

MAATREGELENPAKKET VERKEERSVEILIGHEID GRONINGEN 2011 - 2020

SAMEN VEILIG OP WEG

**Deel A: beleid en speerpunten
Verkeer - en Vervoerberaad Groningen (VVB)**

Groningen, 12 juli 2012

INHOUDSOPGAVE

DEEL A

hoofdstuk 1	inleiding
hoofdstuk 2	beleidskader
hoofdstuk 3	hoofdpunten verkeersveiligheidsanalyse 2005 - 2009
hoofdstuk 4	speerpunten verkeersveiligheid 2011 - 2020
hoofdstuk 5	meerjarenuitvoeringsprogramma 2011 - 2020

DEEL B

bijlage 1	conclusies verkeersveiligheidsanalyses 2005 - 2009
bijlage 2	analyse verkeersongevalsgegevens 2005 - 2009
bijlagen a tot en met j: zie deel B	

SAMENVATTING

waarom een maatregelenpakket?

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat iedereen dagelijks raakt. Iedereen, klein of groot neemt deel aan het verkeer of verneemt via de media wanneer zich weer een (ernstig) ongeval heeft voorgedaan. Niemand wil veroorzaker of slachtoffer zijn van een ongeval en het liefst zien we een volledig verkeersveilige samenleving.

Om de samenleving zo verkeersveilig mogelijk te maken heeft het Rijk in 2009 doelstellingen geformuleerd: maximaal 500 verkeersdoden in 2020 en maximaal 10.600 ernstige verkeersgewonden. Ter vergelijking: in 2010 vielen er 640 verkeersdoden. Deze doelstellingen kunnen alleen worden bereikt wanneer iedereen meewerkt: regionale- en lokale overheden, politie, verkeersveiligheidsorganisaties en de weggebruiker zelf. Samenwerking staat dan ook centraal bij het bereiken van een verkeersveilige provincie. Het Verkeer en Vervoerberaad (VVB) speelt daarin een belangrijke rol.

In het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) hebben de gezamenlijke overheden afgesproken dat de nationale doelstellingen vertaald worden in provinciale en regionale doelstellingen. Dit betekent voor Groningen maximaal 25 verkeersdoden en 300 ernstige ziekenhuisgewonden in 2020. Natuurlijk wordt gestreefd naar een zo gering mogelijk aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.

Ook is in het NMB afgesproken dat de doelen worden uitgewerkt in regionale en provinciale maatregelenpakketten. Daarbij moet rekening worden gehouden met regionale omstandigheden, zodat maatregelen op de verkeersveiligheidsproblematiek in het betreffende gebied kunnen worden gericht.

De maatregelenpakketten worden door de gezamenlijke partners opgesteld; in Groningen is het maatregelenpakket "*Samen Veilig op Weg*" een product van het VVB. De nota is opgebouwd uit twee onderdelen: deel A (beleid en speerpunten) en deel B (bijlagenrapport met analyse en conclusies verkeersongevallengegevens).

Deel A

In deel A komen het beleid, de verkeersveiligheidsanalyses en de speerpunten aan de orde.

rijksbeleid

Het rijksbeleid is verwoord in de "Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte" (SVIR) en het "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020". De in het strategisch plan opgenomen maatregelen zijn gericht op mens, voertuig en infrastructuur waarbij 12 aandachtsgebieden worden onderscheiden. Het gaat hierbij met name om ouderen, beginnende automobilisten, fietsers en kinderen. Ook agressief rijgedrag ("hufters") vormt een speerpunt evenals de aanpak van onveilige wegsituaties (infrastructuur).

provinciaal beleid

De provincie voert het rijksbeleid uit en vertaalt dit naar regionale doelstellingen en uitvoeringsmaatregelen. De "3 E - aanpak" is daarbij succesvol. Dit betekent dat niet alleen infrastructurele maatregelen worden getroffen, maar ook educatie, communicatie, voorlichting en verkeershandhaving worden ingezet om de

verkeersveiligheid te verbeteren. Op verscheidene provinciale wegen gebeurt dit in de vorm van Gericht Verkeerstoezicht (GVT - projecten).

