbare Verlichting is alleen sprake van maatregelen die behoren tot de basis. Alle maatregelen die worden getroffen komen voort uit de wet- en regelgeving en de op het kapitaalgoed betrekking hebbende normen en richtlijnen. PS heeft met betrekking tot Openbare Verlichting geen besluit genomen over maatregelen uit het oogpunt van beleidsdoelstellingen.

Ook in gevallen waar PS niet expliciet een besluit heeft genomen kan er sprake zijn van een relatie tussen (het in stand houden van) de Provinciale infrastructuur en de andere beleidsvelden. Deze relatie is terug te vinden in de Line of Sight (bijlage 1 van het Beheerkader). Bij het bepalen van de te nemen maatregelen dient er rekening gehouden te worden met deze relaties. Ten aanzien van de Openbare Verlichting ligt hier met name een relatie met de beleidsvelden natuur en milieu.

Looptijd van de Uitvoeringsstrategie

Bij de Najaarsnota 2018 is een onderhoudsreserve ingesteld om de kosten van het groot onderhoud aan kapitaalgoederen te dekken. Om het groot onderhoud daarin op te nemen, dient er een beheerplan voor het specifieke kapitaalgoed vastgesteld te zijn dat maximaal vijf jaar oud is. De Uitvoeringsstrategieën die met betrekking tot het Beheerkader worden opgesteld zijn voor wat betreft inhoud gelijk aan het bedoelde beheerplan. Dat betekent dat ook deze Uitvoeringsstrategie iedere vijf jaar volledig wordt geactualiseerd.

De Uitvoeringsstrategie bevat een meerjarige beheer- en onderhoudsplanning (bijlage 5). Die heeft een tijdhorizon van tien jaar en wordt in tegenstelling tot de overige onderdelen van de Uitvoeringsstrategie jaarlijks geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de provinciale begroting gevolgd. Eventuele budgettaire gevolgen van de actualisatie worden voorgelegd in de voorjaars- en najaarsnota waarop ook de definitieve versie van de meerjarige onderhoudsplanning wordt vastgesteld. In hoofdstuk 5 wordt beschreven wat dit specifiek voor de Openbare Verlichting betekent.

In beginsel wordt de Uitvoeringsstrategie één keer in de vijf jaar vastgesteld. Er kunnen echter redenen zijn om naast de meerjarige onderhoudsplanning ook andere onderdelen van de Uitvoeringsstrategie aan te passen. Bijvoorbeeld als gevolg van belangrijke wijzigingen in de scope of wanneer bepaalde wet- en regelgeving wordt aangepast die aanzienlijke impact heeft. Wanneer dat soort zaken aan de orde zijn worden ook de gevolgen hiervan voorgelegd in de voor- en/of najaarsnota. Er wordt dan niet gewacht op de volledige actualisatie van het document.

Leeswijzer

Dit document is verder als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 wordt de scope van de Uitvoeringsstrategie van de Openbare Verlichting beschreven. Aangegeven wordt wat wel en niet tot de scope van de Openbare Verlichting behoort en hoe het areaal er van is samengesteld. Hoofdstuk 3 bevat het kader waarbinnen de Uitvoeringsstrategie wordt uitgevoerd. Dit zijn onder andere de wet- en regelgeving en de Provinciale beleidsplannen. Dit betreft de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de Beheerstrategie die in hoofdstuk 4 wordt beschreven. Onderwerpen die bij de Beheerstrategie aan bod komen zijn onder andere de het inkoop- en aanbestedingsbeleid, de onderhoudsstrategie en de planning- en financieringsstrategie. Hoofdstuk 5 bevat tenslotte het meerjarenprogramma voor het in stand houden van de Openbare Verlichting inclusief de voor de uitvoering daarvan benodigde financiële middelen.

2. Scope

Deze Uitvoeringsstrategie heeft betrekking op de Openbare Verlichting die de Provincie in beheer heeft. In dit hoofdstuk wordt de scope van de Uitvoeringsstrategie van dit kapitaalgoed omschreven. Hieronder volgt eerst de beschrijving van de scope. Daarna volgt in paragraaf 2.2 het overzicht van het areaal. Tenslotte wordt in de paragrafen 2.3 en 2.4 ook nog kort ingegaan op de relatie met andere kapitaalgoederen zoals die op grond van de scope is bepaald en de ontwikkelingen m.b.t. de Openbare Verlichting.

Inzicht in de scope van het areaal van de Openbare Verlichting is van belang omdat dit de basis vormt voor het bepalen van de meerjarige beheer- en onderhoudsplanning inclusief vervangingsprogramma en de voor de uitvoering daarvan benodigde financiële middelen.

2.1. Scope van de Uitvoeringsstrategie

Onder Openbare Verlichting wordt verstaan alle lichtpunten die langs, in of boven de provinciale (vaar)weginfrastructuur zijn aangebracht om het (vaar)wegverkeer te geleiden in situaties waarin de hoeveelheid daglicht daarvoor onvoldoende is.

Hieronder vallen:

- Lichtmasten (solitair en in combinatie met bewegwijzering).
- Verlichting in tunnels en onder viaducten.
- Verlichting in Abri's.

Tot de Openbare verlichting behoren de volgende onderdelen:

- Mast (inclusief aansluitvoorziening).
- Armatuur (inclusief aansluitsnoer).
- Lichtpunt.
- Voedingskast eigen OV-installatie.
- Voedingskabel.
- Regelapparatuur (om statisch en dynamisch te dimmen).

Het volgende onderdeel valt niet onder de Openbare Verlichting maar valt wel binnen de scope van deze Uitvoeringsstrategie:

- Actieve markering: Wordt geplaatst op locaties waar het niet gewenst dan wel toegestaan is om lichtmasten te plaatsen. Bijvoorbeeld in krappe bochten of op grond van natuur- en landschapsverordening. Actieve markering komt voor als:
 - Reflectoren.
 - Ledverlichting gevoed door een accu via een zonnepaneeltje.

Het volgende onderdeel valt wel onder de Openbare Verlichting maar valt buiten de scope van deze Uitvoeringsstrategie:

- Licht-wegwijzer: Deze vallen onder het kapitaalgoed Bewegwijzering. Bij storing in de wegwijzers wordt wel de onderhoudsaannemer van de openbare verlichting ingezet.
- De verlichting in de Sluiskiltunnel met bijbehorend tracé. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt op grond van de BOVI-overeenkomst bij de NV Westerscheldetunnel.
- Verlichting op 'natte' kunstwerken: Dit valt onder het kapitaalgoed Natte Kunstwerken. Wel wordt daarbij het beleid van Openbare Verlichting op grond van deze Uitvoeringsstrategie gevolgd.

- Gemeentelijke traverses in de Provinciale wegen:
 - N290 Gentsevaart, Kapellebrug (bebouwde kom)
 - N689 Hulsterweg, Kuitaart (bebouwde kom)
 - N689 Tunnel President Rooseveltstraat, Kloosterzande
 - N290 Tunnel Polderstraat, Zaamslag
 - N674 Oostburgsestraat, Zuidzande (km 2.5 parkeerplaats huizen)
 - N251 Rijksweg, Eede (Zld)(bebouwde kom)
 - N675 Nieuwvlietseweg, Nieuwvliet. Bij huizen km10.2 parallelweg Sint Jansdijk
 - N675 Bebouwde kom Boerenhol (km 5,4-km 6,3)
 - N661 Nieuwe Vlissingseweg, Kruising Poelendaelesingel, Middelburg (km 0,0 - km 0,3)
 - N664 Enkele lichtmasten bij woningen
 - N651 Stoofweg, kruising N57. (Komt te vervallen, i.v.m. reconstructie)
 - N673 Parallelweg Molendijk, Yerseke (verlichting langs fietspad)
- Stroomkosten: deze vallen onder de bedrijfsvoeringskosten.

De volgende verlichting valt niet onder de Openbare Verlichting en valt buiten de scope van deze Uitvoeringsstrategie:

- De terreinverlichting op de (vaar)wegsteunpunten: Deze verlichting valt onder het kapitaalgoed Gebouwen en is in beheer bij de afdeling Facilitair.

2.2. Overzicht van het areaal

Zoals hiervoor beschreven volgt het areaal uit de scope van de Uitvoeringsstrategie. Het overzicht van het areaal is als volgt:

Onderdelen		Aantal	Bijzonderheden
Masten		3.366	Combimasten met VRI's en bewegwijzering zijn hierin meege- nomen.
Armaturen		3.780	Exclusief de 1.011 lichtwegwij- zers. Inclusief lichtwegwijzers is het aantal armaturen 4.791.
Lichtpunt	Conventioneel (geen led)	2.054	Exclusief 584 lichtwegwijzers
	Dimbare niet- Ledverlichting	1.844	
	Niet dimbare Niet ledverlichting	210	Enkel conventioneel
	Led	1.726	Exclusief 427 lichtwegwijzers
	Statisch dimbare ledverlichting	1.332	Dimregime is niet op afstand in- stelbaar
	Dynamisch dimbare ledverlichting	394	Dimregime is op afstand instel- baar (luminizer). Enkel led.
Abri's (licht- punten)		40	In totaal heeft de Provincie 66 abri's in beheer.
Kasten		131	1.461 lichtpunten geen eigen netwerk en 3.330 lichtpunten vallen onder eigen netwerk (in- clusief wegwijzers).

Tabel 1: areaal Openbare Verlichting, februari 2020

De gegevens van het areaal van Openbare Verlichting zijn opgenomen in het informatiebeheersysteem iReal. Dat is de database van het Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland (SOVZ). Deze

database bevat technische en administratieve gegevens van de Openbare Verlichting als ook om informatie over de staat van onderhoud.

Vanuit iReal is er een koppeling met het informatiebeheersysteem iAsset dat de Provincie gebruikt. Op die manier beschikt de Provincie zelf ook te allen tijde over de gegevens van de Openbare Verlichting.

De ambitie is om op termijn ook de onderhoudsgeschiedenis van de Openbare Verlichting in iAsset op te nemen.

2.3. Raakvlakken met andere kapitaalgoederen

Een van de uitgangspunten van het Beheerkader is dat gestreefd wordt naar integraliteit. Op die manier is het mogelijk om het beschikbare budget voor het in stand houden van de provinciale infrastructuur zo efficiënt mogelijk in te zetten. Dat geldt ook voor Openbare Verlichting. Er is een nauwe relatie met de Kapitaalgoederen:

- Droge Kunstwerken m.b.t. de verlichting in/op/onder de tunnels, viaducten etc.
- Natte Kunstwerken m.b.t. de verlichting op de bruggen/sluizen
- Bewegwijzering m.b.t. de combinatie licht-wegwijzers.

De uitvoering van het meerjarige onderhoudsprogramma voor Openbare Verlichting wordt afgestemd op de programma's van de kapitaalgoederen waarmee een raakvlak bestaat. Bij de uitvoering van het Beheerkader is sprake is van een integrale afweging tussen de verschillende kapitaalgoederen. Daardoor kan het voorkomen dat een maatregel niet wordt uitgevoerd op het voor Openbare Verlichting optimale moment.

De uitvoering van de onderhoudsmaatregelen van een aantal onderdelen van de Openbare Verlichting is ondergebracht bij (een) ander(e) kapitaalgoed(eren). Voor de Openbare Verlichting is dat als volgt:

#	Onderdeel Openbare Verlichting	Ondergebracht bij:	Verklaring
1	Objectverlichting op natte kunstwerken	Kapitaalgoed Natte Kunstwerken	De Themabeheerder van de Openbare Verlichting is verantwoordelijk voor het beleid ten aanzien van de objectverlichting op de Natte Kunstwerken. De themabeheerder Natte Kunstwerken is verantwoordelijk voor de uitvoering van de onderhoudsmaatregelen die hieruit voortvloeien

Tabel 2: Onderdeel Openbare Verlichting uitgevoerd door ander Kapitaalgoed, februari 2020

2.4. Ontwikkelingen

De scope van het areaal van Openbare Verlichting is niet statisch. Deze kan als gevolg van in- en externe ontwikkelingen in de loop van de tijd wijzigen. Met betrekking tot Openbare Verlichting gaat het om de volgende ontwikkelingen:

- Regeling N-wegen: Op grond van een landelijke subsidieregeling worden in de periode 2020-2023 40 stalen masten vervangen door aluminium masten. Het gaat daarbij om masten die op potentieel verkeersonveilige locaties staan.
- Versneld vervangen van conventionele verlichting door led: Uit het oogpunt van verkeersveiligheid, duurzaamheid en om financieel-economische redenen is het gewenst om de conventionele lampen te vervangen door ledlampen. Deze hebben een veel lager energieverbruik alsmede een langere levensduur waardoor lampen minder vaak gewisseld moeten worden. Dat betekent minder hinder voor de weggebruiker en dus een positief effect op de verkeersveiligheid en de doorstroming. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid ook bevorderd door de kleur van de ledlampen. De verwachting is dat beschikbaarheid van conventionele verlichting zal afnemen omdat de vraag daalt. Sommige typen zijn al niet meer leverbaar. De kosten daarentegen nemen dan juist toe.
- Het is wenselijk om uniformiteit aan te brengen in beheer, onderhoud en type verlichting. Dat geldt ook voor de Openbare Verlichting van gemeenten langs de traversen die in beheer zijn van de Provincie. In dat verband zal de komende jaren in beeld worden gebracht wat de (financiële) consequenties zijn als die verlichting bij de Provincie in beheer en eigendom komt.

3. Kader

3.1. Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn de scope en het areaal van de Openbare Verlichting beschreven. Er zijn nog een aantal andere zaken die van invloed zijn op de Beheerstrategie zoals die in hoofdstuk 4 aan bod komt. Dit zijn de vigerende wet- en regelgeving, het Provinciaal beleidskader en de uitgangspunten en randvoorwaarden die concreet betrekking hebben op de maatregelen die worden uitgevoerd om de Provinciale infrastructuur in stand te houden. In dit hoofdstuk wordt daar nader op ingegaan.

3.2. Wet- en regelgeving

Bij het in stand houden van de provinciale (vaar)weginfrastructuur is de Provincie gebonden aan vigerende wet- en regelgeving en van toepassing zijnde richtlijnen en aanbevelingen. Bijlage 1 bevat een overzicht van de wetgeving. In deze paragraaf wordt de wet- en regelgeving behandeld die van invloed is op Openbare Verlichting. Daarbij wordt steeds aangegeven op welke manier de betreffende regelgeving een rol speelt bij het in stand houden van Openbare Verlichting.

In hoofdstuk 1 is de relatie basis versus beleid beschreven. Algemeen uitgangspunt is dat op grond van het Beheerkader bij het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur te allen tijde moet worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving en goed rentmeesterschap. Daar mag niet van worden afgeweken.

3.2.1. Wetgeving

In deze paragraaf wordt de wetten beschreven die specifiek van toepassing zijn op de Openbare Verlichting.

- *Burgerlijk wetboek*
Op de (vaar)wegbeheerder rust de verplichting er voor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen of zaken niet in gevaar brengt. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in risicoaansprakelijkheid (gebreken aan de (vaar)weg, ofwel de technische staat ervan) en schuld aansprakelijkheid (gebreken op en rondom de (vaar)weg, ofwel de dienstverlening er omheen). Als iemand de beheerder aansprakelijk stelt voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de Openbare Verlichting, dan moet de beheerder aantonen dat hij de inspectie en het onderhoud van de Openbare Verlichting met optimale zorg uitvoert. De beheerder moet dus kunnen aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring doet en onderhoud uitvoert. Alleen op die manier is het risico van aansprakelijkheidstelling door weggebruikers terug te dringen. Onontbeerlijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie en een goed werkend systeem van rationeel beheer. De mate waarin aan de onderhoudsplicht moet worden voldaan, hangt af van de functie van de weg en de verwachting die de weggebruiker heeft op grond van het feitelijke beeld van de weg.
- *Wegenwet*
De Provincie dient er in haar rol van wegbeheerder voor te zorgen dat de wegen die zij beheert in goede staat van onderhoud verkeren. Onder de definitie van wegen worden in dit verband ook de het wegmeubilair waaronder de Openbare Verlichting verstaan. In de Wegenverordening Zeeland 2010 (gewijzigd 2012) wordt de Openbare Verlichting niet met name genoemd maar wordt geacht te vallen onder de noemer 'andere daartoe behorende voorzieningen'. Op grond van artikel 15 moeten alle overheden zorgen dat 'de binnen haar gebied liggende openbare wegen in goede staat verkeren'. De Wegenwet

geeft niet aan wat de (minimale) kwaliteitseisen daarvoor zijn. Daar geven de verschillende Uitvoeringsstrategieën antwoord op.

- *Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994)*

De wegenverkeerswet heeft betrekking op alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van alle daartoe behorende zaken. Op grond van artikel 2 is de wegbeheerder verplicht om de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden en de bereikbaarheid te waarborgen. Ten aanzien van de Openbare Verlichting gaat het om het bepalen van de locatie van de masten.

- *Arbeidsomstandighedenwet (ARBO)*

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moeten we voldoen aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn "Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiel bouwplaatsen". Voor de beheerder betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of arboprojectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In het kader is ook de CROW-publicatie "Maatregelen bijwerken in uitvoering" van toepassing. De beheerder van de Openbare Verlichting moet ARBO-verantwoorde keuzes maken in de ontwerpen.

- *Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd 2016)*

Bij aanbesteden van opdrachten voor het uitvoeren van maatregelen aan de (vaar)weginfrastructuur dient de Provincie te voldoen aan de aanbestedingswet 2012. Met deze wet geeft Nederland invulling aan de Europese richtlijnen voor aanbesteden. De wet bevat regels voor aanbestedingen onder en boven de Europese drempelbedragen. Een aantal bepalingen uit de aanbestedingswet zijn nader uitgewerkt. Dit zijn onder andere de Gids Proportionaliteit en het Aanbestedingsreglement Werken 2016 (ARW 2016). De ARW 2016 beschrijft de procedures voor het aanbesteden van opdrachten voor werken. De aanbestedingswet 2012 heeft een relatie met het Provinciaal inkoopbeleid 2016 en de manier waarop de onderhoudsmaatregelen aan de Openbare Verlichting in de markt worden gezet. Zie verder ook paragraaf 3.3.

- *Wet natuurbescherming*

De Wet Natuurbescherming beschermt de Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De Provincie is ten aanzien hiervan sinds 2017 het bevoegd gezag. In die hoedanigheid is de Provincie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen en ontheffingen. De Wet Natuurbescherming bevat ook de regelgeving en voorschriften die voorheen in de Flora en Faunawet en de Boswet waren opgenomen. Die zijn vooral van belang bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan bermen en bomen. In het kader van deze wet wordt er o.a. in vliegroutes van vleermuizen speciale verlichting geplaatst met waar nodig ook andere masthoogten.

De Wet Natuurbescherming beschermt ook de gebieden die zijn aangewezen als Natura-2000 gebied. Dit betreft een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In Natura 2000-gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. In die gebieden dient zeer terughoudend te worden omgegaan met het plaatsen van openbare verlichting. Daarbij zal primair gekeken worden of geleiding van het verkeer op een andere manier mogelijk is dan het plaatsen van lichtmasten. Bijvoorbeeld door het toepassen van actieve markering. Tevens zullen in die gebieden geen lichtwegwijzers geplaatst worden maar wegwijzers van retroreflecterend materiaal.

- *Wet Milieubeheer*

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze stoffen,

die kunnen vrijkomen bij de aanleg en het onderhoud van de infrastructurele kapitaalgoederen, mogen we niet zonder beschermende maatregelen in het milieu brengen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het afvoeren van materialen en het conserveren van masten. We maken echter uitzondering voor secundaire grondstoffen toegepast in de GWW-sector. Deze materialen mogen we wel gebruiken indien we ze aanwenden overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit. Daarnaast worden een aantal typen lampen niet meer toegepast omdat ze kwik bevatten wat schadelijk is voor het milieu. Een aantal typen zijn om die reden inmiddels al niet meer toegestaan.