Naast een actief beleid voor de provinciale wegen, neemt de provincie als partner deel in het Verkeer en Vervoerberaad (VVB). Het VVB heeft een stimulerende en coördinerende taak op het gebied van verkeersveiligheid, o.a. voor verkeerseducatie.

verkeersveiligheid 2005 - 2009

In deze periode zijn er in Groningen 120 dodelijke verkeersslachtoffers geregistreerd en 1677 ziekenhuisgewonden. Het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de categorieën 18 - 24 jaar en 50-plus is gestegen, ten opzichte van de periode 1999 - 2003. Het aantal verkeersdoden vertoont een wisselend verloop.

In de afgelopen jaren zijn een groot aantal onveilige wegsituaties opgelost door de aanleg van rotondes, de bouw van ongelijkvloerse kruisingen, wegaanpassingen, en veiliger fietsoversteken. Toch blijven er een paar ernstige black spots bestaan o.a. Julianaplein, en de Westelijke Ringweg met de kruising Pleidenbrug.

Uit de verkeersveiligheidsanalyse blijkt dat er in de provincie nog steeds sprake is van gevaarlijke wegvakken/wegsegmenten. Deze zijn voor rijk, provincie en gemeenten in beeld gebracht. Uit de analyses blijkt dat vrijwel alle ongevalsoorzaken snelheid gerelateerd zijn zoals onvoldoende afstand houden, te hard rijden, of het maken van een inschattingfout bij inhalen.

Van de 1797 ernstige slachtofferongevallen (doden en ziekenhuisgewonden) wordt bijna driekwart veroorzaakt door zes ongevalstypen:

- a. ongevallen met (brom)fietsers
- b. eenzijdige rij-ongevallen
- c. voorrangsongevallen (brom)fiets
- d. kop-staart ongevallen
- e. voorrangsongevallen auto
- f. ongevallen met voetgangers

In paragraaf 4 van hoofdstuk 3 worden de ongevalstypen nader geanalyseerd. Deze analyses vormen de input voor de speerpunten van het VVB-verkeersveiligheidsbeleid voor de periode 2011 - 2020 "Samen Veilig op Weg".

aandachtsgebieden verkeersveiligheidsbeleid 2011 - 2020

Het voorgaande maatregelenpakket (2007 - 2010) is gebaseerd op de ongevallenanalyse over de periode 1999 - 2003. Deze analyses hebben geleid tot een maatregelenpakket bestaande uit onderstaande negen aandachtsgebieden:

1. verbetering van de verkeersveiligheid op kruispunten en wegvakken ("black spots")
2. het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in de stad Groningen
3. de aanpak van gevaarlijke routes en wegvakken in de provincie: infrastructuur, educatie en handhaving
4. het verminderen van de ongevalsbetrokkenheid van 16,5 - 24 jarige beginnende (auto)bestuurders
5. het terugdringen van het aantal eenzijdige ongevallen

6. het blijven inzetten op permanente verkeerseducatie
7. het versterken van de communicatie en educatie van verkeershandhaving
8. veiligheid van vracht- en bestelverkeer
9. duidelijkheid voor weggebruikers over wat we van ze verwachten.

De ongevalanalyse over de jaren 2005 - 2009 en de twee workshops die in december 2010 en mei 2011 zijn gehouden hebben geresulteerd in vier nieuwe aandachtgebieden. Naast de analyse zijn deze nieuwe thema's gebaseerd op de trends en (mobiliteits) ontwikkelingen die zijn voorzien in de komende 10 jaar. Ook is het beleid zoals opgenomen in de rijksnota "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020" betrokken bij de vier speerpunten. Uit de analyse bleek ook dat de bestaande negen aandachtgebieden onverkort gehandhaafd moeten blijven.

De vier nieuwe aandachtgebieden zijn:

10. extra aandacht voor planning en afstemming van verkeersveiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden en omleidingsroutes
11. extra aandacht voor verkeersveiligheid van de groeiende groep oudere verkeersdeelnemers
12. subjectieve verkeersonveiligheid: landbouwverkeer, schoolomgevingen, woonwijken
13. aanpak verkeersveiligheid (brom)fietsverkeer.

De 13 aandachtgebieden staan beschreven in de paragrafen 4.2.1 en 4.2.2.

van 13 aandachtgebieden naar 5 speerpunten

De stuurgroep VVB heeft aangegeven dat het verkeersveiligheidsbeleid voor de periode 2011 – 2020 gericht moet zijn op een vijftal te onderscheiden speerpunten. Deze vijf *speerpunten* zijn gebaseerd op het rijksbeleid en het verkeersveiligheidsbeleid van de VVB-partners, zoals gemeenten, provincie, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, politie en Openbaar Ministerie.

De 9 speerpunten uit het voorgaande maatregelenpakket 2007 – 2010 en de vier nieuwe, gebaseerd op o.a. de ongevalanalyse 1999 – 2003, worden aangemerkt als *aandachtgebieden*.

voortgang en evaluatie

Jaarlijks wordt aan de stuurgroep van het VVB een voortgangsrapportage aangeboden. Deze rapportage geeft de stand van zaken van de uitvoering van de 5 speerpunten weer. Daarnaast wordt ieder half jaar een bijeenkomst georganiseerd waarbij de presentatie van uitgevoerde maatregelen en behaalde resultaten centraal staat. Ook is deze bijeenkomst bedoeld om vast te stellen welke nieuwe trends en ontwikkelingen er plaatsvinden en of daar in het maatregelenpakket aandacht aan moet worden besteed.

Kortom: het meerjarenuitvoeringsprogramma 2011 - 2020 van "Samen Veilig op Weg" is een dynamisch programma.

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat iedereen dagelijks raakt. Iedereen, klein of groot neemt deel aan het verkeer of verneemt via de media wanneer zich weer een (ernstig) ongeval heeft voorgedaan. Niemand wil veroorzaker of slachtoffer zijn van een ongeval en het liefst zien we een volledig verkeersveilige samenleving.

De praktijk is echter weerbarstig. In 2010 vielen er 640 verkeerdoden op de Nederlandse wegen en werden er 19.200 zware verkeersgewonden met ziekenhuisopname geregistreerd. Ten opzichte van het cijfer van 2009 (18.600) is er sprake van een toename van 3%. De rijksoverheid heeft in 2009 doelstellingen geformuleerd om de verkeersonveiligheid terug te brengen: 500 verkeersdoden in 2020 en 10.600 ernstige verkeersgewonden.

Deze landelijke doelstellingen zijn opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020. De doelstellingen kunnen alleen worden gehaald wanneer iedereen meewerkt: regionale en lokale overheden, politie, verkeersveiligheidsorganisaties en niet in de laatste plaats, de weggebruiker zelf. Samenwerking staat centraal bij het bereiken van een verkeersveilige provincie. Het Verkeer en Vervoerberaad (VVB) speelt daarin een belangrijke rol.

In het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) is afgesproken dat de nationale doelstellingen vertaald worden in provinciale en regionale doelstellingen. Dit betekent voor Groningen maximaal 25 verkeerdoden en 300 ernstige ziekenhuisgewonden in 2020. Dit zijn maximale aantallen waarbij het streven gericht is op een zo gering mogelijk aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.

Ook is in het NMB afgesproken dat de doelen worden uitgewerkt in regionale en provinciale maatregelenpakketten. Hierbij kan rekening worden gehouden met specifiek regionale omstandigheden, zodat maatregelen specifiek op de verkeersveiligheidsproblematiek in het betreffende gebied kunnen worden gericht.

De maatregelenpakketten worden door de gezamenlijke partners opgesteld; in Groningen is het maatregelenpakket "*Samen Veilig op Weg*" een product van het VVB.