- *Wet bodembescherming*

Bij het uitvoeren van maatregelen om de Openbare Verlichting in stand te houden dient voorkomen te worden dat er verontreiniging ontstaat. De Wet bodembescherming bevat bepalingen ter regulering van handelingen die een bedreiging vormen voor de bodem en het grondwater. Dit speelt een rol op het moment dat er op een bepaalde locatie lichtmasten moeten worden vervangen, nieuw worden geplaatst of verplaatst (zie ook paragraaf 3.3.7.).

- *Omgevingswet (met ingang van 2021 van kracht)*

Met de Omgevingswet wil de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling vereenvoudigen. Concreet betekent dit dat 26 bestaande wetten voor onder meer bouwen, milieu, ruimtelijke ordening en natuur worden samengevoegd. Op die manier kunnen de verschillende plannen beter op elkaar worden afgestemd. Decentrale overheden krijgen meer ruimte om het omgevingsbeleid af te stemmen op hun eigen behoeften en doelstellingen. Ook worden duurzame projecten gestimuleerd. De nieuwe omgevingswet gaat in op 1 januari 2021. Op grond van de Omgevingswet moeten de gezamenlijke overheden een met elkaar afgestemde Omgevingsvisie opstellen.

3.2.2. Normen

Naast de hiervoor genoemde wetten zijn de volgende NEN-normen van toepassing:

- NEN1010: Elektrische installaties voor laagspanning – Nederlandse implementatie van de HD-IEC 60364 reeks (bevat een aantal veiligheidsbepalingen voor laagspanningsinstallaties).
- NEN3140: Bedrijfsvoering van elektrische installaties – Laagspanning. Hierin wordt beschreven hoe werkzaamheden nabij, aan of met elektrische laagspanningsobjecten veilig uitgevoerd worden. Hier zit ook een relatie met de Arbowet en het Arbobesluit.
- NEN-EN-50110-1: Bedrijfsvoering van elektrische installaties – Deel 1: Algemene eisen. Deze Europese norm beschrijft de inspectie van elektrische installaties en de instructie en aanwijzing van betrokken personen.

3.2.3. Richtlijnen

Naast de genoemde wetten en normen zijn er ook nog richtlijnen die van toepassing zijn op het in stand houden van de Openbare Verlichting. De belangrijkste staan hieronder:

- *Nederlandse Praktijkrichtlijn (NPR)*

Een aantal NEN-normen zijn nader uitgewerkt in Nederlandse Praktijkrichtlijnen (NPR). In dit verband is de volgende NPR van belang:

- NPR-13201+A1:2018: Helpt bij het maken van een keuze om al dan niet te gaan verlichten en geeft vervolgens een aanwijzing voor de benodigde lichtkwaliteit. In de richtlijn is ook aandacht besteed aan het effect van reflectie van wegdekken in relatie tot sociale veiligheid.

- **Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV)**
De NSVV is een onafhankelijk orgaan dat advies geeft over o.a. nieuwe lichttechnologieën en energieverbruik. Daarbij worden de (inter)nationale normen en richtlijnen gevolgd. Kennis op het gebied van Openbare Verlichting wordt gedeeld via het opstellen van publicaties met richtlijnen, en het aanbieden van congressen en workshops. Leidend daarbij zijn de (inter)nationale normen en richtlijnen. NSVV-richtlijnen die hier van belang zijn:
 - Richtlijn Tunnelverlichting: Heeft betrekking op het verlichten van tunnels voor langzaam- en snelverkeer, zowel in korte als lange tunnels. Bevat richtlijnen waarmee de verlichtingsinstallatie van een tunnel kan worden ontworpen en beheerd.
 - Richtlijn voor Actieve Markering: Heeft betrekking op het aanbrengen van reflectoren en/of ledverlichting in of op het wegdek.

- **CROW-richtlijnen**
De richtlijnen van het CROW bevatten praktisch toepasbare kennis die gebaseerd is op (wetenschappelijk) onderzoek en ervaring uit de praktijk. Bij het opstellen van de richtlijnen zijn experts uit verschillende disciplines betrokken. De CROW-richtlijnen zijn niet wettelijk bindend. In tegenstelling tot veel andere GWW-disciplines heeft de CROW geen richtlijnen opgesteld die specifiek betrekking hebben op de Openbare Verlichting. Wel zijn er richtlijnen die zijdelings betrekking hebben op de Openbare Verlichting.
De belangrijkste CROW-richtlijnen zijn:
 - Handboek wegontwerp 2013
 - Publicatie 96a en 96b: werk in uitvoering.
 - Publicatie 202: Handboek veilige inrichting van bermen (niet autosnelwegen buiten de bebouwde kom)
 - Publicatie 706: Handboek bermbeveiligingsvoorzieningen. Dit document gaat in op het verwaarden, plaatsen en beheren van permanente en tijdelijke afschermingsvoorzieningen.

Voor meer informatie over de CROW-richtlijnen en een overzicht van de beschikbare publicaties wordt verwezen naar www.crow.nl.

3.3. **Provinciaal Beleidskader**

Naast de wet- en regelgeving zijn er ook Provinciale beleidsplannen die bepalingen bevatten waarmee bij het treffen van maatregelen aan de infrastructuur rekening mee moet worden gehouden. De belangrijkste zijn:

3.3.1. **Coalitieakkoord 'samen verschil maken' (2019-2023)**

Het nieuwe college heeft in het coalitieakkoord vijf strategische opgaven benoemd waar de komende periode samen met andere betrokken partijen aan wordt gewerkt. Twee daarvan, de *Energietransitie* en de *Ruimtelijke kwaliteit van Zeeland*, hebben ook een relatie met de Openbare Verlichting. In geval van de energietransitie gaat het om het besparen van energie en het verminderen van de CO₂-uitstoot (zie ook paragraaf 3.3.6). Voor wat betreft het behouden van de ruimtelijke kwaliteit gaat het onder meer over het toestaan van activiteiten die van invloed zijn op de omgeving en in welke mate dit invloed heeft op onder meer het milieu, het landschap en de economie. Het gaat daarbij voornamelijk om de negatieve effecten van de Openbare Verlichting op de omgeving zoals lichthinder en –vervuiling.

Naast de genoemde strategische opgaven zijn er ook een aantal uitvoeringsprogramma's. Één daarvan betreft *Regionale bereikbaarheid*. In dat kader wordt de komende jaren gewerkt aan het in stand houden en verbeteren van de provinciale (vaar)weginfrastructuur. Dat wordt onder meer gedaan om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren om op die manier het woon- en vestigingsklimaat van Zeeland aantrekkelijker te maken. De Openbare Verlichting levert hieraan, zij het zijdelings, een positieve bijdrage. In principe wordt enkel verlichting toegepast waar dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid nodig is. Daarnaast wordt er bij plaatsen van nieuwe verlichting en vervanging van bestaande verlichting enkel nog ledverlichting toegepast. Deze is zo gestuurd dat het licht enkel op plaatsen terecht komt waar het de bedoeling is. Op die manier wordt lichthinder en –vervuiling tot een minimum beperkt.

Ook ten aanzien van het uitvoeringprogramma *Klimaat en Energie* is er een rol weggelegd voor de Openbare verlichting. Het gaat daarbij met name om het vervangen van conventionele verlichting door ledverlichting wat een enorme energiebesparing oplevert en daarmee de CO₂-footprint van de Provincie verlaagt. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met een piekmoment wanneer er wordt gekozen om conventionele verlichting versneld wordt vervangen door ledverlichting. Dit weegt echter niet op tegen het voordeel van ledverlichting. Niet alleen door lager energieverbruik maar zeker ook omdat ledverlichting minder onderhoud vraagt. Dit is aanleiding om de nog aanwezige conventionele verlichting versneld te vervangen door ledverlichting (zie ook paragraaf 3.3.3).

3.3.2. Mobiliteitsvisie 2028

De Mobiliteitsvisie is het belangrijkste beleidsplan met betrekking tot het in stand houden van de infrastructuur. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijnvisie voor de verbetering van de kwaliteit op het gebied van de mobiliteit. Daarbij zijn vier hoofddoelen benoemd:

- 1) **Betrouwbaarheid:** Het mobiliteitssysteem moet ervoor zorgen dat de gekozen bestemming tijdig kan worden bereikt of dat goederen op het juiste moment aankomen.
- 2) **Bereikbaarheid:** Het overbruggen van afstanden moet geen belemmering zijn om maatschappelijk te kunnen participeren.
- 3) **Snelheid:** Voor functionele verplaatsingen mag de reistijd niet te lang zijn.
- 4) **Veiligheid:** Het is niet acceptabel als er onnodig gewonden en dodelijke verkeersslachtoffers vallen.

Deze hoofddoelen zijn in het Mobiliteitsplan Zeeland 2016-2019 verder uitgewerkt in vier actielijnen: sterke netwerken op het vlak van de weginfrastructuur en het Openbaar Vervoer, specifieke maatregelen gericht op het economische vestigingsklimaat voor bedrijven, het versterken van de recreatief-toeristische mobiliteit met nadruk op het beleven van Zeeland en acties gericht op de rol van mobiliteit ter verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid.

Met betrekking tot het in stand houden van Openbare Verlichting wordt op de volgende manier invulling gegeven aan de genoemde hoofddoelen:

- **Betrouwbaarheid (doorstroming):**
Er wordt veel waarde gehecht aan de doorstroming van het (vaar)wegverkeer. Het beleid is erop gericht om hinder zoveel als mogelijk te voorkomen. In dit verband wordt Openbare Verlichting geplaatst om het verkeer te geleiden op die plaatsen waar het verloop van de weg onduidelijk is.
- **Veiligheid:**
Een van de functies van openbare verlichting is het waarborgen van de verkeersveiligheid. Als de natuurlijke verlichting (daglicht) niet voldoende zicht biedt om het verkeer op een veilige en vlotte

manier te geleiden kan Openbare Verlichting deze rol overnemen. In complexe verkeerssituaties zoals bij kruispunten en in- en uitvoegstroken maar ook in geval van discontinuïteiten van het wegbeeld zoals een krappe bocht op een plaats waar dit niet wordt verwacht, kan het overzicht voor de weggebruiker met het toepassen van de juiste Openbare Verlichting aanzienlijk worden verbeterd.

3.3.3. Beleidsplannen Verlichten met Beleid (2006) en Effe Dimmen (2009)

De bestaande provinciale beleidsplannen voor de Openbare Verlichting zijn inmiddels weer al ruim tien jaar oud. De hierin vastgelegde uitgangspunten gelden in zijn algemeenheid echter nog steeds. Wel is het noodzakelijk om dit beleid op een aantal punten aan te scherpen.

Bestaande beleidsuitgangspunten

Het uitgangspunt van het beleidsplan 'Verlichten met beleid' blijft gehandhaafd. Dat wil zeggen dat het plaatsen van (dimbare) Openbare Verlichting tot een minimum beperkt blijft. In principe wordt er enkel Openbare Verlichting toegepast wanneer dit uit het oogpunt van verkeersveiligheid nodig is. Alleen bij car-poolplaatsen, fietstunnels enabri's wordt verlichting geplaatst wanneer dit uit het oogpunt van sociale veiligheid gewenst is. In overige situaties wordt verlichting uit het oogpunt van sociale veiligheid beschouwd als een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Bij het toepassen van Openbare Verlichting wordt rekening gehouden met duurzaamheid (energiebesparing en verlaging CO₂-uitstoot) en leefbaarheid (beperken omgevingshinder). Dat betekent het toepassen van dimbare energiezuinige verlichting waarbij de uitstoot van licht naar de omgeving zoveel als mogelijk wordt voorkomen.

In 2009 heeft de provincie Zeeland op basis van een onderzoeksrapport van TNO¹ het beleidsplan 'Effe dimmen' vastgesteld. Uitgangspunt van dit plan is dat een deel van de bestaande openbare verlichting wordt voorzien van een dimsysteem. Daarmee wordt het mogelijk om de verlichting ter plaatse van bijvoorbeeld kruispunten en natuurgebieden in de nachtelijke uren te dimmen of zelfs volledig te doven. Daarnaast worden tl-lampen in de verlichte bewegwijzering vervangen door led-lampen. Het doel hiervan is het verminderen van het energieverbruik en een daarmee samenhangende reductie van de CO₂-uitstoot van 50%. Ook is er sprake van minder lichthinder en –vervuiling. Vervanging van de lampen vindt plaats op het moment dat dit op grond van het bereiken van de technische levensduur vereist is.

Aanvullingen c.q. aanpassingen op het bestaand beleid

- Op grond van de ervaringen met het toepassen van ledverlichting zijn de dimregimes uit het beleidsplan 'Effe dimmen' aangepast. Daarnaast wordt bekeken of het uit verkeersveiligheidsoogpunt mogelijk is om de Openbare Verlichting op meer plaatsen ook in de nachtelijke uren volledig te doven. Omdat het regime uit het genoemde beleidsplan bij het toepassen niet in overeenstemming is de actuele richtlijnen is overgestapt op regime 4A. Bij het dimmen van ledverlichting is de energiebesparing gelijk aan het percentage waarmee de verlichting wordt gedoofd. Bij conventionele verlichting is dat slechts 60% van dat percentage. Dit levert in totaal een besparing op van 34%

¹ Het onderzoek van TNO heeft aangetoond dat het verlagen van het verlichtingsniveau (dimmen) geen aantoonbaar negatief effect heeft op de verkeersveiligheid.

- Versneld vervangen van de conventionele verlichting door ledverlichting. Het streven is dat binnen een periode van 4 jaar te doen. Daarbij komen eerst de Provinciale wegen aan bod waar verkeersshinder tot een minimum moet worden beperkt. Uiteraard wordt daarbij ook gekeken naar de mogelijkheden om werkzaamheden te combineren.
- Toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting. Op verschillende plaatsen worden de provinciale wegen gekruist door vliegroutes van vleermuizen. Op grond van de Natuurvisie (zie paragraaf 3.3.4) wordt op die locaties bekeken of er verlichting geplaatst dient te worden die minder hinder oplevert voor de vleermuizen. In die gevallen vindt afstemming plaats met de beleidsmedewerker(s) Natuur en Landschap.
- Uitvoeren van pilots. De ontwikkelingen op het gebied van Openbare Verlichting staan niet stil. Het is belangrijk om hiervan op de hoogte te blijven. Dat gebeurt o.a. door het houden van pilots op het gebied van:
 - Dynamisch dimmen. Dat is regelapparatuur waarmee het dimniveau van de verlichting op afstand relatief simpel instelbaar is. In dat verband wordt o.a. bekeken of op sommige punten de inleidende verlichting (bij kruispunten of rotondes) of zelfs de gehele verlichting op die punten gedoofd kan worden.
 - Actieve Markering toepassen in plaats van lichtmasten.
 - Toepassen van een gelijkspanningsnetwerk. Hierbij kan op grotere afstanden worden gewerkt en zijn er minder kaste nodig.

3.3.4. Natuurvisie

In 2017 heeft de Provincie de Natuurvisie 2017-2020 vastgesteld. Dit beleidsplan schetst op hoofdlijnen op welke manier de Provincie invulling geeft aan haar verantwoordelijkheid op gebied van beschermen, ontwikkelen, beheren, herstellen en verbreden van natuur en landschap.

In de beleidsnota Natuurwetgeving (2018) wordt de visie nader uitgewerkt. Zo worden in het hoofdstuk Gebiedsbescherming aandacht besteed aan de kwaliteit duisternis. In de Omgevingsverordening wijst de provincie (delen van bepaalde) Natura2000 gebieden aan waar duisternis een specifieke waarde voor natuur is. Het grootste deel van deze gebieden ligt echter buitendijks. Een klein deel ligt binnendijks waarvan weer een klein deel raakvlak heeft met de provinciale infrastructuur.

3.3.5. Provinciaal Inkoopbeleid 2018

In 2018 heeft de Provincie het Inkoopbeleid 2018 vastgesteld. Dit beleidsplan betreft een actualisatie van het Inkoopbeleidsplan 2016 en bevat een nadere uitwerking en specificering van de Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd) en is gericht op de opdrachten die de Provincie Zeeland in het kader van de uitoefening van haar taken verstrekt.

Onderdelen uit dit beleidsplan die een raakvlak hebben met het in stand houden van Openbare Verlichting:

- Stimuleren van het Zeeuwse midden- en kleinbedrijf (MKB).
- Stimuleren van toepassen van biobased- en circulaire materialen en methoden.

In paragraaf 4.5 wordt dit verder uitgewerkt.

3.3.6. Duurzaamheidsbeleid

De Provincie Zeeland heeft met betrekking tot het aspect duurzaamheid geen vastgesteld beleidsplan. Wel dient de Provincie te voldoen aan de verschillende akkoorden die op dit punt zijn gesloten.

In 2015 is het Klimaatakkoord van Parijs gesloten. Dit is verder uitgewerkt in het Nationaal Klimaatakkoord dat eind 2019 is ondertekend. Op grond van dat akkoord dient de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% te zijn afgenomen ten opzichte van 1990 en moet Nederland in 2050 volledig energie- en CO₂-neutraal te zijn. Daarnaast hebben de verschillende Zeeuwse overheden samen met marktpartijen en kennisinstellingen in 2019 de Regionale Energiestrategie (RES) opgesteld (vastgesteld in 2020). De doelstelling hiervan is ambitieuzer dan die van het nationale Klimaatakkoord. Namelijk, dat er in 2040 in Zeeland geen CO₂ én fijnstof meer wordt uitgestoten.

Specifiek in relatie tot de infrastructuur heeft de Provincie de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 ondertekend. De doelstelling hiervan luidt dat duurzaamheid in 2020 integraal onderdeel is van alle GWW projecten die worden uitgevoerd.

Bij het bepalen van de maatregelen die bijdragen aan het in stand houden van de Openbare Verlichting dient invulling te worden gegeven aan de hiervoor genoemde doelstellingen. Dat gebeurt op de volgende manier:

- Minder gebruik materialen en grondstoffen:
 - Cradle2Cradle: Aluminium lichtmasten kunnen zonder verlies van kwaliteit volledig gerecycled worden waardoor er sprake is van 100% hergebruik van het materiaal.
 - Hergebruik van bestaande lichtmasten: Bij het uitvoeren van nieuwbouw- en renovatieprojecten wordt bekeken of het mogelijk is bestaande Openbare Verlichting te hergebruiken.
 - Uitvoeren van stabiliteitsmetingen: Op het moment dat de theoretische levensduur van de lichtmasten wordt bereikt worden er zogeheten stabiliteitsmetingen uitgevoerd om te bepalen of de mast daadwerkelijk het einde van de levensduur is bereikt. In veel gevallen wordt de mast goedgekeurd met een garantie van 6 jaar. Daarnaast wordt een verwachte restlevensduur afgegeven.
 - In het nieuwe bestek voor de Openbare Verlichting is opgenomen dat alle nieuwe masten die moeten worden geleverd klimaatneutraal (niet milieubelastend) zijn en worden gemaakt van recyclebaar materiaal.
 - In het nieuwe bestek voor de Openbare Verlichting is opgenomen dat de beheerder bij een vervangingsproject kan kiezen voor het Take Back systeem. De contractpartner neemt bij de levering van nieuwe masten de oude aluminium / stalen lichtmasten in zijn geheel (dus inclusief armatuur, bekabeling, etc.) retour, waarna alle onderdelen gestript worden en volledig teruggebracht in de technische kringloop. In één proces is er inzicht in het hergebruik van materialen en het duurzaam verwerken hiervan. Het Take Back systeem sluit uitstekend aan op duurzame en sociale doelstellingen:
 - Sluiten van kringlopen
 - Hergebruik van materialen
 - Behouden van waardevolle grondstoffen
 - Voorzien in sociale werkvoorziening.