Deze nota bestaat uit twee onderdelen: deel A en deel B. In deel A komen het beleid, de verkeersveiligheidsanalyses en de speerpunten aan de orde. Deel B omvat een bijlagenrapport waarin de analyses en conclusies van de ongevallencijfers over de jaren 2005 – 2009 zijn opgenomen.

leeswijzer

In deel A wordt in hoofdstuk 2 het rijks- en provinciale verkeersveiligheidsbeleid weergegeven. De landelijke doelstellingen worden gepresenteerd evenals de 12 aandachtgebieden die in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 zijn opgenomen. Extra aandacht wordt besteed aan de fietsongevallen en de stijgende groep ouderen die daarbij betrokken is. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in de provincie Groningen en wordt aangegeven wat de landelijke doelstellingen voor Groningen betekenen.

In hoofdstuk 3 wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste resultaten van de verkeersveiligheidsanalyse over de jaren 2005 - 2009. Hierbij is onderscheid gemaakt in blackspots, gevaarlijke routes en gevaarlijke wegvakken. Uit de analyse blijkt dat er een vijftal dominante ongevalstypen is te onderscheiden, zoals eenzijdige rij-ongevallen of kop-staart ongevallen. Deze vijf ongevalstypen omvatten ruim 72% van alle ongevallen met dodelijke afloop of ziekenhuisopname.

Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse en de trends en ontwikkelingen die in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 staan beschreven, zijn in hoofdstuk 4 de aandachtsgebieden van het verkeersveiligheidsbeleid van het VVB opgenomen. Uit de analyse blijkt o.a. dat deze punten, zoals opgenomen in het huidige maatregelenpakket 2007 - 2010 ook voor het nieuwe maatregelenpakket van toepassing zijn. Daarnaast zijn een viertal nieuwe aandachtsgebieden aan het pakket toegevoegd, o.a. ten aanzien van verkeersveiligheid van ouderen en het onderwerp subjectieve verkeersonveiligheid.

In hoofdstuk 5 worden de speerpunten van het verkeersveiligheidsbeleid beschreven, waar het VVB zich de komende jaren op gaat richten.

HOOFDSTUK 2. BELEIDSKADER

2.1. Rijksbeleid

Het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid is de afgelopen jaren succesvol gebleken. Dat stelt het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020, dat op 10 juli 2008 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Het aantal verkeersslachtoffers is flink gedaald tot 791 verkeersdoden (2007) en 16.750 ziekenhuisgewonden (2006).

Iedere verkeersdode en -gewonde is er één te veel, reden om zowel op landelijk-regionaal en lokaal niveau te werken aan een krachtige aanpak van de verkeersonveiligheid. Naast de infrastructuur is verandering van het gedrag van verkeersdeelnemers een speerpunt om een verkeersveiliger Nederland te realiseren. We willen bij de top vier van verkeersveilige landen ter wereld blijven behoren. Dat is geen eenvoudige opgave gezien de dichtheid van het wegennet van ons land en de ruim 16 miljoen inwoners.

De "Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte" vervangt de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte van de vorige kabinetten. In de structuurvisie is een aantal essentiële onderdelen van beleid uit de PKB Nota Mobiliteit (NoMo) deel IV opgenomen, die (gewijzigd) van kracht blijven. Met betrekking tot de verkeersveiligheid is aangegeven dat het nationale doel een permanente verbetering van de verkeersveiligheid omvat door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden.

Het nationale doel voor 2020 is:

- een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020
- een reductie van het aantal ernstige verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020 (14.800 in 2010). Een ernstige verkeersgewonde is een slachtoffer van een verkeersongeval dat als gevolg daarvan met letsel opgenomen is geweest in het ziekenhuis.
- behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie in 2020

De doelstelling voor de verkeersdoden is door het Nationaal Mobiliteitsberaad vastgesteld onder de voorwaarde dat de maatregelen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden uitgevoerd, dat de voertuigtechnologie de verwachtingen waarmaakt en "Anders Betalen voor Mobiliteit" wordt uitgevoerd. De indicator ziekenhuisgewonden is door het rijk met instemming van andere overheden in 2010 aangepast in "ernstige verkeersgewonden".