- Verlagen energieverbruik/CO2-uitstoot:
 - Toepassen Ledverlichting: Ledverlichting is aanzienlijk energiezuiniger dan de conventionele SON-T (Hoge druk natriumlampen) en SOX lampen (lage druk natriumlampen). Op het moment dat conventionele lampen en/of armaturen het einde van hun levensduur hebben bereikt worden deze vervangen door ledarmaturen en -lampen. Een lager energieverbruik betekent tevens een positieve bijdrage aan de CO2-footprint. SOX lampen worden inmiddels niet meer geproduceerd. Gestreefd wordt naar het versneld vervangen van de conventionele verlichting door ledverlichting (4 jaar). Zie bijlage 4 voor een indruk van het verschil in energieverbruik. De praktijk wijst uit dat ledverlichting in sommige gevallen tot bijna 50% minder energie verbruikt dan conventionele verlichting.
 - Toepassen dimapparatuur: Op grond van het beleidsplan 'Effe dimmen' wordt de verlichting ter plaatse van kruispunten en rotondes, met uitzondering van de spitsuren, in de avond- en nachtelijke uren gedimd. Bijkomend voordeel is dat er op die momenten ook sprake is van het verminderen van lichthinder en –vervuiling.
 - Toepassen van verlichting op wind- en/of zonne-energie: In gebieden waar geen elektriciteitskabel in de directe omgeving aanwezig is kunnen lichtmasten op zonne-energie worden toegepast. In (te) krappe en/of onoverzichtelijke bochten en op onverlichte fietspaden waar in de directe omgeving geen hoofdrijbaan aanwezig is (bijvoorbeeld het Jaagpad langs het Kanaal door Walcheren kan desgewenst actieve markering op zonne-energie worden toegepast.
- Omgeving:
 - Toepassen dimapparatuur in combinatie met armaturen en lampen: Met het verlagen van de verlichtingssterkte in de avond- en nachtelijke uren en het toepassen van lampen en armaturen die er voor zorgen dat de verlichting enkel op die plaatsen terechtkomt waar het nodig is, wordt de lichthinder en –vervuiling voor de omgeving sterk verminderd.

3.3.7. Overige (interne) regelgeving en plannen

Naast de hiervoor genoemde beleidsplannen is er ook nog andere (interne) regelgeving van toepassing. Concreet gaat het om het volgende:

- Handboek Veiligheid Laagspanningsinstallaties (2015):
- Handboek Calamiteiten Beheer en Onderhoud (2015):

De genoemde handboeken zijn te vinden op: <J:\InfBeh\INFRABEHEER ALGEMEEN\Handboeken & Beheerdocumenten raadplegen\HANDBOEKEN\Handboeken en Beheerdocumenten>

Daarnaast zijn met betrekking tot de Openbare Verlichting de 'Uitvoeringsafspraken Omgaan met Bermgrond' van belang. Hierin staat beschreven op welke wijze er bij de verschillende werkzaamheden omgegaan moet worden met de vrijgekomen bermgrond. Deze afspraken zijn ook van toepassing op het plaatsen van lichtmasten.

3.4. Uitvoeringskader

In de vorige paragrafen zijn het juridisch- en het beleidskader met betrekking tot het in stand houden van Openbare Verlichting beschreven. Daarnaast zijn er ook nog een aantal andere randvoorwaarden en uitgangspunten waar rekening mee moet worden gehouden. Deze komen in deze paragraaf aan bod.

3.4.1. Prestaties-Kosten-Risico's

In het Beheerkader is aangegeven dat in het kader van assetmanagement gezocht wordt naar de voor de verschillende kapitaalgoederen optimale verhouding tussen de prestaties, kosten en risico's. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op deze punten.

Prestaties

Onder prestaties wordt in dit verband verstaan de wijze waarop en mate waarin de Openbare Verlichting zijn functie vervult. Vertrekpunt daarbij is dat met het in stand houden van de Openbare Verlichting in ieder geval wordt voldaan aan de basis, dus aan de wet- en regelgeving zoals hiervoor genoemd in de paragrafen 3.2 en 3.3. Met betrekking tot de Openbare Verlichting wordt daar als volgt invulling aan gegeven:

- Uitgangspunt is dat er in beginsel géén verlichting wordt geplaatst. Enkel op die plaatsen wordt Openbare Verlichting geplaatst wanneer dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk is. Het aanbrengen van verlichting uit het oogpunt van sociale veiligheid gebeurt enkel op car-poolplaatsen,abri's en fietstunnels. Overige verlichting uit het oogpunt voor sociale veiligheid is voor rekening van de gemeente.
- Waar mogelijk wordt actieve verlichting toegepast. Het betreft een behuizing met ledlampjes die voorzien is van een zonnepaneeltje. Deze wordt op het wegdek geplakt of in het wegdek inge-boord. De lampen worden gebruikt voor de geleiding van het verkeer. Dat gebeurt voornamelijk in die situaties waar de Openbare Verlichting ook, of voornamelijk, de functie heeft van het geleiden van het verkeer. Dat is o.a. het geval in (te) krappe bogen en in natuurgebieden (o.a. Natura-2000). Ook in geval van het ontbreken van spanningsvoorziening kan er voor worden gekozen om actieve markering op zonne-energie toe te passen.
- Dimmen van verlichting.
Op dit moment wordt het volgende regime gehanteerd:

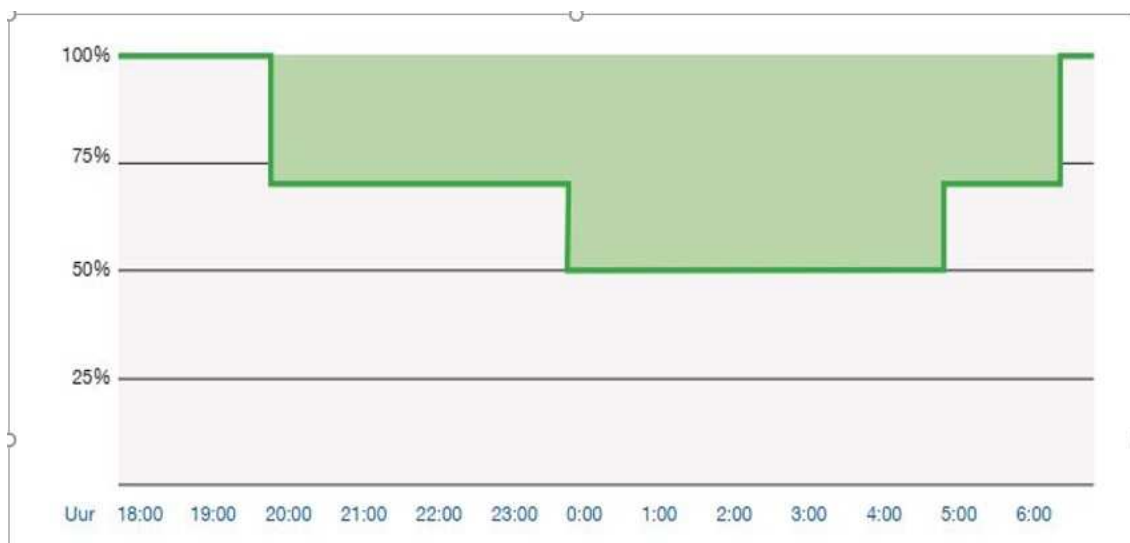
Intensiteit/wegtype/omgeving	Alle verlichting (detectieverlichting en geleidingsverlichting)	
	Periode	dimregime
Aantal mvt ≥ 4.000/etmaal	Aan – 20.00 uur	100% ²
	20.00 – 00.00 uur	70%
	00.00 – 05.00 uur	50%
	05.00 – 06.30 uur	70%
	06.30 – uit	100 %
	Alle verlichting (detectieverlichting en geleidingsverlichting)	
	Periode	dimregime
Aantal mvt < 4.000/etmaal,	Aan – 20.00 uur	100%

² Dimregime 100% betekent dat de lampen volledig branden, 0% houdt in dat de lampen volledig zijn gedoofd.

Natuurgebieden en	20.00 – 00.00 uur	70%
Wegvakken tussen kruispunten	00.00 – 05.00 uur	50%
	05.00 – 06.30 uur	70%
	06.30 – uit	100 %

Verskil in wegvakken met ≥ 4.000 mvt/etmaal en wegvakken met lagere intensiteit zit in de verlichtingssterkte die op grond van de regelgeving toegepast dient te worden. Er is géén verschil in dimregimes.

Visueel geeft dit het volgende beeld:



- Differentiëren: Vindt enkel plaats op grond van de intensiteit. Dit vindt zijn grondslag in de regelgeving. Die stelt dat op wegen met een intensiteit ≥ 4.000 mvt/etmaal meer verlichting nodig is dan op een weg met intensiteit die lager is. Het onderhouds- en vervangingsregime is voor alle openbare verlichting hetzelfde.

Kosten

De kosten betreffen de financiële middelen die nodig zijn om Openbare Verlichting gedurende de levensduur in staat te stellen om de prestaties te leveren die er op grond van het Beheerkader van verwacht worden. In dat kader moet worden voldaan aan 'goed rentmeesterschap'. Dat wil zeggen dat er verantwoord moet worden omgegaan met de beschikbare financiële middelen. Ook dit is onderdeel van de basis. Met betrekking tot het in stand houden van Openbare Verlichting betekent dit:

- Enkel Openbare Verlichting plaatsen op die locaties waar dat op grond van verkeersveiligheid nodig is. Uitzonderingen hierop zijn fietstunneltjes, carpoolplaatsen enabri's.
- Uitvoeren van maatregelen op grond van uitkomsten van inspecties: Maatregelen worden enkel uitgevoerd als blijkt dat dit ook echt noodzakelijk is. Daarbij wordt tevens bepaald welke maatregelen op basis van de uitkomsten van de inspecties moeten worden uitgevoerd.
- Integraal plannen van maatregelen: Het uitvoeren van maatregelen aan de Openbare Verlichting wordt afgestemd op de maatregelen die uitgevoerd moeten worden om de kapitaalgoederen in stand te houden waar een relatie mee is. Op die manier kunnen maatregelen gecombineerd en daarmee efficiënter worden uitgevoerd. Denk daarbij aan kosten van verkeersmaatregelen.

- Gezamenlijk aanbesteden van maatregelen en leveren materieel: De Provincie is lid van het Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland (SOVZ). Vanuit dit samenwerkingsverband wordt het uitvoeren van onderhoud en leveren van materiaal gezamenlijk aanbesteed. Een van de doelstelling van het gezamenlijk aanbesteden en daarmee het vergroten van de vraag is het behalen van financiële voordelen.
- Energiezuinige ledverlichting toepassen en/of verlichting op wind- of zonne-energie: Het gebruik van duurzamere verlichting betekent een besparing op de energiekosten.
- Hergebruik van materialen en/of bestaande verlichting: Op het moment dat op een bepaalde plaats verlichting moet worden geplaatst wordt eerst gekeken of het mogelijk is om bestaande verlichting te hergebruiken.

Risico's

In het Beheerkader zijn de risico's met betrekking tot het in stand houden van de provinciale (vaar)weginfrastructuur reeds benoemd. Ten aanzien van Openbare Verlichting gaat het concreet om de volgende:

- (Verkeers)veiligheid: De taak van de wegbeheerder is er o.a. voor te zorgen dat de weggebruiker ook in de avond- en nachtelijke uren op een veilige manier gebruik kan maken van de (vaar)weginfrastructuur. Op die momenten is het van cruciaal belang dat de Openbare Verlichting zijn functie vervult. Als dat niet of in mindere mate het geval is dan neemt de kans op ongevallen toe.
- Juridisch: Op het moment dat de weggebruiker als gevolg van het niet juist functioneren van de Openbare Verlichting schade leidt kan de Provincie daar als wegbeheerder voor aansprakelijk gesteld worden.

Het voorkomen en/of beheersen van deze risico's gebeurt door er voor te zorgen dat:

- Te allen tijde wordt voldoen aan wet- en regelgeving (basis) (paragraaf 3.3)
- De Openbare Verlichting in goede staat van onderhoud verkeert (hoofdstuk 4)
- In geval van calamiteiten dient de aannemer < 1 uur op locatie te zijn om deze te verhelpen. Bij storingen geldt een termijn van 5 werkdagen waarbinnen de storing dient te zijn opgelost.

3.4.2. Levensduurbenadering

Bij het bepalen van maatregelen die in het kader van het Beheerkader worden uitgevoerd om het kapitaalgoed in stand te houden wordt niet alleen gekeken naar de kosten van de maatregel zelf. Er wordt gezocht naar de optimale balans tussen de kosten gedurende de gehele (rest)levensduur van het (onderdeel) van het kapitaalgoed en de te bereiken doelstellingen. Aandachtspunten daarbij zijn o.a. het zoeken naar en bepalen van afstemming met het in stand houden van andere kapitaalgoederen, het bepalen en uitvoeren van die maatregelen die nodig zijn om de Openbare Verlichting op een juiste manier in stand te houden en het uitvoeren van 'goed rentmeesterschap'.

Met betrekking tot Openbare Verlichting wordt daar op de volgende manier invulling aan gegeven:

- Uitvoeren van visuele inspecties: Periodiek worden de staat van onderhoud van de lichtmasten visueel beoordeeld.
- Uitvoeren stabiliteitsmetingen: Metingen die aan kunnen tonen dat lichtmasten nog langer mee kunnen dan de theoretische levensduur.
- Hergebruik en/of recyclen van bestaande lichtmasten: Masten die vrijkomen bij een renovatieproject worden hergebruikt op een andere locatie. Daarnaast wordt in het nieuwe bestek opgenomen dat enkel masten toegepast mogen worden die volledig recyclebaar zijn (cradle to cradle).

3.5. Ontwikkelingen

De inhoud van het kader is niet statisch. De wet- en regelgeving met betrekking tot Openbare Verlichting is continu in beweging. Ook de inhoud van het Provinciaal beleid kan wijzigen. Ten aanzien hiervan worden de komende jaren de volgende veranderingen verwacht:

- *Omgevingsvisie*: Het opstellen van een Omgevingsvisie is een verplichting die voortkomt uit de Omgevingswet die, zoals het er nu uitziet, in 2021 in werking treedt. De Omgevingsvisie bevat het toekomstbeeld voor de fysieke leefomgeving van Zeeland. Het beschrijft op hoofdlijnen de samenhang tussen de voorgenomen ontwikkelingen op het gebied van ruimte, water, milieu, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. Het is daarmee een integraal document. De verwachting is dat dit, m.u.v. eventueel het kostenaspect, enkel positieve effecten tot gevolg heeft. .
- *CO2-footprint*: De Provincie heeft in 2017 opdracht gegeven om de CO2-footprint van de provinciale infrastructuur vast te stellen. Het rapport hiervan bevat naast de berekening van de footprint ook een aantal aanbevelingen om de footprint te verlagen. De komende periode wordt gebruikt om deze aanbevelingen uit te werken en te prioriteren. Dan zal ook duidelijk zijn wat de gevolgen hiervan zijn voor de Openbare Verlichting.
- *Telemanagement*: Softwaretoepassing die het mogelijk maakt om de verlichting op afstand dynamisch te dimmen. Andere mogelijke toepassingen zijn het inzetten van deze programmatuur voor verkeerstellingen, snelheidsmetingen, automatische meldingen van storingen etc.

4. Beheerstrategie

4.1. Inleiding

De Uitvoeringsstrategie bevat de nadere uitwerking van het Beheerkader. In de vorige hoofdstukken zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het in stand houden van de Openbare Verlichting benoemd. Dit hoofdstuk beschrijft op welke manier de Openbare Verlichting concreet in stand wordt gehouden. Een en ander leidt uiteindelijk tot de meerjarige beheer- en onderhoudsplanning (als onderdeel van deze Uitvoeringsstrategie) voor de Openbare Verlichting. Zie verder hoofdstuk 5.

De onderwerpen die in dit hoofdstuk aan bod komen zijn de inkoop- en aanbestedingsstrategie en onderhoudsstrategie de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de informatievoorziening en monitoring van de uitgevoerde maatregelen en de plannings- en financieringsstrategie. Wanneer er bij de verschillende strategieën sprake is van concrete ontwikkelingen dan worden die ook kort aangestipt.

4.2. Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland

De Provincie Zeeland werkt nauw samen met de Zeeuwse gemeenten (met uitzondering van de gemeenten Schouwen-Duiveland en Vlissingen), Waterschap Scheldestromen en North Sea Port. Ook Enduris (netwerkbedrijf) doet mee met deze samenwerking. In het kader van dit samenwerkingsverband is het Bureau Openbare verlichting (BOVZ) in het leven geroepen. Dit bureau coördineert alle onderhouds- en vervangingsactiviteiten richting de aannemer. De opdrachten worden verstrekt, de planning wordt bijgehouden en alles wordt bijgehouden in een projectoverzicht. Ook de ondergrondse zaken (onderhoud en aanbrengen van kabelnetwerk) worden voorbereid door dit bureau. De beheerders blijven natuurlijk altijd eindverantwoordelijk voor hun areaal en op financieel gebied moeten de beheerders zelf alles afhandelen.

Het samenwerkingsverband heeft een aantal voordelen:

- Er kan beter gestuurd worden op het proces omdat alle activiteiten door één partij worden gecoördineerd.
- Makkelijker om onderling kennis uit te wisselen.
- Standaardiseren van toepassen van materiaal.

In beginsel zijn de deelnemende partijen de samenwerking voor onbepaalde tijd aangegaan. Binnen het samenwerkingsverband wordt gezamenlijk een bestek op de markt gezet om de Openbare Verlichting in stand te houden. In 2020 start de uitvoering van het nieuwe bestek. Dit bestek heeft een looptijd van 4 jaar met de optie om 2x met 2 jaar te verlengen.

4.3. Onderhoudsstrategie

Om er voor te zorgen dat Openbare Verlichting in goede staat van onderhoud verkeert moeten maatregelen worden getroffen. In deze paragraaf staat beschreven op welke manier deze worden bepaald en uitgevoerd.

4.3.1. Onderhoudsniveau

Het onderhoudsniveau waaraan de provinciale (vaar)weginfrastructuur moet voldoen wordt gekwalificeerd als sober maar doelmatig. Dat geldt ook voor Openbare Verlichting. Het niveau dient te voldoen aan de eisen die daaraan op grond van wet- en regelgeving en normen en richtlijnen worden gesteld. Tevens dient er verantwoord te worden omgegaan met de beschikbare financiële middelen. Op grond van de periodiek uit te voeren inspecties (visueel en stabiliteitsmetingen) blijkt jaarlijks welk deel van het areaal aan

het gewenste niveau voldoet en welk deel niet. Uitgangspunt daarbij is de theoretische levensduur van de masten (40 jaar) en armaturen (20 jaar). Bij het bepalen van de benodigde vervanging en/of onderhoudsmaatregel worden uiteraard ook andere factoren bekeken zoals leeftijd/werking van de lamp of voorschakelapparatuur (zie ook paragraaf 4.3.2).

Het deel van het areaal dat niet voldoet is onder te verdelen in drie categorieën. Dat zijn de categorieën *werkvoorraad*, *uitgesteld onderhoud* en *achterstallig onderhoud*. Ten aanzien van de Openbare Verlichting geldt tevens dat van een deel van het areaal nog niet volledig bekend is of het aan het gewenste niveau voldoet

Werkvoorraad

Landelijk is het algemeen geaccepteerd dat maximaal 5% van het areaal niet aan het gewenste onderhoudsniveau voldoet. Dat deel wordt aangemerkt als werkvoorraad. De maatregelen die getroffen moeten worden om te zorgen dat die onderdelen van het areaal aan het gewenste niveau voldoen zijn onderdeel van de onderhoudsplanning voor de korte en lange termijn.

Uitgesteld onderhoud

Als onderhoudsmaatregelen die op grond van de uitkomsten van inspecties niet binnen de geadviseerde periode worden ingepland en uitgevoerd is sprake van uitgesteld onderhoud. Het is in beginsel niet gewenst dat er sprake is van uitgesteld onderhoud. Er kunnen echter argumenten zijn die er voor pleiten om in bepaalde gevallen toch uitgesteld onderhoud te accepteren.

Van het deel van de Openbare Verlichting dat niet aan het gewenste niveau voldoet wordt een deel aangemerkt als uitgesteld onderhoud. De oorzaken van het ontstaan van het uitgesteld onderhoud zijn:

- Onvoldoende budget beschikbaar om alle noodzakelijke maatregelen tijdig uit te voeren:
- Bij het bepalen en uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen is er prioriteit gesteld aan de bovengrondse infrastructuur (masten, armaturen, lampen etc.).
- De betreffende OV is onderdeel van een wegvak of kruising dat binnen afzienbare tijd gereconstrueerd wordt.
- De betreffende installatie wacht op toepassing van nieuwe/innovatieve methoden en/of materialen.

Het is gewenst om geconstateerd uitgesteld onderhoud op een zo kort mogelijke termijn uit te voeren. De hiervoor benodigde middelen dienen onttrokken te worden aan de reserve groot onderhoud. Bij het inplannen van de maatregelen wordt rekening gehouden met een aantal factoren:

- Integrale afstemming met onderhoudsmaatregelen van andere kapitaalgoederen (te behalen efficiency).
- Ernst van het uitgesteld onderhoud (op grond van de resultaten van de uitgevoerde inspecties) in combinatie met de risico's hiervan voor de (verkeers)veiligheid.
- Beschikbaarheid van de voor de uit te voeren maatregelen benodigde financiële middelen.

Jaarlijks wordt bij het actualiseren van de meerjarige onderhoudsplanning gekeken welk deel van het uitgesteld onderhoud kan worden weggewerkt. Daarbij wordt uiteraard gekeken naar noodzaak en mogelijkheid tot combineren met andere werkzaamheden.

Achterstallig onderhoud

Ten aanzien van de Openbare Verlichting is tevens sprake van achterstallig onderhoud. Concreet gaat het om een deel van de voedingskasten en de ondergrondse infra tussen de kasten en de lichtmasten (inclusief aansluiting in de mast). Voor deze onderdelen is de onderhoudsrichtlijn overschreden waardoor ze niet meer voldoen aan de geldende veiligheidsnormen. Achterstallig onderhoud kan leiden tot schade en/of onveilige situaties, wat vaak leidt tot hogere herstelkosten.

Op grond van de BBV dient achterstallig onderhoud waarmee onveilige situaties gecreëerd worden zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen een redelijke termijn te worden hersteld. De kosten van het herstel worden onttrokken aan de reserve groot onderhoud. Het uitvoeren van achterstallig onderhoud heeft prioriteit en wordt na inventarisatie opgenomen in de meerjarenplanning.

Het achterstallig onderhoud wordt binnen 2 jaar weggewerkt. Op grond van de leeftijd van de installaties wordt 60% in 2020 aangepakt en de rest in 2021. De verdeling is gemaakt op basis van de leeftijd van de installaties. In hoofdstuk 5 zijn de financiële consequenties aangegeven van het wegwerken van het achterstallig onderhoud.

Staat van onderhoud onbekend

Ten aanzien van de eigen installatie (voedingskasten, de aansluiting van de masten en de bekabeling van de Openbare Verlichting) is van een deel niet bekend of dit voldoet aan het gewenste niveau. Ten aanzien hiervan wordt de gedurende de looptijd van deze Uitvoeringsstrategie onderzoek gedaan naar de staat van onderhoud. Eerste stap daarbij is het in kaart brengen van deze onderdelen (areaal op orde). Op het moment dat na inspectie blijkt dat er sprake is van uitgesteld dan wel achterstallig onderhoud wordt dat meegenomen in de onderhoudsplanning. De bedoelde inspecties zijn onderdeel van de inspecties die worden uitgevoerd om het aandeel achterstallig onderhoud in kaart te brengen.

4.3.2. Onderhoudsregime

Theoretische levensduur.

Met betrekking tot het onderhoudsregime wordt met betrekking tot het groot onderhoud als uitgangspunt de theoretische levensduur (van de verschillende onderdelen) van Openbare Verlichting genomen. Deze is gebaseerd op verschillende gronden.

Voor Openbare Verlichting geeft dat het volgende beeld:

Openbare Verlichting				
	Onderdeel	Theoretische levensduur	Uitgangspunt	Opmerkingen
1	Mast	<ul style="list-style-type: none"> • Staal: 40 jaar • Aluminium: 40 jaar 	Ervaring/opgave leverancier	Bij aluminium masten is het wenselijk deze na 25 jaar al onder een inspectie te laten vallen (=stabiliteitsmeting). Als stabiliteitsmeting positief is dan wordt zekerheidsgarantie

				van 6 jaar afgegeven met te verwachten restlevensduur (afhankelijk van de leeftijd van de mast. Als stalen masten worden vervangen komt hiervoor een aluminiummast voor in de plaats.
2	Armatuur	20 jaar	Ervaring/opgave leverancier	Uitgangspunt is dat wanneer een armatuur wordt vervangen hiervoor een ledarmatuur voor in de plaats komt.
3	Lamp	<ul style="list-style-type: none"> Ledlamp: 85.000 branduren (20 jaar). SON-T: 16.000 branduren (4 jaar) 	Opgave leverancier: 100.000 branduren.	<ul style="list-style-type: none"> Bij het vervangen van ledlampen is moment van vervangen van het armatuur leidend. Inschatting is dat lamp zelf langer mee kan. Uitgangspunt bij het vervangen van conventionele lampen is vervanging door ledverlichting. Daarbij dient kapitaalvernietiging te worden voorkomen. Dat betekent dat in sommige gevallen nog nieuwe conventionele SON-T lampen worden toegepast omdat bv. de armaturen nog relatief nieuw zijn. Wordt uitgefaseerd. (zie ook

		<ul style="list-style-type: none"> SOX: 12.000 branduren (3 jaar) 		hiervoor). Kosten per lamp stijgen <ul style="list-style-type: none"> Wordt uitgefaseerd. Lampen worden inmiddels niet meer geproduceerd.
4	Actieve markering	Verwachte levensduur is 8 jaar.	Opgave leverancier	Wordt selectief toegepast
5	Abri's	Variabel	Levensduur op basis van visuele inspecties.	
6	Voedingskast	≥ 15 jaar	Opgave leverancier	Vervanging op grond van de periodiek uit te voeren NEN- inspecties dan wel een visuele inspectie.
7	Dimapparatuur	20 jaar.	Ervaring/opgave leverancier.	Uitgangspunt is dat dimmer wordt vervangen op het moment dat het armatuur wordt vervangen.
8	Driver	20 jaar.	Ervaring/opgave leverancier.	Uitgangspunt is dat dimmer wordt vervangen op het moment dat het armatuur wordt vervangen.
9	Voedingskabel	100 jaar	Opgave leverancier	

Tabel 3: Theoretische levensduur onderdelen Openbare Verlichting, februari 2020

Kritieke onderdelen

Bij het in stand houden van de Openbare Verlichting wordt er op dit moment géén onderscheid gemaakt in het onderhoudsregime voor de verschillende installaties en locaties waar deze zich bevinden. Wel wordt onderscheid gemaakt in het aard en type verlichting die wordt geplaatst. Dat onderscheid wordt gemaakt op grond van de regelgeving. Leidend daarbij is de intensiteit op het betreffende wegvak. Zie verder ook paragraaf 4.3.3.

Het is echter niet altijd gewenst om uit te gaan van de theoretische levensduur. Sommige onderdelen van Openbare Verlichting maken deel uit van een dermate belangrijk tracé dat in beginsel voorkomen moet worden dat deze (langdurig) niet in staat zijn om hun functie te vervullen. Zie ook paragraaf 3.4.1 van deze Uitvoeringsstrategie.

Onderhoudsstrategie

Voor het onderhoud aan Openbare Verlichting worden de volgende onderhoudsstrategieën gehanteerd:

- Gebruiksafhankelijk onderhoud: Uitvoeren van preventief onderhoud o.g.v. termijn dat onderdelen van de Openbare Verlichting in gebruik zijn. Dat is het geval bij het vervangen van de lampen (groepsremplace).

- Toestandsafhankelijk onderhoud: Uitvoeren van onderhoud op grond van uitgevoerde inspecties. De uitkomsten van de inspecties worden vergeleken met vooraf vastgestelde criteria waaraan de onderdelen van de Openbare Verlichting moet voldoen. Dat is het o.a. het geval bij de NEN-inspecties en stabiliteitsmetingen.

Ten aanzien van de verschillende onderdelen van Openbare Verlichting is sprake van verschillende theoretische (ontwerp)levensduren. De (groot) onderhoudscycli zijn gebaseerd op de theoretische (ontwerp)levensduur en/of de door de leverancier en/of aannemer geadviseerde onderhoudstermijnen. Vervolgens wordt op grond van de uitkomsten van de uitgevoerde inspecties (zie hieronder) het feitelijke jaar van onderhoud bepaald als ook de maatregelen die concreet moeten worden uitgevoerd.

Omdat er sprake is van verschillende (ontwerp)levensduren dienen de (groot) onderhoudscycli van de onderdelen van Openbare Verlichting op elkaar afgestemd te worden. Daar wordt op de volgende manier invulling aan gegeven:

- Ledverlichting: Lamp en armatuur worden gelijktijdig vervangen.
- Bij vervangen van mast wordt armatuur (afhankelijk van de restlevensduur) niet overgezet op de nieuwe mast maar ook vervangen door een nieuwe.

Inspecties

In het kader van de onderhoudsstrategie worden er periodiek inspecties uitgevoerd. Dat gebeurt deels door medewerkers van de afdeling Infrastructuur en Vastgoed en deels door daarin gespecialiseerde externe partijen. De frequentie waarin de inspecties worden uitgevoerd is afhankelijk van de aard van (het onderdeel van) de Openbare Verlichting.

Met betrekking tot Openbare Verlichting is sprake van de volgende inspecties:

#	Soort	Frequentie	Uitvoerende	Opmerkingen
1	NEN 3140	1x/5jaar	Extern	
2	Stabiliteitsmetingen	1x/6jaar	Extern	Start pas na berekenen van theoretische levensduur Eventueel kan ook een visuele inspectie aanleiding zijn voor stabiliteitsmeting. Bij aluminium masten na 25 jaar stabiliteitsmetingen. Reden hiervoor is dat er nog geen ervaringscijfers zijn over daadwerkelijke technische levensduur.

3	Reguliere schouwronde	Minimaal 3 x per week	Buitendienst	
4	Controle openbare verlichting	In september/oktober en februari/maart (2x)	Buitendienst	Bij defect worden de storingen via storingswebsite doorgegeven.

Tabel 4: overzicht inspecties Openbare Verlichting, februari 2020.

De uitkomsten van de inspecties vormen de input voor het bepalen van de onderhoudsmaatregelen.

Storingsdienst

Voor het oplossen van storingen is in het bestek van de samenwerking een storingsdienst opgenomen.

Daarbij is sprake van 2 typen:

- Niet-urgente storingen (geen direct gevaar): < 1 week na de melding verholpen te zijn (bijvoorbeeld een kapotte lamp).
- Urgente storingen (direct gevaar): direct oplossen (bijvoorbeeld het veiligstellen na een aanrijding). De aannemer dient < 1 uur op de locatie van de storing aanwezig te zijn.

Soorten onderhoud

Bij de uitvoering van het onderhoud van Openbare Verlichting wordt onderscheid gemaakt in twee soorten onderhoud. Bij de nadere invulling daarvan is aansluiting gezocht bij de definities uit het BBV.

De verschillende soorten onderhoud zijn:

- Dagelijks en klein onderhoud:
 - Preventieve maatregelen en dagelijkse reparaties die noodzakelijk zijn om het kapitaalgoed in goed werkende en veilige staat te houden tegen een van tevoren vastgesteld kwaliteitsniveau (definitie BBV). Het betreft planbare technische onderhoudsmaatregelen met een frequentie $\geq 1x$ /jaar.
 - Niet-planbare onderhoudsmaatregelen (storingen en schade). Het is op voorhand niet aan te geven met welke frequentie deze maatregelen moeten worden uitgevoerd.
 - Kosten van deelname aan samenwerkingsverbanden, abonnementskosten etc.

Ten aanzien van de planbare onderhoudsmaatregelen gaat het concreet om:

Onderdeel	Frequentie /jaar	Aard van de maatregel	Opmerkingen
1 Bureau Openbare Verlichting Zeeland (BOVZ)	1x/jaar	Kosten voor deelname aan samenwerkingsverband	Bevat o.a. kosten inzet medewerkers OV-bureau en kosten database iReal.
2 Storingen	Variabel	Opheffen van storingen. Aard van maatregelen is variabel.	
3 Onderhoud Luminizerpakket (Dynamische verlichting)	1x/jaar	Abonnementskosten	Betreft pilotproject.

4	Platform licht, donkeradvies	1x/jaar	Abonnementkosten	Interprovinciaal adviesorgaan.
---	------------------------------	---------	------------------	--------------------------------

Tabel 5: dagelijks/klein onderhoud Openbare Verlichting, februari 2020

- Groot onderhoud:
 - Uitvoeren van correctieve maatregelen als gevolg van slijtage na een langere periode van gebruik om een het kapitaalgoed in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen. Groot onderhoud dient zich in de regel aan, is daarom vaak gepland, is veelal ingrijpend van aard en betreft een groot of belangrijk deel van het kapitaalgoed. Het betreft planbare technische onderhoudsmaatregelen met een frequentie < 1x/jaar.
 - Periodiek uitvoeren van inspecties.
 - Vervangen van onderdelen van de Openbare Verlichting.

Concreet gaat het daarbij om:

Onderdeel	Frequentie /jaar	Aard van de maatregel	Opmerkingen	
1	Inspectie OV-installaties	1x/5jaar	Uitvoeren inspectie	Inspectie conform norm.
2	Herstelwerkzaamheden OV-installaties	Variabel	Diverse	Uitvoeren maatregelen o.g.v. uitkomst inspecties.
3	Stabiliteitsmetingen lichtmasten	1x/6jaar	Uitvoeren metingen	Meting wordt uitgevoerd op moment dat theoretische levensduur is bereikt.
4	Vervangen lichtmasten	Variabel (theoretisch 1x/40jaar)		Als n.a.v. stabiliteitsmeting blijkt dat mast niet meer voldoet wordt deze vervangen. Op grond van metingen dient ca. 10% van de gemeten masten te worden vervangen.
5	Vervangen armaturen	1x/20jaar		Op grond van uitkomsten inspecties
6	Remplaceren lampen (Meest gebruikte typen)	<ul style="list-style-type: none"> • SON-T (4 jaar/17.000 branduren) • LED (20 jaar/85.000 branduren) 	Groepsgewijs vervangen van lampen	Vervangen lampen gebeurt o.g.v. technische levensduur. <ul style="list-style-type: none"> • SOX lampen: worden niet meer vervangen. Dit type lampen

				<p>wordt niet meer gemaakt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ledlampen: worden vervangen op het moment dat de armatuur wordt vervangen.
--	--	--	--	--

Tabel 6: groot onderhoud Openbare Verlichting, februari 2020

Uitgesteld en achterstallig onderhoud zijn in beginsel geen aparte onderhoudscategorie. Deze kunnen voorkomen binnen beide hiervoor genoemde categorieën.

4.3.3. Ontwikkelingen

In het kader van de onderhoudsstrategie zijn ten aanzien van Openbare Verlichting de volgende ontwikkelingen van belang:

- Differentiatie van onderhoudsregime: Op dit moment wordt m.u.v. waar dit al op grond van regelgeving gebeurt, er geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende installaties. De komende periode zal bekeken worden of het nodig en/of wenselijk is om dat wel te doen. Daarbij kan worden gekeken naar belangrijkheid van en/of doorstroming op bepaalde onderdelen van het provinciaal wegennet.
- Uutfasering SOX- en SON-T lampen: Op termijn wordt dit type lampen vervangen door ledverlichting. Dan wordt direct ook het armatuur vervangen aangezien ledlampen niet in bestaande armaturen passen. Ledverlichting heeft een langere levensduur, zijn energiezuiniger en bovendien traploos dimbaar. Gelet op de voordelen is het gewenst om de uutfasering versneld uit te voeren. Daarbij wordt gestreefd naar een periode van 5 jaar.
- Uutfasering stalen lichtmasten: Een deel van het areaal lichtmasten betreft nog stalen masten. Deze zijn verkeersonveiliger dan aluminiummasten omdat ze bij een aanrijding minder snel buigen en/of afbreken. Op grond van de subsidieregeling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt in de jaren 2020 en 2021 reeds 40 masten vervangen.
- Lichtmasten op zonne-energie.
- Telemangement: Software waarmee het mogelijk is om op afstand verschillende data te verzamelen. Ten aanzien van het onderhoud is het mogelijk om automatisch storingen te laten melden. Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden op dit gebied loopt er een pilot met Luminext. Eerste conclusie is dat dergelijke ontwikkelingen de toekomst hebben maar dat deze nog de nodige kinderziekten bevatten.
- Actieve markering: de levensduur van de accu's wordt steeds langer. Daardoor zijn ze in meer situaties inzetbaar waardoor ze een beter alternatief vormen voor de standaard lichtmasten. .

4.4. Vervangingsstrategie

Deze Uitvoeringsstrategie is gericht op het in stand houden van Openbare Verlichting. Er komt echter een moment dat het uitvoeren van onderhoud niet meer toereikend is om het Kapitaalgoed om het gewenste niveau te laten presteren. In dat geval dient het kapitaalgoed (of onderdelen daarvan) te worden vervangen. De gronden waarop bepaald wordt wanneer deze vervanging plaatsvindt en de vorm waarin kunnen per (onderdeel van het) kapitaalgoed verschillen. Het daadwerkelijk Het bepalen van het feitelijke moment van vervanging gebeurt op grond van een integrale afweging waarbij ook het onderhouds- en vervangingsvraagstuk van andere kapitaalgoederen wordt betrokken. De Provincie hanteert standaard lichtmasten en

armaturen. Hier is een directe koppeling naar de in paragraaf 4.3.2 genoemde levensduren en momenten van vervanging.

Op het moment dat (een onderdeel van) Openbare Verlichting wordt vervangen dient de keuze gemaakt te worden om het betreffende (onderdeel van het) kapitaalgoed te vervangen door precies hetzelfde of dat er bij het vervangen rekening wordt gehouden met wat er op dat moment van het betreffende (onderdeel van het) kapitaalgoed wordt gevraagd. In het laatste geval is sprake van 'waarde toevoegen'. In beginsel wordt uitgegaan van het laatste. De omgeving waarin de infrastructuur zich bevindt is immers constant in beweging waardoor ook de functie van Openbare Verlichting aan wijziging onderhevig is.

4.5. Inkoop- en aanbestedingsstrategie

Het Inkoopbeleid Provincie Zeeland vormt de basis voor het verlenen van opdrachten voor maatregelen die gericht zijn op het in stand houden van Openbare Verlichting. Daarnaast wordt vanuit het Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland ook gezamenlijk een bestek op de markt gebracht. Dit is in feite het belangrijkste contract met betrekking tot het in stand houden van de Openbare Verlichting en bevat het onderhoud aan de openbare verlichting en de storingswachtendienst. Daarnaast bevat dit bestek ook het plaatsen van de Openbare Verlichting in het kader van nieuwbouwprojecten.