Daarnaast wordt in de Structuurvisie gesteld dat de registratie van doden en ernstige verkeersgewonden in het verkeer op een voldoende niveau gehandhaafd blijft.

De ambitie van het "Strategisch plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020" is gericht op een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De maatregelen zijn gericht op zowel mens, voertuig als infrastructuur. Daarbij worden 12 aandachtsgebieden onderscheiden:

- *kwetsbare verkeersdeelnemers*: voetgangers, fietsers, motorrijders, berijders van bromfiets of brommobiel, kinderen, ouderen en beginnende bestuurders
- *veroorzakers*: bestuurders onder invloed, snelheidsovertreders, vracht- en bestelverkeer

- *huffers*: iemand die roekeloos rijgedrag vertoont en zich niet houdt aan de gedragsregels waar een normale weggebruiker zich aan houdt.
- *infrastructuur*: enkelvoudige ongevallen en 50/80 km-wegen.

verkeersdoden

In het Nationaal Mobiliteitsberaad (voorjaar 2009) is besloten om het aantal *verkeersdoden* bij te stellen: van 900 naar 750 (in 2010) en van 580 naar 500 in 2020. In 2010 waren er 640 verkeersdoden te betreuren, een daling van 11% ten opzichte van 2009. Een kwart van de verkeersdoden betreft fietsers: in 2010 ca. 160 dodelijke fietsslachtoffers.

ernstige verkeersgewonden

De definitie en doelstelling voor *ziekenhuisgewonden* is met de kamerbrief "AO Verkeersveiligheid" van 6 mei 2010 gewijzigd in een reductie van het aantal *ernstige verkeersgewonden* tot 14.800 in 2010 en 10.600 in 2020. De ontwikkeling met betrekking tot de ernstig gewonden in het verkeer verloopt minder voorspoedig. In 2010 zijn er 19.200 ernstige verkeersgewonden gevallen, een stijging van 3% ten opzichte van 2009 (brief aan TK van 18 oktober 2011). Na een geleidelijke daling van het aantal gewonden vanaf midden jaren 90 is sinds 2006 een trendbreuk zichtbaar en neemt het aantal ernstig gewonden toe.

Uit landelijke analyses blijkt dat de helft van alle ernstige gewonden in het verkeer uit fietsers bestaat: ruim 9.000 fietsers die met letsel in het ziekenhuis worden opgenomen. 60% hiervan (5.400) wordt in een ziekenhuis opgenomen vanwege een enkelvoudig fietsongeval.

Daarnaast worden jaarlijks 71.000 (!) fietsers op een spoedeisende hulp afdeling van een ziekenhuis behandeld.

Bij de andere vervoerswijzen (auto, voetganger) is sprake van een daling of stabilisatie, maar sinds 2002 is bij de fietsers een duidelijke opwaartse trend te zien. De belangrijkste oorzaak hiervan is de sterke toename van het aantal enkelvoudige ongevallen, in het bijzonder met fietsers van 50 jaar en ouder.

De oververtegenwoordiging van deze leeftijdscategorie hangt samen met de vergrijzing. Bovendien is bij valpartijen met de fiets het letselrisico voor ouderen hoger vanwege fysieke beperkingen en een tragere reactiesnelheid.

Ook in 2009 was het aantal ernstig gewonden bij ongevallen *zonder* betrokkenheid van een motorvoertuig (9.400) voor het eerst groter dan bij het totaal aantal ongevallen *met* betrokkenheid van een motorvoertuig (9.100).