4.5.1. Aanbesteding

Concreet wordt voor Openbare Verlichting op de volgende manier invulling gegeven aan de inkoop en opdrachtverlening:

#	Onderdeel	Aanbestedingsvorm	Opmerkingen
1	Storingsdienst	In het bestek van Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland.	Is gesplitst in: <ul style="list-style-type: none"> • Niet urgente storingen • Calamiteiten.
2	Inspecties	Op mastniveau in het bestek.	Eigen installaties zijn op dit moment buiten het bestek gelaten. Dit loopt mee met het bestek voor onderhoud aan de elektrische installaties (E-bestek)
3	Uitvoeren van onderhoud a.g.v. uitkomst inspecties.	In het bestek Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland.	Verrekening vindt plaats op van daadwerkelijk gewerkte uren.
4	Stabiliteitsmetingen	Extern via Rei-lux.	
5	Planmatig vervangen van onderdelen a.g.v. uitkomsten inspecties/metingen.	In het bestek Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland.	

6	Ad hoc vervangen van onderdelen a.g.v. schade of storing	In het bestek Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland.	
7	Civiele projecten met openbare verlichting	In het bestek Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland.	Bij grootschalige projecten kan hier van afgeweken worden omdat dit dan in het civiele bestek wordt meegenomen.
8	Opstellen van verlichtingsplannen	Extern (Montad)	Is gezamenlijk vanuit samenwerkingsverband.
9	Muteren database	Extern (BOVZ).	
10	Houden toezicht	Intern	Vindt ad hoc plaats.

4.5.2. Ontwikkelingen

Met betrekking tot de manier waarop het inkoop- en aanbestedingsproces met betrekking tot deze Uitvoeringsstrategie wordt ingevuld zijn er de volgende ontwikkelingen:

- Naast de Uitvoeringsstrategieën die per kapitaalgoed worden opgemaakt zal er ook een overkoepelende Uitvoeringsstrategie voor opdrachtverlening worden opgesteld. Deze zal ook van invloed zijn op de inkoop- aanbestedingsstrategie van Openbare Verlichting. Het streven is om deze gedurende de looptijd van deze Uitvoeringsstrategie op te maken en vast te laten stellen. .
- Circulariteit materiaalgebruik. Hergebruik van materialen krijgt meer aandacht in het nieuwe bestel van BOVZ. Circulariteit is ook een van de speerpunten van het huidige coalitieakkoord.

4.6. Informatiebeheer-en Monitoringsstrategie

Het is belangrijk dat er voldoende kennis beschikbaar is van de kwantitatieve en kwalitatieve staat van het areaal. Op die manier kunnen namelijk op de juiste gronden prioriteiten worden gesteld met betrekking tot het moment dat er aan de verschillende onderdelen van het areaal onderhoudsmaatregelen moeten worden getroffen.

De informatie over Openbare Verlichting dient voor een ieder die voor de uitvoering van de werkzaamheden over deze informatie dient te beschikken beschikbaar en benaderbaar te zijn.

De Uitvoeringsstrategie 'Informatiebeheer en monitoring' vormt de basis voor de manier waarop het informatiebeheer en monitoring met betrekking tot het in stand houden van Openbare Verlichting is geregeld.

In de volgende paragraaf wordt beschreven op welke manier daar voor Openbare Verlichting invulling aan wordt gegeven. Daarna wordt ingegaan op de manier waarop de geplande en uitgevoerde onderhoudsmaatregelen worden gemonitord.

4.6.1. Informatiebeheer

Het areaal van de Openbare Verlichting is opgenomen in de databases iReal en iAsset. Op het moment dat er wijzigingen worden aangebracht als gevolg van o.a. nieuwbouwprojecten of het vervangen van bestaande Openbare Verlichting wordt dit direct verwerkt in de betreffende databases. Op die manier zijn de gegevens over het areaal in principe altijd actueel.

Het aanpassen van de gegevens gebeurt aan de hand van een standaard format dat de aannemer die de werkzaamheden uitvoert dient in te vullen en overleggen. Er kan ook voor worden gekozen om de aannemer de aanpassingen zelf in de databases te laten verwerken.

Nadere informatie volgt op het moment dat de Uitvoeringsstrategie voor Informatiebeheer en monitoring is opgesteld.

4.6.2. Monitoring

Op dit moment vindt er afgezien van de eerder in paragraaf 4.3.2 genoemde periodieke inspecties geen monitoring plaats.

Mogelijk dat de inhoud van deze paragraaf wijzigt op het moment dat de Uitvoeringsstrategie voor Informatiebeheer en monitoring is opgesteld.

4.6.3. Ontwikkelingen

Met betrekking tot de manier waarop de informatiebeheer- en monitoringsstrategie in het kader van deze Uitvoeringsstrategie wordt ingevuld zijn er de volgende ontwikkelingen:

- Naast de Uitvoeringsstrategieën die per kapitaalgoed worden opgemaakt zal er ook een overkoepelende Uitvoeringsstrategie voor informatiebeheer en monitoring worden opgesteld. Deze zal ook van invloed zijn op de informatiebeheer- en monitoringsstrategie van Openbare Verlichting. In dit verband wordt gewerkt aan een standaard format voor de opleverdossiers die op de onderhoudswerkzaamheden van alle thema's van toepassing is. Het aanleveren van de opleverdossiers maakt dan deel uit van de opdrachten die op de markt worden gezet. De aannemer van de verschillende onderhoudswerkzaamheden

4.7. *Planning- en financieringsstrategie*

De meerjarige beheer- en onderhoudsplanning uit de Uitvoeringsstrategie heeft een tijdhorizon van 10 jaar. Deze wordt jaarlijks geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de provinciale begroting gevolgd. Dat betekent dat bij de behandeling van de voorjaarsnota reeds het concept van de beheer- en onderhoudsplanning, inclusief de inschatting van de daarvoor benodigde financiële middelen voor het jaar daarop, gereed is.

Op het moment dat sprake is van concrete feitelijke cijfers worden die gehanteerd. Dat is bijvoorbeeld het geval als er gegevens beschikbaar zijn van recent uitgevoerde inspecties of wanneer uit te voeren maatregelen reeds concreet zijn beschreven in bestekken en daarvoor (besteks)ramingen zijn gemaakt.

Veel inspecties worden pas uitgevoerd nadat de voorjaarsnota is vastgesteld. De periode tussen de voorjaars- en najaarsnota wordt dan ook gebruikt om de onderhoudsplanning verder te concretiseren. Bij de voorbereiding van de behandeling van de najaarsnota moet er duidelijkheid zijn over de onderhoudsmaat-

regelen die het daaropvolgende jaar uitgevoerd moeten worden als ook over de daarvoor benodigde financiële middelen. In de praktijk zal er enkel voor de eerste planningsjaren sprake zijn van concrete cijfers. Naarmate een jaar van uitvoering zich verder in de tijd bevindt dan zal de begroting voornamelijk gebaseerd zijn op theoretische cijfers gebaseerd op normkosten.

De voorschriften met betrekking tot de plannings- en financieringsstrategie zijn opgenomen in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) van het ministerie van BZK en de financiële verordening van de Provincie Zeeland. Daarnaast is ook de ERI-toets van belang. Dit stroomschema geeft aan of een bepaalde maatregel valt onder klein onderhoud, groot onderhoud of vervanging/reconstructie. Zie ook hieronder in paragraaf 4.7.1. Zie verder bijlage 2 voor meer informatie.

In bijlage 3 is aangegeven wat de planning voor Openbare Verlichting betekent. Deze wordt jaarlijks geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de Provincie gevolgd.

4.7.1. Financieringsstrategie

De in paragraaf 4.3.2. benoemde soorten onderhoud hebben ieder hun eigen financieringssysteem. Voor Openbare Verlichting gaat het concreet om de volgende:

- *Exploitatiebudget (dagelijks/klein onderhoud)*

Hieronder vallen:

- De kosten van het Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland en zaken die vanuit IPO geregeld worden.
- De kosten die te maken hebben met het oplossen van storingen.
- De kosten die samenhangen met het gebruik van onderhoudspakketten, abonnementen etc.

De genoemde kosten komen ten laste van de exploitatiebudgetten in het jaar dat de kosten ook daadwerkelijk worden gemaakt. De exploitatiebudgetten worden periodiek geactualiseerd. Dat gebeurt aan de hand van de wijzigingen van het areaal en de toe te passen indexering. De indexering kan per onderdeel verschillend zijn. Dat is afhankelijk van hoe dit in de verschillende opdrachten is opgenomen.

- *Reserve groot onderhoud (groot onderhoud)*

Op grond van de financiële verordening van de Provincie Zeeland is een reserve groot onderhoud infrastructuur ingesteld. Deze heeft een planperiode van minimaal 10 jaar.

Concreet gaat het om de volgende maatregelen:

- Inspectie OV-installaties.
- Herstelwerkzaamheden OV-installaties.
- Stabiliteitsmetingen lichtmasten.
- Vervangen lichtmasten.
- Vervangen armaturen.
- Replacieren (vervangen) lampen.

De hoogte van de reserve wordt jaarlijks aangepast aan de hand van het geactualiseerde meerjarenprogramma. Dit meerjarenprogramma bepaalt tevens de jaarlijkse toevoeging (dotatie) aan de reserve.

- *Investeringskrediet (investering/reconstructie/renovatie/levensduurverlengende investering)*
Voor maatregelen die vallen onder de categorie investering/reconstructie dient per geval een investeringskrediet te worden aangevraagd. Dit investeringskrediet bevat de kosten van de maatregel zelf. Bij het instellen van het krediet dient wanneer daar sprake van is, van de meerkosten voor het toekomstig onderhoud direct een raming gemaakt en opgenomen te worden in de exploitatiebudgetten (dagelijks/klein onderhoud) en de reserve groot onderhoud.

Investeringskredieten worden geactiveerd en afgeschreven. Voor de dekking van de afschrijvingslasten kan een dekkingsreserve worden gevormd als daar bestaande middelen voor beschikbaar zijn.

De zogenoemde activeringsgrens voor Openbare Verlichting ligt op €250.000. Dat houdt in dat investeringen onder deze grens niet geactiveerd worden, maar binnen de onderhoudsreserve (groot onderhoud) verwerkt worden. Voor Openbare Verlichting is er geen sprake van vervangingsinvesteringen die de activeringsgrens overschrijden, waardoor er voor de komende 10 jaar vooralsnog geen investeringskredieten aangevraagd worden.

De dekking van de uit te voeren onderhoudsmaatregelen wordt jaarlijks voorafgaand aan het vaststellen van de geactualiseerde meerjarenplanning afgestemd met de afdeling Financiën en Control.

- *Uitvoeren achterstallig onderhoud*
Op grond van de BBV dient achterstallig onderhoud waarmee onveilige situaties worden gecreëerd zo spoedig mogelijk te worden hersteld. De kosten voor het uitvoeren van inspecties en het vervolgens uitvoeren van herstelmaatregelen worden onttrokken aan de reserve groot onderhoud infra. Insteek is dat het achterstallig onderhoud binnen 2 jaar is weggewerkt. Zie ook paragraaf 4.3.1.

ERI-toets

Om te bepalen onder welke financieringsmethodiek een onderhoudsmaatregel valt is de ERI-toets opgesteld. Als de vragen in dit stroomschema worden beantwoord volgt daaruit de financieringssysteem. De ERI-toets is als bijlage 2 bij deze Uitvoeringsstrategie gevoegd.

4.7.2. Ontwikkelingen

Ten aanzien van de plannings- en financieringsstrategie zijn er met betrekking tot Openbare Verlichting de volgende ontwikkelingen:

- De trend van de aantrekkende markt zet door. Dat heeft zijn weerslag op de tarieven die de verschillende opdrachtnemers aanbieden voor het uitvoeren van werkzaamheden. Deze stijgen nog steeds.

5. Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud

5.1. Meerjarenprogramma

Op grond van het Beheerkader en de gekozen Beheerstrategie (hoofdstuk 4) is een meerjarenprogramma opgemaakt met betrekking tot de uit te voeren onderhoudsmaatregelen aan het areaal van de Openbare Verlichting zoals dat in hoofdstuk 2 is beschreven. Het meerjarenprogramma heeft een looptijd van tien jaar.

Bijlage 5 bevat het meerjarenprogramma van de geplande onderhoudsmaatregelen met de daarvoor benodigde (geschatte) financiële middelen voor de periode 2021-2030.

5.2. Toelichting op de meerjarenplanning

De meerjarenplanning wordt jaarlijks geactualiseerd. Dan vindt opnieuw de check plaats of de opgenomen maatregelen moeten worden bijgesteld. Zowel voor wat betreft de aard van de maatregelen als het geplande jaar van uitvoering. Daarbij vindt afstemming plaats met de werkzaamheden op andere kapitaalgoederen. Tevens worden op dat moment de voor de uit te voeren maatregelen opgenomen benodigde budgetten tegen het licht gehouden en waar nodig geactualiseerd.

Ten aanzien van de cijfers zoals die hiervoor in de meerjarenplanning zijn opgenomen geldt het volgende:

- Onder de genoemde bedragen vallen:
 - De kosten van de maatregel (inclusief toekomstige kosten van dagelijks en/of groot onderhoud).
 - Bijkomende kosten zoals uitvoeren van verkeersmaatregelen.
 - De kosten van inhuur van personeel als dat voor een specifiek (deel van een) project nodig is (opmaak contractdocumenten, projectleider, toezicht etc.).
 - Kosten voor deelname aan het samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland
 - Kosten van inspecties gericht op het inventariseren van de staat van onderhoud van de Openbare Verlichting.
 - Administratieve lasten (bijvoorbeeld m.b.t. het verkrijgen van vergunningen en onthefingen als die benodigd zijn voor het uitvoeren van maatregelen).
- Tot de bedragen horen niet:
 - Loonkosten van Provinciale medewerkers.
 - Bedrijfsvoeringskosten zoals telefoonkosten, licenties, dienstreizen, opleidingen etc.
 - Kosten van onderzoeken en advisering waar deze verder gaan dan inspecties.
- De genoemde bedragen zijn exclusief BTW. De Provincie kan op grond van het BTW-compensatiefonds de aan de opdrachtnemers betaalde BTW compenseren. Op die manier werkt de BTW niet kostenverhogend.
- De in de meerjarenplanning opgenomen bedragen zijn gebaseerd op zowel normkosten, ervaringscijfers van gelijksoortige eerder uitgevoerde onderhoudsmaatregelen als op grond van (extern) opgemaakte kostenramingen. De besteksraming en de uiteindelijke werkelijke kosten zullen daarvan afwijken omdat die bepaald worden door de markt (vraag en aanbod) op dat moment.
- De bedragen bevatten géén percentage voor 'onvoorzien'. Op grond van de financiële spelregels voor het inrichten van een voorziening en een reserve is dat niet toegestaan. Op het moment dat voor de uit te voeren maatregelen een besteksraming moet worden opgemaakt dan wordt deze wel opgenomen. Op dat moment kan het zo zijn dat de besteksraming daardoor hoger uitvalt dan het beschikbare budget zoals opgenomen in de meerjarenplanning. De hoogte van de post onvoorzien wordt definitief vastge-

steld op het moment van opdrachtverlening. Uitgangspunt daarbij is dat de hoogte van de post onvoorzien 10% van de aanneemsom van de maatregel bedraagt. Dekking van de post onvoorzien is niet opgenomen in de reserve groot onderhoud. Hiervoor is een apart budget beschikbaar. Ingeval van een investeringskrediet wordt wel 10% voor onvoorzien opgenomen.

- De in de meerjarenplanning opgenomen bedragen worden ieder jaar bij het actualiseren van de meerjarenplanning bijgesteld aan de hand van het op dat moment geldende prijsniveau. Daarbij wordt gebruik gemaakt van:
 - Afspraken over aanpassing van tarieven zoals opgenomen in de verschillende contracten (o.a. Bestek Samenwerkingsverband Openbare Verlichting Zeeland en E-bestek).
 - Kennis van de markttarieven o.g.v. algemeen beschikbare indexcijfers en/of ervaringscijfers van uitgevoerde vergelijkbare werkzaamheden.

5.3. *Ontwikkelingen*

Met betrekking tot de meerjarenplanning is met name de economische ontwikkeling van belang. De economie bevindt zich in een opwaartse spiraal. De markt heeft moeite om deze groei bij te houden. Dat betekent krapte op de arbeidsmarkt voor technisch personeel en langere wachttijden voor het produceren van de voor de onderhoudsmaatregelen benodigde materialen en materieel. Hierin zit niet alleen een financieel risico. Ook kan dit nadelige gevolgen hebben voor de technische staat van onderhoud en de verkeersveiligheid.

Ondanks het uitgangspunt dat we in principe geen verlichting plaatsen neemt het areaal lichtmasten nog steeds toe. Dat is hoofdzakelijk het gevolg van het uitvoeren van reconstructies. Een toename van het areaal betekent tevens een stijging van de instandhoudingskosten.

De verwachting is dat de komende jaren meer ingezet gaat worden op telemanagement (zie ook hiervoor paragraaf). Als dat het geval is dan zal dat leiden tot een stijging van de kosten.

In de jaren 2020 en 2021 zal het achterstallig onderhoud op de voedingskasten en de ondergrondse infra worden weggewerkt. In april 2020 start het nieuwe bestek van het samenwerkingsverband.

Bijlage 1 Wettelijk kader

Bij het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur is de Provincie gehouden aan vigerende wet- en regelgeving, vastgesteld beleid en de van toepassing zijnde normen en richtlijnen. Een aantal van deze zaken is van toepassing op het gehele Provinciaal areaal terwijl andere slechts betrekking hebben op enkele of slechts één kapitaalgoed. Deze bijlage bevat de wetgeving die op alle kapitaalgoederen van toepassing is. In paragraaf 3.2 van de verschillende Uitvoeringsstrategieën komt de wet- en regelgeving aan bod die specifiek betrekking heeft op het betreffende kapitaalgoed.

Wet- en regelgeving

Burgerlijk wetboek

In het Burgerlijk wetboek (BW) wordt de verhouding geregeld tussen burgers onderling en tussen burgers en de overheid waarbij de overheid en de burger een gelijkwaardige positie innemen. Van de onderwerpen die in het BW worden behandeld hebben er slechts een aantal betrekking op de rol van de Provincie als (vaar)wegbeheerder. De belangrijkste daarbij zijn de boeken 5 (zakelijke rechten) en 6 (verbintenissenrecht algemeen). Met betrekking tot boek 5 is het recht van eigendom van de onroerende zaken zoals de wegen en de bomen die in de bermen staan het belangrijkste zakelijk recht. Op dat punt is ook sprake van een relatie met de Wegenwet. Ten aanzien van boek 6 rust op de (vaar)wegbeheerder de verplichting er voor te zorgen dat de toestand van de (vaar)weg veiligheid van personen of zaken niet in gevaar brengt. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in risicoaansprakelijkheid (gebreken aan de (vaar)weg, ofwel de technische staat ervan) en schuldaansprakelijkheid (gebreken op en rondom de (vaar)weg, ofwel de dienstverlening er omheen).

Wegenwet

De wegenwet heeft betrekking op wegen die bestempeld zijn als openbaar en daarmee voor een ieder toegankelijk. In beginsel geldt dit voor alle wegen die de Provincie in beheer heeft. De belangrijkste bepalingen uit de Wegenwet die een relatie hebben met het Beheerkader betreffen de artikelen die gaan over de onderhoudsplicht. De wegbeheerder is verplicht om er voor te zorgen dat een weg waarvoor hij verantwoordelijk is in goede staat van onderhoud verkeert. Er is sprake van een relatie tot de Wegenverkeerswet 1994 en de Wegenverordening Zeeland 2010.

Bouwbesluit

Een bouwwerk mag geen gevaar opleveren voor bewoners, gebruikers en omgeving. Daarom heeft de overheid in het Bouwbesluit 2012 voorschriften voor veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu vastgelegd. Een bouwwerk moet altijd voldoen aan die voorschriften. Met het uitvoeren van de instandhoudingsmaatregelen dient daar rekening mee te worden gehouden.

Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994)

De wegenverkeerswet heeft betrekking op alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en berm en zijvakken. De wegenverkeerswet vormt de basis voor de regelgeving van het wegverkeer in Nederland. Een aantal hoofdlijnen is nader uitgewerkt in een aantal 'Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB). Één daarvan is het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) waarin alle verkeersregels en verkeerstekens zijn opgenomen die in Nederland van toepassing zijn. Een andere AMvB is het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

Wegenverordening Zeeland 2010 (gewijzigd in 2012)

De Provinciale wegen vervullen een functie in het vervoersnetwerk in Zeeland. Om deze functie goed uit te kunnen oefenen hebben ze een bepaalde inrichting en moeten ze op een dusdanige wijze worden onderhouden dat deze functie in stand blijft. Vanuit dat oogpunt is het voor derden niet zondermeer toegestaan om wijzigingen aan te brengen aan de inrichting. In de Wegenverordening staan voorschriften over wat wel en niet mag rondom de provinciale wegen. Voor sommige zaken zoals het aanbrengen van een dam of het leggen van kabels en leidingen is het mogelijk een ontheffing aan te vragen.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van het oppervlaktewater, het grondwater en de waterkeringen. Ook bevat de wet enkele bijzondere zorgplichten en regels voor de aanleg en beheer van waterstaatswerken. De wet is onder meer gericht op het voorkomen en beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. De Waterwet bevat de wettelijke basis voor onder andere het regionaal waterplan dat de Provincie opstelt. De Waterwet heeft daarnaast tot doel om de samenhang tussen het waterbeleid en de ruimtelijke ordening te verbeteren.

Waterverordening

De Provincie Zeeland heeft de regels uit de Waterwet nader uitgewerkt in de Waterverordening Provincie Zeeland. De verordening heeft betrekking op het beheer van de watersystemen, waterkeringen, oppervlaktewater en grondwaterlichamen. Het waterschap Scheldestromen voert de meeste beheertaken uit. Daarnaast geeft de Waterverordening invulling aan het waterbeleid zoals dat is neergelegd in het Omgevingsplan Zeeland. De verordening bevat ook regels met betrekking tot het gebruik van het Kanaal door Walcheren voor bijvoorbeeld het plaatsen van borden en constructies of het leggen van kabels en leidingen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan ontheffing worden aangevraagd.

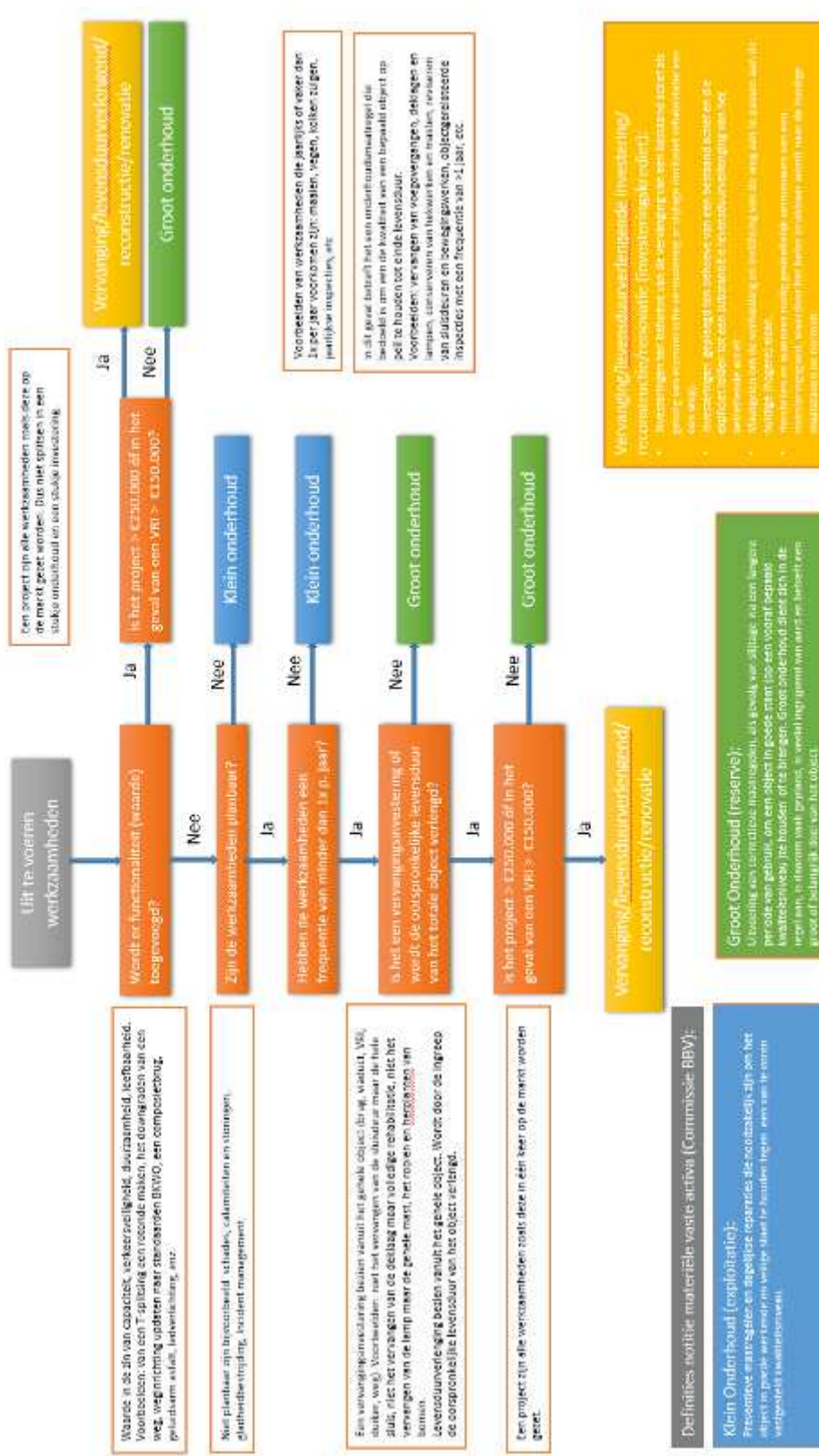
Wet Natuurbescherming

De Wet Natuurbescherming beschermt de Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De Provincie is ten aanzien hiervan sinds 2017 het bevoegd gezag. In die hoedanigheid is de Provincie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen en ontheffingen. De Wet Natuurbescherming bevat ook de regelgeving en voorschriften die voorheen in de Flora en Faunawet en de Boswet waren opgenomen. Die zijn vooral van belang bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan bermen en bomen.

Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd 2016)

Bij aanbesteden van opdrachten voor het uitvoeren van maatregelen aan de (vaar)weginfrastructuur dient de Provincie te voldoen aan de aanbestedingswet 2012. Met deze wet geeft Nederland invulling aan de Europese richtlijnen voor aanbesteden. De wet bevat regels voor aanbestedingen onder en boven de Europese drempelbedragen. Een aantal bepalingen uit de aanbestedingswet zijn nader uitgewerkt. Dit zijn onder andere de Gids Proportionaliteit en het Aanbestedingsreglement Werken 2016 (ARW 2016). De ARW 2016 beschrijft de procedures voor het aanbesteden van opdrachten voor werken. De aanbestedingswet 2012 heeft een relatie met het Provinciaal inkoopbeleid 2016.

Bijlage 2 ERI-TOETS



Bijlage 3 Planningsstrategie

Onderwerp		Termijn	Actiehouder	Toelichting
Voorjaarsnota				
Actualiseren meerjarenplanning		November/ december	Themabeheerder	Korte termijn: Inspecties worden uitgevoerd zoals beschreven in paragraaf 4.2.2 Lange termijn: theoretisch
Maken globale kostenraming		November/ december	Themabeheerder	Het betreft een eerste inschatting van de kosten op grond van normkosten/eenheidsprijzen voor de verschillende maatregelen. Op het moment dat de maatregelen worden aanbesteed wordt er een besteksraming gemaakt.
Integrale afstemming	Kapitaalgoederen: <ul style="list-style-type: none"> • Droge Kunstwerken • Natte Kunstwerken • Bewegwijzering • Verharding 	December/ januari	Thema's Infra in samenwerking met Team Programmeren	Interne afstemming met de themabeheerders van de verschillende kapitaalgoederen.
	Investeringsagenda	December/ januari	Team Programmeren	Afstemming met ambtelijk opdrachtnemer Investeringsagenda Wegen.
	Afstemming Financiën	December/ januari	Team Programmeren	In beeld brengen van de gevolgen voor de budgetten van de verschillende soorten onderhoud.
Concept meerjarige onderhoudsplanning (10 jaar) gereed (inclusief globale kostenraming)		Uiterlijk 15 februari	Team Programmeren	Datum is afgeleid van de deadline die de afdeling Financiën heeft gesteld in het kader van de planning- en controlcyclus. Als die deadline wijzigt kan dat betekenen dat ook de deadlines zoals hier genoemd moeten worden aangepast

Onderwerp		Termijn	Actiehouder	Toelichting
Najaarsnota				
Actualiseren meerja- renplanning		April/mei	Themabeheer- der	Korte termijn: Inspecties worden uitgevoerd zoals beschreven in paragraaf 4.2.2 Lange termijn: theoretisch
Maken globale kosten- raming		April/ mei	Themabeheer- der	Het betreft een tweede inschatting van de kosten op grond van norm- kosten/eenheidsprijzen voor de verschillende maatregelen. Op het moment dat de maatregelen wor- den aanbesteed wordt er een bestekraming gemaakt.
Integrale afstemming	Kapitaalgoederen: <ul style="list-style-type: none"> • Droge Kunstwerken • Natte Kunstwerken • Bewegwijzering • Verharding 	Juni/juli	Thema's Infra en Dienstverle- ning in samen- werking met Team Program- meren	Interne afstemming met de thema- beheerders van de verschillende kapitaalgoederen.
	Investeringsagenda	Juni/juli	Team Program- meren	Afstemming met ambtelijk op- drachtnemer Investeringsagenda Wegen.
	Afstemming Financiën	Juni/juli	Team program- meren	In beeld brengen van de gevolgen voor de budgetten van de verschil- lende soorten onderhoud.
Definitieve meerjarige onderhoudsplanning (10 jaar) gereed (inclu- sief globale kostenra- ming)		Uiterlijk 1 augustus	Team program- meren	Datum is afgeleid van de deadline die de afdeling Financiën heeft ge- steld in het kader van de planning- en controlcyclus. Als die deadline wijzigt kan dat betekenen dat ook de deadlines zoals hier genoemd moeten worden aangepast

Bijlage 4 Verschil energieverbruik tussen SON-T en Led

ONYX-2 SONT 100W		
Vermogen	100	W
VSA	11	W
Vermogen zonder dimmen	111	W
Dim 50%	-43	W
Vermogen met dimmen	68	W

Teceo-1 48 Leds 75W		
Vermogen	75	W
VSA	0	W
Vermogen zonder dimmen	75	W
Dim 50%	-37,5	W
Vermogen met dimmen	37,5	W

ONYX-2 SONT 70W		
Vermogen	70	W
VSA	11	W
Vermogen zonder dimmen	81	W
Dim 50%	-33	W
Vermogen met dimmen	48	W

Teceo-1 40 Leds 43W		
Vermogen	43	W
VSA	0	W
Vermogen zonder dimmen	43	W
Dim 50%	-21,5	W
Vermogen met dimmen	21,5	W

Bijlage 5 Meerjarig onderhoudsprogramma

Klein onderhoud										
<i>Bedragen in €</i>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Bureau OV Zeeland (BOVZ)	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000
Storingen	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Onderhoud Luminizerpakket	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600
Platform Licht/ donker Advies	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750
Totaal	54.350	54.350	54.350	54.350	54.350	54.350	54.350	54.350	54.350	54.350

Tabel A: Meerjarenprogramma klein onderhoud Openbare Verlichting 2020-2029 (exploitatie)

Groot onderhoud										
<i>Bedragen in €</i>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
NEN-Inspecties	0	0	7.000	3.000	9.500	55.950	37.155	7.000	3.000	9.500
Herstelwerkzaamheden Installaties	0	0	12.500	7.500	20.000	51.000	34.500	3.750	2.250	6.000
Stabiliteitsmetingen	17.250	9.150	6.900	3.450	12.600	7.050	16.950	12.150	9.900	12.150
Vervangen lichtmasten	28.000	8.400	7.000	2.800	11.200	7.000	15.400	11.200	9.800	11.200
Vervangen armaturen	118.411	61.800	77.400	126.600	159.200	39.600	40.200	49.200	42.000	18.600
Vervangen lampen	11.548	15.835	13.579	28.258	9.536	7.180	20.578	20.578	8.936	1.031
Subsidie N-wegen (inrichting bermen)	0	40.000	28.000	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	175.209	135.185	152.379	171.608	222.036	167.780	151.060	103.878	75.886	58.481

Tabel B: Meerjarenprogramma groot onderhoud Openbare Verlichting 2020-2029 (reserve groot onderhoud)

Achterstallig Onderhoud										
<i>Bedragen in €</i>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
NEN-Inspecties	55.950	37.155	0	0	0	0	0	0	0	0
Uitvoeren herstelmaatregelen	170.000	115.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	225.950	152.155	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel C: Meerjarenprogramma wegwerken achterstallig onderhoud 2020-2029 (reserve groot onderhoud)

Colofon

Tekst

Provincie Zeeland

Voornaam + Achternaam

Beeld

Beeldbank Laat Zeeland Zien

Contact

..@zeeland.nl

www.zeeland.nl

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 3 juni 2020 14:50
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Actieve markering Jaagpad

Hoi [REDACTED]

Dankjewel!

Ik zou [REDACTED] de info toesturen die je nu ook naar mij stuurt. Wellicht wanneer je meer informatie hebt over de offertes. Misschien even in overleg met iemand binnen jouw afdeling, [REDACTED]?
Enquête zou ik zelf nu niet meer voor kiezen inderdaad..
Wanneer het e.e.a. meer concreet is, en we een planning hebben van plaatsing, hebben we wel weer even contact!

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 27 mei 2020 12:22
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Actieve markering Jaagpad

Goedemiddag [REDACTED]

Hierbij een reactie op jouw opmerkingen in het rood aangegeven.

Groeten,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 27 mei 2020 10:12
Aan: [REDACTED] >
Onderwerp: RE: Actieve markering Jaagpad

Hoi [REDACTED]

Goed om te lezen dat de pilot is geslaagd en dat we de rest van het Jaagpad weer wat veiliger gaan maken!
Zie mijn overige reactie in het groen in jouw mail!

Groet,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 26 mei 2020 11:52
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Actieve markering Jaagpad

Goedemorgen,

Na wat informeel overleg met diverse collega's is de wens er om de rest van het Jaagpad ook voorzien van actieve markering. De afdeling mobiliteit heeft haar handen er vanaf getrokken en vindt het prima om de rest van het Jaagpad

te voorzien van actieve markering. Het gaat om het gedeelte aan de westzijde van het kanaal, op het gedeelte Vlissingen-Souburg en het deel Souburg-Middelburg.

Alvorens we offertes opvragen wil ik nog wel een aantal zaken met jullie kortsluiten. Hieronder een resumé.

- Gedeelte Vlissingen-Souburg. Deze voorzien van dezelfde actieve markering die nu ook is aangebracht (■■■■■■■■■■);
 - o Bocht bij de roeivereniging moet even goed bekeken worden. Units moeten op kortere afstand aangebracht worden.
- Gedeelte Souburg-Middelburg. Deze voorzien van dezelfde actieve markering die nu ook is aangebracht (■■■■■■■■■■);
 - o Bocht lichte uitbuiging voorzien van extra units om deze bocht beter te accentueren.
- Geraamde kosten zijn ■■■■■■■■■■ Budget wordt aangevraagd door ■■■■■■■■■■
- Beleid actieve markering. Ik zal dit aan de orde stellen bij de afdeling Mobiliteit. Actieve markering is een mooie oplossing voor fietspaden als het Jaagpad, maar ik denk dat we uit moeten kijken dat we straks niet alle fietspaden moeten voorzien van actieve markering. Dat lijkt me niet de bedoeling en geeft wellicht ook verwarring voor de weggebruiker op de hoofdrijbaan naast een betreffend fietspad;
- Communicatie.
 - o Inlichten fietsersbond. Voordat we de actieve markering doorzetten is het wenselijk dat de fietsersbond hier ook in gekend wordt;
 - o Inlichten gemeente Vlissingen en Middelburg. Niet dat deze gemeentes invloed hebben op de beslissing om wel of geen actieve markering toe te passen, maar denk dat het wel erg netjes is dat ze weten dat we dit project verder willen uitvoeren;
 - o Inlichten pers (Provinciale Zeeuwse Courant en Omroep Zeeland). Als we dit project door gaan zetten dan is het wenselijk dat de lokale pers ook op de hoogte gesteld wordt; **Goed idee! Misschien kunnen we hier wel een momentje van maken voor ■■■■■. Anders stel ik voor om een persbericht te versturen en er aandacht aan te besteden op onze social media kanalen. Ik kan een persbericht maken. Wanneer het e.e.a. meer concreet is en de datum van plaatsing wat meer in de buurt komt, kunnen we afstemmen. Heb je enige idee wanneer dat ongeveer zal gebeuren?** ■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■ **Wat ik wil doen is de fietsersbond nog laten informeren. Ik zie daar geen belemmering eerlijk gezegd. Zeker na alle positieve berichten in de media. Verder wil ik deze week nog offertes opvragen zodat dat traject in gang gezet is. Wat de uitvoering hangt het af wanneer de materialen geleverd kunnen worden en de aannemer de werkzaamheden kan inplannen. Het zou binnen 6 weken kunnen denk ik, maar dat hangt af van de aannemer.**
 - o Inlichten gedeputeerde. Voordat alles naar buiten gaat moet ■■■■■■■■■■ ook op de hoogte zijn van deze ontwikkeling. Ik denk dat dit project politiek ook best gevoelig kan zijn, omdat de wens er is om het Jaagpad veiliger te maken. **inderdaad goed om ■■■■■ op de hoogte te brengen. Kan via ■■■■■ Ik neem aan dat we ■■■■■ via ■■■■■ kunnen informeren over dit project. Ik neem aan dat dat voldoende is en dat hij er verder niet meer een stempel op hoeft te drukken. En wat voor informatie moet ■■■■■ hebben? Ik denk ook de informatie dat we dit ook gaan communiceren met de gemeente Vlissingen en Middelburg en de fietsersbond. Wellicht mis ik nog dingen...**
- Enquête onder de gebruikers. ■■■■■■■■■■ heeft een tijdje terug een enquête gehouden onder de gebruikers van het fietspad N258 Absdaalseweg waar ook actieve markering is aangebracht. Ook zij willen wellicht her en der deze methode toepassen (volgens mij het Bunkerpad). We kunnen wellicht via Facebook of een ander medium een enquête opzetten om te vragen wat de weggebruiker er van vindt. Dit kost wel weer tijd. Op dit moment hebben we alleen maar positieve reacties ontvangen; **Wat zou je willen doen met de resultaten van de enquête? Hadden we dat niet tijdens de pilotfase moeten doen? We hebben nu een pilot gedaan. Onze eigen bevindingen zijn goed. Voor meer draagvlak zou je de weggebruiker kunnen vragen naar een mening. Dat kost wel weer meer tijd en ik denk dat dat in deze situatie niet nodig is. Het was maar een idee.**
- Diefstal. Vlak na het aanbrengen van het proefvak Vlissingen-Souburg zijn een aantal units gesloopt/ontvreemd. Dat was erg vervelend en we hopen dat dat ook niet meer gaat gebeuren. Er zijn nu nieuwe units aangebracht en deze zijn altijd nog aanwezig op het wegdek. Het heeft voor degene die de boel sloopt geen zin deze mee te nemen, aangezien deze kapot gaan bij het losmaken van het asfalt. Ervaring van ■■■■■ is dat de vandalisme wel voorkomt, maar naar een keer niet meer omdat het nutteloze er van ingezien wordt. Vooralsnog blijkt dat hier ook zo te zijn;
- Overige zaken waar we rekening mee moeten houden. Aan jullie de vraag of er nog andere dingen zijn die we nog niet behandeld hebben, maar wellicht wel van invloed zijn op dit project.

Ik ben zeer benieuwd naar jullie reactie.

Groeten,



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>Vragen n.a.v. teruggevraagde stukken schriftelijke afhandeling: Brief GS 7 juli 2020 <u>Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Zeeuwse Uitvoeringsagenda</u> Daniëlle de Clerck, VVD</p>	<p>Reg.nr. 20030370</p>
<p>In het SPV staat dat de uitvoering goed moet worden gemonitord en dat daarvoor nog een goede methode moet worden ontwikkeld. Kan aangegeven worden wanneer een goede methode van monitoring beschikbaar komt en aan welke risico indicatoren gewerkt wordt?</p>	<p>Op dit moment kunnen we nog niet aangeven wanneer er een goede methode van monitoring beschikbaar is. Er is geen sprake van één methode maar er moet per risico een indicator worden ontwikkeld op basis waarvan het succes van het beleid kan worden gemeten.</p> <p>Het landelijk kennisnetwerk SPV heeft al verschillende factoren benoemd zoals het aandeel bestuurders dat de mobiele telefoon gebruikt tijdens het rijden, het aandeel bestuurders dat onder invloed van middelen rijdt, het aandeel kwetsbare weggebruikers dat een helm draagt enzovoort. Dit zijn goede en bruikbare indicatoren die nog verder moeten worden ontwikkeld en waarvan we moeten bepalen hoe we ze gaan meten. Het rijk heeft onlangs een taskforce verkeersveiligheidsdata ingesteld waarvan één van de werkagenda's de ontwikkeling van SPI's is. Er zijn ook al SPI's in gebruik. Het betreft die voor een veilige weginrichting en gereden snelheid.</p>
<p>Op pagina 7 wordt aangegeven dat de drukte op de fietspaden (meerdere snelheden door elkaar) als probleem gemonitord wordt maar nog niet wordt aangepakt. Kan GS aangeven welke argumenten er zijn om alleen te monitoren en niet aan te pakken?</p>	<p>Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 bevat negen thema's en binnen die thema's kunnen ontelbare accenten worden gelegd. Om de prioriteiten te bepalen is met alle partners gezamenlijk gekeken naar wat in Zeeland</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>Vragen n.a.v. teruggevraagde stukken schriftelijke afhandeling: Brief GS 7 juli 2020 <u>Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Zeeuwse Uitvoeringsagenda</u> Daniëlle de Clerck, VVD</p>	<p>Reg.nr. 20030370</p>
	<p>belangrijk is. Hoewel het rijden van verschillende snelheden op fietspaden zeker als probleem is onderkend, was men het er op het moment dat de uitvoeringsagenda werd ontwikkeld, over eens dat aan drukte op de fietspaden nog geen prioriteit hoeft te worden gegeven. Men vond andere risico's prangender dan de drukte op de fietspaden. Over het algemeen kan de Zeeuwse fietsinfrastructuur de nodige drukte hebben. Daarbij komt dat de opkomst van de speedpedelec in Zeeland minder snel gaan dan in andere regio's.</p> <p>Door het goed te blijven monitoren kan de prioritering, wanneer het nodig is, worden aangepast. Naar aanleiding van de actuele discussie over de breedte van de fietspaden is de Provincie voornemens te onderzoeken in hoeverre het fietsnetwerk nog voldoet aan het veranderde gebruik en de hogere intensiteit van het gebruik.</p>
<p>Op pagina 12 en 13 wordt een opsomming gegeven van direct aan de slag maatregelen waarvoor de diverse wegbeheerders in 2020 en 2021 Rijkssubsidie zullen aanvragen. Kan aangegeven worden voor welke provinciale fietspaden subsidie aangevraagd wordt/zal worden?</p>	<p>Er is voor het aanpassen van Zeeuwse Provinciale fietspaden subsidie aangevraagd. Meer specifiek voor het aanbrengen van led verlichting waardoor de rijloper zichtbaar wordt en de verkeersveiligheid wordt vergroot op het Jaagpad tussen Vlissingen en Middelburg. Daarnaast</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>Vragen n.a.v. teruggevraagde stukken schriftelijke afhandeling: Brief GS 7 juli 2020 <u>Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Zeeuwse Uitvoeringsagenda</u> Daniëlle de Clerck, VVD</p>	<p>Reg.nr. 20030370</p>
	<p>voor het aanleggen van een stuk vrijliggend fietspad van 0,45 km langs de Ritthemstraat. Dit is onderdeel van de afwaardering van de weg van 80 naar 60 km per uur en de daarbij behorende herinrichting. Verder wordt de fietsveiligheid ook meegenomen in verschillende andere infrastructuurprojecten waarbij het aanpassen van de fietsinfrastructuur niet de primaire reden was voor het aanvragen van de subsidie.</p>
<p>Op pagina 13 wordt aangegeven dat van ongevallen vaak de oorzaak niet bekend is. Om de veiligheid te kunnen verbeteren is het wel van belang om oorzaken te kennen. U geeft aan in overleg met de politie na te gaan of een ongevallenprotocol ontwikkeld kan worden. Kunt u aangeven welke stappen u tot op heden heeft ondernomen om in overleg met de politie te komen tot een ongevallenprotocol?</p>	<p>De mogelijkheid te komen tot een ongevallenprotocol is naar aanleiding van ervaring die daarmee elders is opgedaan, in de Zeeuwse Uitvoeringsagenda terecht gekomen. Het is inmiddels besproken met de Politie. In dit gesprek is afgesproken dat we hierover in het kader het jaarplan ROVZ 2021, nadere afspraken maken.</p>

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 13 juli 2020 08:29
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Actieve markering Jaagpad

Hallo [REDACTED]

Dat vleermuizen deze locatie gebruiken is zeer aannemelijk gezien de beplanting op de kanaaldijk. Vleermuizen vliegen waar de insecten te vangen zijn. Waar exact is afhankelijk van de soort. De meeste soorten vliegen rond de boomkronen.

Het jaagpad wordt door fietsers/brommers gebruikt die s avonds verlichting aan zetten op hun voertuig. Tegenwoordig zijn dat behoorlijk felle lampen.

De verlichting van de actieve markering is zodanig 'zwak' dat er geen negatief effect voor vleermuizen te verwachten is.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 9 juli 2020 13:45
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Actieve markering Jaagpad

Beste [REDACTED]

Naar aanleiding van ons telefoongesprek over het Jaagpad het volgende. We hebben een pilot gehouden met actieve markering op de as van het fietspad tussen Vlissingen en Middelburg langs het Kanaal door Walcheren. Dit is goed bevallen waarmee we de situatie definitief willen maken. Nu hoorde ik van een collega van je (kon de correspondentie met hem niet meer vinden) dat er in dit gebied ook vleermuizen aanwezig zijn.

Nu denk ik gezien de locatie van deze markering en de matige lichtuitstraling dat er geen bezwaar zou moeten zijn om deze actieve markering toe te passen. De actieve markering wordt op de as van het fietspad aangelegd (zie foto's). Afstand onderling is pakweg 25 meter.

Project komt eigenlijk vanuit de politiek dat dit fietspad zo donker is en daarmee gevaarlijk. Openbare verlichting plaatsen willen we niet en daarmee denken we met deze toepassing een uitstekend alternatief het hebben.

Ik ben benieuwd naar je reactie.

Groeten,



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 24 juli 2020 14:48
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: proef met verlicht fietspad

Dag allemaal,

Op basis van onderstaande keurige tekst heb ik journalist [REDACTED] gebeld. Zij was blij met de antwoorden maar heeft vermoedelijk nog wat vervolgvragen. Die zet ze voor mij in de mail.

@ [REDACTED] – ik kom vermoedelijk dus nog even bij je terug als dat kan...

@ [REDACTED] – jullie kunnen de vraag als afgedaan beschouwen. Ik zal de vervolgvragen en -antwoorden uiteraard nog even met jullie delen.

@ [REDACTED] – ik heb vooraf nog even met [REDACTED] gebeld. Met hem afgesproken dat we dit nieuws nu louter met [REDACTED] delen, en dat we later – als [REDACTED] dat wil – een momentje organiseren om een en ander feestelijk onder de aandacht te brengen.

Groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 24 juli 2020 10:16
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: proef met verlicht fietspad

Goedemorgen,

Ik heb even intern overlegd en volgens ons kunnen we wel naar buiten treden met het nieuws dat we de actieve markering op het Jaagpad verder gaan uitbreiden.

Ik heb in overleg alvast een opzetje gemaakt voor een persbericht. Mochten daarover nog vragen zijn dan hoor ik het graag.

Actieve markering Jaagpad wordt in september volledig aangebracht

De Provincie Zeeland gaat het project van de actieve markering op het Jaagpad verder doorzetten. Dit naar aanleiding van een geslaagd pilotproject. Het aanbrengen van de rest van de actieve markering zal begin september van dit jaar gerealiseerd worden.

Naar aanleiding van een aantal meldingen van onveilige situaties en klachten dat het in het donker gevaarlijk fietsen is op het Jaagpad heeft de Provincie besloten om actie te ondernemen. Het aanbrengen van openbare verlichting was hier geen optie. Dit omdat de Provincie als beleid heeft om donkere gebieden zoveel als mogelijk donker te houden. Tevens is het een gebied waar veel vleermuizen voorkomen en omdat daarmee rekening gehouden moet worden kan er niet zomaar verlichting geplaatst worden.

Op deze locatie kwam actieve markering door middel van ledspots als meest geschikte oplossing naar voren. De actieve markering houdt in dat er op de as van het fietspad leds worden aangebracht die gevoed worden op zonne-energie. Op diverse locaties heeft de Provincie al actieve markering toegepast en dat naar alle tevredenheid. Er zijn voor het Jaagpad twee proefvakken opgesteld om te kijken of zo'n dergelijke oplossing hier ook zou werken. Dit

heeft de Provincie gedaan met twee verschillende typen van actieve markering. De Provincie is erg tevreden met de resultaten van de beide proeven en heeft daarmee besloten om de beiden opties toe te passen. Een optie voor het gedeelte Vlissingen naar Oost-Souburg en de andere voor het gedeelte Oost-Souburg naar Middelburg.

De Provincie wil het plaatsen van de actieve markering begin september realiseren. Het wordt dan weer eerder donker en daarmee is het wenselijk dat de realisatie voor de donkere dagen is uitgevoerd. Toevalligerwijs is de maand september ook de maand van de verkeersveiligheid en daarmee heeft dit project ook nog eens een raakvlak met een belangrijk thema.

Groeten,



Provinciehuis | Abdij 6, 4331 BK Middelburg | +31 118 631011

Postbus 6001, 4330 LA Middelburg | www.zeeland.nl | [@provzeeland](https://twitter.com/provzeeland) | facebook.com/provinciezeeland | instagram.com/provinciezeeland | dataportaal.zeeland.nl

Van: [Redacted]

Verzonden: woensdag 22 juli 2020 08:07

Aan: [Redacted]

[Redacted]

Onderwerp: RE: proef met verlicht fietspad

Goedemorgen [Redacted]

We horen graag van je! Omdat het een persvraag betreft liefst op korte termijn ☺

Hartelijke groet,

[Redacted]

Van: [Redacted]

Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 16:50

Aan: [Redacted]

CC: [Redacted]

Onderwerp: RE: proef met verlicht fietspad

Goedemiddag,

De bedoeling is om de eerste of de tweede week van september de actieve markering aan te brengen. Voor het gedeelte van Vlissingen naar Souburg moet dit wel lukken. De verwachting is dat dit voor het gedeelte van Souburg naar Middelburg ook wel gaat lukken.

Wel moet ik nog even overleggen met onze omgevingsmanager Ives Vertongen wat er nog moet gebeuren alvorens we naar buiten treden met het nieuws dat we het gehele Jaagpad gaan voorzien van actieve markering.

Ik hou jullie op de hoogte.

Groeten,



Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 15:00

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: FW: proef met verlicht fietspad

Hoi [REDACTED]

Is al bekend wanneer gestart wordt met het aanbrengen van de markeringen in het Jaagpad? Mag dat überhaupt al 'naar buiten'? In de mailwisseling van eind mei tussen jou en Imke staat dat er verschillende partijen geïnformeerd moeten worden, maar wellicht dat dat inmiddels al gebeurd is.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 14:46

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: RE: proef met verlicht fietspad

Hoi [REDACTED]

Ik zie dat [REDACTED] aanwezig is. Weet hij niet wanneer het jaagpad wordt voorzien van reflectoren? Zo niet, dan lijkt het antwoord me netjes.

Groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 14:40

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: FW: proef met verlicht fietspad

Hoi [REDACTED]

Hieronder vraagt [REDACTED] naar de reflectielichtjes in het Jaagpad. In de overdracht van [REDACTED] staat het volgende hierover:

Al jaren wordt er geklaagd dat het jaagpad in de wintermaanden erg donker is. Vorig jaar zijn we gestart met een pilot; het aanbrengen van reflectoren op het jaagpad. Dit is goed bevallen en binnenkort zal het hele jaagpad worden voorzien van deze markeringen. Hiervoor is al eerder aandacht geweest in de pers. Dus wellicht goed om nu weer aandacht aan te besteden.

Betrokken collega: [REDACTED]

Antwoord naar [REDACTED] kan zijn:

We zijn vorig jaar gestart met het aanbrengen van reflectoren in een gedeelte van het Jaagpad, dit was een pilot. Deze markering van de as van het pad is goed bevallen en binnenkort wordt begonnen om het hele Jaagpad te voorzien van de reflectoren. Wanneer dat precies zal zijn is nu nog niet bekend.

Mee eens?

Groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 21 juli 2020 14:27

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: proef met verlicht fietspad

Goedemiddag!

Al enige tijd is het fietspad langs het Kanaal door Walcheren tussen Vlissingen en Souburg op een nieuwe manier verlicht. Als ik het goed begrepen heb, is dit een proef en ik vroeg me af hoe het staat met deze proef en tot wanneer die loopt.

Ik hoop dat je me hierover meer kunt vertellen. Dank je wel alvast!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 26 augustus 2020 16:00
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Actieve markering: is dit het nieuwste van het nieuwste en nog niet eerder landelijk toegepast? Zoiets zei [REDACTED]

Hoi [REDACTED]

Bedankt voor jouw info, dit helpt met het voorbereiden van [REDACTED] mocht hier nog een vraag over zijn. Wat betreft Zeeuw van de Dag: ik begrijp het en is prima, maar is er wellicht nog een kantonnier die er dinsdag 1 sept nog mee bezig is of niemand meer die dag?

Groetjes,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 26 augustus 2020 14:21
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Actieve markering: is dit het nieuwste van het nieuwste en nog niet eerder landelijk toegepast? Zoiets zei [REDACTED]

Hoi [REDACTED]

Hieronder mijn reactie in het groen.

Groeten,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 26 augustus 2020 14:05
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Actieve markering: is dit het nieuwste van het nieuwste en nog niet eerder landelijk toegepast? Zoiets zei [REDACTED]

Hoi [REDACTED]

Ok helder, weet jij welke provincies dit zijn? **Naar dat ik weet heeft de Provincie Gelderland wat projecten gedaan.** En wat de resultaten daarvan zijn, positief? **Bevindingen zal ik na moeten vragen.**
Hoe lang gaat deze pilot draaien aan het Jaagpad? Komt er ook een soort van effectmeting dan? **De pilot is geweest aan de hand van het opstellen van een proefvak op twee delen van het Jaagpad. Gezien de positieve reacties en onze positieve bevindingen gaan we de situatie nu (komende maandag en de dinsdag erna) definitief maken.**
Dit zijn allemaal vragen die eventueel via de pers worden gesteld, vandaar.

Nu een andere vraag:

Ik zoek nog een Zeeuw van de Dag die op 1 september kan worden gebeld over een verkeersveiligheidsactiviteit. Er worden dan rond 7-8 uur in de ochtend gebeld met de vraag: hoe ziet jouw dag er uit vandaag? En aan het eind van de dag: hoe is deze dag verlopen? Is het zo dat jij op 1 september nog bezig bent bij het Jaagpad ook al zijn 31 aug de werkzaamheden deel1 achter de rug? Nog iets verwijderen op 1 september of wellicht is er een andere activiteit die dag voor jou? **Ik snap hem. Ik ben de maandag even bij de start van de uitvoering van de actieve markering om het een en ander even uit te leggen voor de uitvoering, maar de rest van de dag en de dinsdag erna heb ik hier weinig mee van doen. Wellicht bij de 'opening' van [REDACTED].**

Wil jij hierover gebeld worden, is heel kort maar hoor. En maakt wel dat het onderwerp verkeersveiligheid meer aandacht krijgt (tijdens deze hele septembermaand). Als ze zulke vragen stellen heb ik er niet zo veel behoefte aan. Als het enkel gaat om de actieve markering van hoe dat in z'n werk gaat dan kunnen ze me wat mij betreft benaderen. Ik wil best het een en ander vertellen over hoe dit tot stand gekomen is, maar op vragen op hoe ziet jouw werkdag er uit etc. zit ik eigenlijk niet te wachten. Het moet ook affiniteit hebben met de verkeersveiligheid.

Zou heel fijn zijn!

Hoor het wel,

Groetjes,
[REDACTED]

Groeten,
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 25 augustus 2020 17:02

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: Actieve markering: is dit het nieuwste van het nieuwste en nog niet eerder landelijk toegepast? Zoiets zei [REDACTED]

Hoi [REDACTED]

Dit is in diverse provincies al toegepast en ook zijn er enkele projecten langs onze provinciale wegen toegepast. Dat we bij het Jaagpad een pilot hebben toegepast is om te kijken of het op deze locatie ook nut heeft om een dergelijke oplossing toe te passen.

Groeten,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 25 augustus 2020 11:25

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Actieve markering: is dit het nieuwste van het nieuwste en nog niet eerder landelijk toegepast? Zoiets zei [REDACTED]

Groeten,
[REDACTED]



Briefing [REDACTED]
Verkeersveiligheid - Zeeuwse Maand van de Verkeersveiligheid 2020
Infra-activiteit 1 september



‘Opening’ eerste deel Jaagpad met aangebracht actieve markering Middelburg Oost Souburg	
Wanneer?	Op dinsdag 1 september 2020 vanaf 20.30 uur
Locatie	Jaagpad, gedeelte Middelburg—Oost-Souburg ([REDACTED] staan vanaf het punt gebouw Rijkswaterstaat grenzend aan het Jaagpad (ter hoogte van de splitsing – bankje)
Agendareservering?	20:30 – 21:00 uur (Uur gereserveerd in jouw agenda maar vermoed een half uur nodig)
Wie organiseert dit?	Infrabeheer ([REDACTED]) ROVZ ([REDACTED])
Wat houdt deze activiteit in?	Verzoek aan [REDACTED] om een stukje met de fiets een deel van het Jaagpad te fietsen en zo de actieve markering in schemer te ervaren dat op 31 augustus is aangebracht. Het verdere deel van het Jaagpad wordt op 8 september voorzien van deze markering.
Programma:	<ul style="list-style-type: none"> - 20:15 – 20:30 uur [REDACTED] en [REDACTED] wachten jou bij de genoemde locatie op. Er wordt voor een (Provinciedienst-)fiets gezorgd ([REDACTED]); - Pers is uitgenodigd via een persuitnodiging. [REDACTED] geeft door welke media zich heeft aangemeld; - Wanneer pers aanwezig is, starten we met een stukje op de fiets deel Jaagpad vanaf Middelburg-Oost-Souburg (vanaf Schroebrug → pand RWS)
Welke communicatiemiddelen worden ingezet?	<p>Nieuwsitem op ROVZ.nl en social media (dag erna), staat op de kalender als item Zeeuwse Maand vd Verkeersveiligheid, er gaat vanuit het ROVZ een nieuwsbrief over de Zeeuwse Maand naar alle partners vanaf 1 september om start van deze septembermaand aan te kondigen (extra onder de aandacht te brengen).</p> <p>Mogelijk ook een twitterbericht via [REDACTED] (belangrijk dat het Jaagpad veiliger wordt gemaakt door deze actieve markering, van belang voor veel fietsers en wandelaars uit Middelburg, Vlissingen en Oost-Souburg en omstreken).</p>

	Intern plaatst ████████ een berichtje op START –dag erna- zodat onze collega's hiervan op de hoogte zijn + valt onder de Zeeuwse Maand van de Verkeersveiligheid (100% verkeersveilig).
Is de media uitgenodigd? Aanmeldingen?	Vanuit het ROVZ: 1 sept persuitnodiging naar de pers. Aanmeldingen worden doorgegeven door ██████████
Bijzonderheden? + voorbereiding	<p><u>Meer zicht met minder licht</u> Een mooi aspect van deze infra-activiteit is faunabehoud. Het Jaagpad-gebied is een vleermuisrijk gebied. Om deze dieren te beschermen is in overleg met de beleidsmensen gekozen voor deze vorm van verlichting: actieve markering.</p> <p>Pilot actieve markering: In Nederland zijn er al meerdere pilots toegepast met actieve markering. Er wordt altijd getoetst of de markering ook toereikend is. De pilot aan het Jaagpad is na de winterproef geëvalueerd. Er is hierna besloten om deze vorm van markering aan te brengen over de gehele lengte van het Jaagpad. Zo is maandag 31 aug een start gemaakt met het aanbrengen van deze actieve markering, eerste deel Middelburg-Oost-Souburg en vanaf 8 september is het deel Oost-Souburg- Vlissingen aan de beurt. Zo zullen weggebruikers hier veiliger kunnen fietsen en wandelen en zich ook veiliger voelen.</p> <p>Verschil in de actieve markering: Deel Middelburg-Oost-Souburg vv: actieve markering heeft ingeboorde leds. Deel Oost-Souburg-Vlissingen vv: heeft actieve markering met opgelijmde leds. Beiden leveren voldoende licht voor geleiding op het Jaagpad.</p> <p>Energiebesparend en kostenbesparend: Actieve markering heeft ledverlichting met een laag Lumen, energiebesparend dus. Kostenbesparend: de ledlampjes zijn individueel geplaatst (eigen accu, eigen zonnepaneel), vervanging kan ook per stuk.</p> <p>Veiligheidsaspect Jaagpad: Het populaire Jaagpad staat bekend om de donkere fietsroute in de avonden/nacht en vaak fietsen mensen dan via route Oude Vlissingeweg/Abeele/Oost-Souburg-Vlissingen of Nieuwe Vlissingeweg). Het is een sociale route, wandelaars en fietsers genieten vooral van deze mooie route met uitzicht op het water, de bootjes en de natuur. Aangezien deze fiets- en wandelroute zeer populair is, maakt deze actieve markering (geleidingsverlichting) het pad meteen een stukje aangenamer als het schemert, er is zicht op de route, de markering accentueert ook sterker de bochten in de weg (voordeel).</p>

Eerdere media aandacht over de actieve markering:

- Éénmalige vandalisme is opgelost door media-aandacht over dit onderwerp, het is hierna niet meer gebeurd.



▲ Het is pikdonker 's ochtends vroeg op het Jaagpad. © Maurice Steketee

Gevaarlijkste fietspad van Zeeland wordt eindelijk veiliger

VLISSINGEN - Bij nacht en ontij over het Jaagpad tussen Middelburg en Vlissingen fietsen of wandelen? Levensgevaarlijk, vinden veel fietsers die dagelijks over het smalle, onverlichte pad langs het Kanaal door Walcheren rijden. Het regende de afgelopen jaren ongelukken. Scooters botsten op fietsers, hardlopers werden omver gereden door brommers. De provincie heeft nu een eerste stap gezet naar een veiliger Jaagpad: een proef met ledspots.

Maurice Steketee 16-01-20, 20:57 Laatste update: 00:01



▲ Luuk Meesen fietst regelmatig over het Jaagpad tussen Vlissingen en Middelburg. Hij is blij met de ledverlichting op het pad langs het Kanaal door Walcheren. © Dirk Jan Gjeltema

Woede over diefstal ledverlichting op het Jaagpad

OOST-SOUBURG - Bijna een derde van de ledspots die een deel van het Jaagpad langs het Kanaal door Walcheren verlichten, is gestolen. Gebruikers balen, want de ledlichtjes maken het pad tussen de Sloebrug en de draaibrug bij Oost-Souburg een stuk veiliger.

René Hoonhorst 20-01-20, 17:15

Gedeputeerde
belast met
behandeling:

████████████████████

Vergadering PS: 19 maart 2021
Nr: [21155](#)
Agenda nr:
Vergadering GS: 9 februari 2021
Nr: 12348

Onderwerp: Beschikking ministerie van I&W
Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

Voor een aantal infrastructuurprojecten is subsidie aangevraagd in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Op 1 december jl. is van het ministerie van I&W een beschikking ontvangen. Van de zes projecten waarvoor subsidie is aangevraagd zijn er twee niet gehonoreerd en twee gedeeltelijk. In de kredietaanvragen in de najaarsnota 2020 voor deze projecten is rekening gehouden met het verkrijgen van de volledige subsidie, waarbij ook is aangegeven dat indien de subsidietoekenning lager uitpakt, hiertoe een aangepast kredietvoorstel wordt voorgelegd. Voor het dekkingstekort dat nu ontstaat wordt voorgesteld dit op te lossen door een budgettaire neutrale verschuiving tussen verschillende bestaande kredieten te laten plaatsvinden.

Wat willen we bereiken?

Op 1 juli 2020 is door de provincie Zeeland in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 bij het ministerie van I&W voor een 6-tal projecten subsidie aangevraagd. Met deze regeling wordt landelijk beoogd de verkeersveiligheid te bevorderen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Tien jaar lang wordt er door het Rijk jaarlijks € 50 miljoen ter beschikking gesteld, in totaal - inclusief cofinanciering - €1 miljard. Er wordt zodanig geïnvesteerd in de wegen van gemeenten, provincies en waterschappen dat het risico op ongevallen – met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers - zo veel als mogelijk wordt teruggedrongen. In Zeeland hebben we de Zeeuwse uitvoeringsagenda van het SPV vastgesteld waarin, naast aandacht voor infrastructuur, de thema's heterogeniteit, kwetsbare- en onervaren weggebruikers, afleiding en verkeersovertreders zijn uitgewerkt.

De regeling van het ministerie kent strikte voorschriften en criteria. Zo zijn slechts bepaalde maatregelen en kostensoorten subsidiabel. Door de provincie Zeeland is voor de volgende 6 maatregelen in totaal € 1,217 miljoen subsidie gevraagd:

1. N662 - afwaarden Ritthemsestraat (realisatie i.c.m. een rotonde)
2. N290: fase 1; Rtonde Othene met parallelstructuur
3. N664 rotonde, fietspad en bushaltes bij 's Heer Hendrikskinderen
4. Rtonde N666 – Baarlandsezandweg en saneren aansluiting bedrijventerrein
5. Rijbaanscheiding N289 - De Klinker bij Kapelle
6. Ledverlichting Jaagpad Vlissingen - Middelburg

De subsidieregeling is vrij plotseling opgekomen en daarom zijn reeds geplande projecten ingediend, die al vrij ver in voorbereiding waren. De financiële dekking van deze projecten was nog niet (projecten 3, 4 en 5) of niet volledig (projecten 1, 2 en 6) geregeld. Daarom is in de najaarsnota 2020 een aantal kredietvoorstellen aan uw Staten voorgelegd.

Het resultaat van de subsidiebeschikking is dat de projecten 2 en 3 volledig en de projecten 1 en 4 gedeeltelijk zijn gehonoreerd. Voor de projecten 5 en 6 is de gevraagde subsidie van respectievelijk € 136.000 en € 9.375 niet gehonoreerd. Dat betekent dat in totaal voor € 902.000 aan subsidie is gehonoreerd, waardoor er voor € 315.000 een oplossing moet worden gevonden.

Verder is er mogelijk nog een extra tegenvaller, doordat maatregel 1 en 2 op grond van de subsidievoorwaarden binnen één jaar na de beschikking moeten zijn gerealiseerd. Vooral nog is de verwachting dat maatregel 1 tijdig gerealiseerd kan worden. Echter, bij het project N290 rotonde Othene is een vertraging in de grondverwerving opgetreden, waardoor de kans aanwezig is dat tijdige realisatie niet gaat lukken. De Provincie treedt als aankoper voor zowel de gemeente als de provincie op.

Het ministerie van I&V is uitstel gevraagd voor de realisatietermijn, maar niettemin dient vanuit oogpunt van voorzichtigheid, in de wetenschap dat deze realisatietermijn in de praktijk waarschijnlijk niet haalbaar zal zijn, voor alternatieve dekking te worden gezorgd. Immers, de kans is aanwezig dat de aangevraagde en toegekende subsidie van € 252.000 moet worden terug betaald.

Ter oplossing van het hiervoor beschreven dekkingstekort van € 315.000 stellen wij het volgende voor:

1. N662 - afwaarderen Ritthemsestraat (realisatie i.c.m. een rotonde):

De maatregel afwaarderen Ritthemsestraat (1a) wordt tegelijkertijd aanbesteed én uitgevoerd met de maatregel rotonde Ritthemsestraat-A58 (1b). In z'n totaliteit is voor beide maatregelen €1,0 miljoen krediet beschikbaar gesteld.

Voor maatregel 1a is € 374.000 krediet beschikbaar gesteld. De subsidiebeschikking voor dit project is € 79.000 lager dan aangevraagd, doordat bepaalde projectonderdelen niet subsidiabel werden geacht. Daarnaast zijn de projectbegrotingen van zowel 1a als 1b opnieuw doorgerekend op basis van de definitieve besteksramingen. Daaruit volgt dat een klein gedeelte van het tekort op maatregel 1a kan worden opgevangen door het verwachte overschot op maatregel 1b hiervoor in te zetten. Voorgesteld wordt om het krediet voor maatregel 1a met € 79.000 te verhogen en het krediet voor maatregel 1b met € 27.000 te verlagen. Per saldo betekent dat een ophoging van € 52.000

Maatregel 1a heeft een realisatietermijn van één jaar voor wat betreft de toekenning van de SPV subsidie en dient daarom binnenkort te worden aanbesteed. Uitstel van besluitvorming heeft dan financiële consequenties, aangezien de subsidie dan komt te vervallen.

2. N290: fase 1; Rotonde Othene met parallelstructuur:

Dit betreft een gezamenlijk project met de gemeente Terneuzen, waarbij de gemeente de Laan van Othene aanlegt ter ontsluiting van de gelijknamige wijk op de provinciale weg. Eerder is in de provinciale begroting hiertoe een krediet ad € 1.100.000 beschikbaar gesteld.. De gemeente Terneuzen heeft een bijdrage van € 400.000 toegezegd.

Voor de maatregel N290 Othene is een nieuwe projectbegroting opgesteld. Enkele posten kunnen worden geschrapt. Daar staat tegenover dat - gelet op de vertraging - extra indexering moet worden toegepast (op basis van het huidige prijspeil) op de uit te voeren werkzaamheden. Aan de gemeente Terneuzen is conform de eerder gemaakte afspraken een bijdrage naar rato van beider inbreng in de meerkosten gevraagd. Voorgesteld wordt de bijdrage van de gemeente Terneuzen, onder het voorbehoud van de daadwerkelijke toekenning, te verhogen met € 36.000. Uitgaande van deze hogere bijdrage is per saldo een extra krediet ad € 137.000 nodig. Indien de hogere toekenning door de gemeente geen doorgang kan vinden zullen wij uw Staten later een alternatief kredietvoorstel voorleggen.

3. N664 rotonde, fietspad en bushaltes bij 's Heer Hendrikskinderen:

In de najaarsnota 2020 is een krediet verleend van € 1.644.000. De gemeente Goes draagt € 300.000 bij. Het toegekende subsidiebedrag (€ 356.000) was conform de aanvraag. Dit project kan ongewijzigd doorgang vinden.

4. Ronde N666 – Baarlandsezandweg en saneren aansluiting bedrijventerrein:

In de najaarsnota 2020 is voor deze maatregel een krediet verleend ad € 644.000. De rotonde in de N666 wordt op zijn vroegst in 2022 gerealiseerd. De subsidiebeschikking ad € 213.000 is eveneens lager dan gevraagd vanwege het niet subsidiabel zijn van bepaalde projectonderdelen. Op basis van de huidige begroting is een tekort ontstaan van € 109.000. Voorgesteld wordt om het krediet aan te vullen met dit tekort.

5. Rijbaanscheiding N289 - De Klinker bij Kapelle:

Bij het project "De Klinker" is het gemis aan subsidie substantieel. Daarnaast bleek de maatregel bij zowel de gemeente als bij omwonenden (w.o. een landwinkel) op weinig draagvlak te kunnen rekenen. Immers, vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen zou er geen mogelijkheid meer zijn de N289 vanuit De Klinker over te steken om linksaf te slaan. Met als gevolg dat er door een aantal weggebruikers zou moeten worden omgereden. In de najaarsnota 2020 is voor dit project een budget ad € 184.000 beschikbaar gesteld. Alles overziend stellen wij uw Staten voor het project rijbaanscheiding N289 ter hoogte van De Klinker géén doorgang meer te laten vinden. Het budget dat daardoor vrij valt kan worden gebruikt ter dekking van de overige tekorten. Wel beraden wij ons nog op de vraag of het beoogde verkeersveiligheidsdoel op andere wijze kan worden behaald.

6. Ledverlichting Jaagpad Vlissingen – Middelburg:

Alleen de weinig innovatieve belijning bleek voor het ministerie van I&W subsidiabel. De ledverlichting op het Jaagpad hebben we binnen de beschikbare budgetten wel kunnen realiseren. Een extra krediet is daarom niet nodig.

Recapitulerend ontstaat het volgende beeld (tabel 1):

Maatregel	Totale omvang project	Reeds toegekend krediet	Bijdragen derden	SPV subsidie volgens beschikking	Saldo
1a N662 Afwaarderen Ritthemsestraat	534.000	374.000	0	81.000	-79.000
1b N662 Ronde Ritthemsestraat	1.200.000	627.000	600.000	0	27.000
2 N290 Fase 1 Ronde Othene etc.	1.637.000	1.100.000	436.000	0 ¹	-101.000
3 N664 's-Heer Hendrikskinderen	2.300.000	1.644.000	300.000	356.000	0
4 Ronde N666 Baarlandsezandweg	966.000	644.000	0	213.000	-109.000
5 Rijbaanscheiding N289 De Klinker	0	184.000	0	0	184.000
6 Ledverlichting Jaagpad Vlissingen	18.750	18.750	0	0	0
Aanvullend benodigde dekking t.l.v. voorbereidingskosten wegeninvesteringen					-78.000

In totaliteit is voor deze zes maatregelen aanvullend € 78.000 benodigd. Voorgesteld is om hiervoor een beroep te doen op het exploitatiebudget voorbereidingskosten wegeninvesteringen (doelstelling 050105 wegeninvesteringen).

Overigens heeft het aanpassen van de kredieten geen invloed op de oorspronkelijke doorlooptijden van de projecten, alsmede de ingangsdatum van de reeds geraamde afschrijvingslasten. Dit met uitzondering van maatregel 2 N290 fase 1 Ronde Othene waarvan de afschrijvingslasten, als gevolg van eerder genoemde vertraging, in plaats van in 2021, pas vanaf 2023 zullen aanvangen. Voor de andere projecten geldt dat eventuele wijzigingen in (dekking van) afschrijvingslasten meegenomen worden in de reguliere rondes budgetbewaking.

Wat zijn de klimaateffecten?

Er zijn natuurlijk klimaateffecten verbonden aan de aanleg van infrastructuur. Per saldo wordt er als gevolg van dit voorstel één project minder gerealiseerd, namelijk de wegversmalling en uitbuiging bij "de Klinker" in de N289 ter hoogte van Kapelle. De overige projecten blijven ongewijzigd en dit voorstel heeft uitsluitend als doel de financiële dekking te realiseren. Per saldo is het klimaateffect positief want als gevolg van het niet aanleggen van "de Klinker" worden er minder grondstoffen gebruikt, minder fossiele brandstoffen verstoekt en is sprake van een lagere CO2 en stikstof uitstoot.

¹ Toegekend SPV N290 Othene = €251.854 Niet opgenomen in tabel, want niet uitvoerbaar in 2021, wat wel voorwaarde 'SPV korte termijn' is.

Wat mag het kosten?

Voornamelijk als gevolg van een lagere subsidieverlening door het ministerie van I&W op grond van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is er een tekort ontstaan op een aantal projectbudgetten. Voorgesteld wordt dit op te lossen door desbetreffende kredieten te verhogen door:

- Het project "Rijbaanscheiding N289 - De Klinker bij Kapelle" niet uit te voeren en het voor dit project verleende budget ad € 184.000 te laten vervallen;
- Het budget voorbereidingskosten wegeninvesteringen (doelstelling 050105 Wegeninvesteringen) met € 78.000 te verlagen.
- De verschillende betrokken investeringskredieten te verlagen dan wel op te hogen conform eerder genoemd voorstel, te dekken uit twee bovenstaande voorstellen.
- Deerschikking van de afschrijvingslasten, die voortkomt uit het aanpassen van de kredieten, meerjarig budgettair neutraal te laten verlopen via de dekkingsreserve wegeninvesteringen.

Na besluitvorming op dit Statenvoorstel zal in een volgende begrotingswijziging de aanpassingen van de kredieten worden verwerkt in de meerjarenbegroting.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerpbesluit.

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris

Ontwerpbesluit

Onderwerp:

Beschikking ministerie van I&W Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

De Staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 9 februari 2021, nr. 12348;

besluiten:

1. Het project "Rijbaanscheiding N289 De Klinker bij Kapelle" niet uit te voeren en het voor dit project verleende budget ad € 184.000 te laten vervallen ten gunste van de kredietoverschrijdingen op maatregel 1a, 2 en 4, zoals genoemd in tabel 1 van dit Statenvoorstel;
2. Een bedrag ad € 78.000 in 2021 te onttrekken aan de exploitatiepost voorbereidingskosten wegeninvesteringen (doelstelling 050105 Wegeninvesteringen) en toe te voegen aan de dekkingsreserve wegeninvesteringen ter dekking van de kredietoverschrijdingen op maatregel 1a, 2 en 4;
3. Het krediet voor project 1b Realisatie rotonde Ritthemsestraat-A58 te verlagen met € 27.000 en deze vrijval inzetten ter dekking van de kredietoverschrijdingen op maatregel 1a, 2 en 4;
4. Een extra bijdrage van de gemeente Terneuzen voor het project N290 fase 1 rotonde N290 ad € 36.000, onder voorbehoud van positieve besluitvorming door de gemeente Terneuzen, op te nemen in het krediet van maatregel 2;
5. De kredieten van maatregelen 1a, 2 en 4 op te hogen met de volgende bedragen:

a. de N662 afwaarderen Ritthemsestraat	€ 79.000
b. de N290 fase1 rotonde N290	€ 137.000
c. de rotonde N666 – Baarlandsestrandweg ea	€ 109.000
6. De afschrijving van het krediet van maatregel 2 aan te vangen vanaf 2023;
7. Deerschikking van de afschrijvingslasten van maatregel 1a, 1b, 2, 4 en 5, meerjarig budgettair neutraal te laten verlopen via de dekkingsreserve wegeninvesteringen
8. In een volgende begrotingswijziging de aanpassingen van de kredieten te verwerken in de meerjarenbegroting