In het "Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011 - 2012" van het Rijk zijn verschillende maatregelen opgenomen die moeten bijdragen aan het terugdringen van het aantal ernstig gewonden. Hierbij wordt speciale aandacht besteed aan enkelvoudige fietsongevallen en de veiligheid van oudere verkeersdeelnemers. De uitvoering van deze maatregelen is inmiddels ter hand genomen. Zo is door het Fietsberaad in april 2011 een publicatie uitgebracht over enkelvoudige fietsongevallen: "Samenwerken aan een veilige fietsomgeving".

verkeersveiligheid 2011

Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu heeft op 19 april 2012 de cijfers van de verkeersdoden in 2011 bekend gemaakt. Het aantal verkeersdoden is gestegen van 640 in 2010 naar 661 in 2011. In de provincie Groningen is sprake van een toename van één verkeersdode: in 2010: 25 en in 2011: 26.

Uit de landelijke analyse blijkt dat de toename vooral fietsers betreft en dan voornamelijk de oudere fietsers. Verder valt er een toename te constateren van verkeersdoden op 50 km. wegen (binnen de bebouwde kom).

In juni 2012 worden de verkeersveiligheids cijfers van het aantal ernstige verkeersslachtoffers gepubliceerd. Zowel de toename van het aantal verkeersdoden en de verwachte stijging van het aantal ernstige verkeersslachtoffers vormen input voor de update van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat na de zomer door de minister zal worden gepubliceerd.

Vanwege omissies in de registratie van ongevallen over het jaar 2010, zijn er geen betrouwbare verkeersveiligheids cijfers beschikbaar; 2010 is voor wat betreft het uitvoeren van een betrouwbare verkeersveiligheidsanalyse een "verloren jaar".

Uit informatie van de SWOV (factsheet Verkeersdoden in Nederland, juni 2011) blijkt dat bijna de helft van de verkeersdoden autobestuurders of inzittenden zijn. Afgemeten naar de bevolkingsomvang vallen er verhoudingsgewijs veel doden in het verkeer onder jonge verkeersdeelnemers (16 - 24 jaar) en ouderen (65 jaar en ouder). Kinderen (0 - 15 jaar) komen relatief weinig om in het verkeer. Ook blijkt uit de SWOV-informatie dat tweederde van de verkeersdoden op wegen buiten de bebouwde kom valt.

voertuigtechnologie

Het bereiken van de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling in 2020 hangt in grote mate af van een in Europees verband te realiseren vergaande verbetering van de voertuigtechnologie. Wanneer hiervan geen sprake is zal het aantal verkeersdoden in 2020 maximaal 780 kunnen zijn en het aantal ziekenhuisgewonden maximaal 14.150. De effecten van de invoering van rekening rijden (prijnsbeleid) zijn berekend op een extra reductie van 60 doden en 1.250 ziekenhuisgewonden in 2020.

provinciale en regionale maatregelenpakketten

De nationale doelstelling werkt voor alle decentrale overheden (gemeenten en provincies) in gelijke mate door in de provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle decentrale overheden de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2020. Het VVB, bestaande uit de decentrale overheden en de bestuurlijke en maatschappelijke partners werken deze doelen uit in provinciale en regionale maatregelenpakketten, die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens). Voor Groningen is dit verwoord in dit maatregelenpakket "*Samen veilig op Weg*".

Het Rijk, de decentrale overheden en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeershandhaving vormt het belangrijkste sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale

plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij aanleg van nieuwe infrastructuur en bij onderhoud van bestaande infrastructuur essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK) aan op alle wegen.

2.2. beleid Provincie Groningen

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat traditioneel hoog op de agenda staat in de provincie Groningen. Ook Groningen spant zich in om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In de afgelopen jaren zijn er de nodige inspanningen gepleegd om de verkeersveiligheid te bevorderen. Daarbij gaat het nadrukkelijk niet alleen om infrastructurele maatregelen, maar ook om maatregelen op het gebied van de educatie, communicatie, voorlichting en de verkeershandhaving (ook wel de drie E's genoemd: Engineering, Education en Enforcement). In de provincie Groningen beschouwen we het bevorderen van de verkeersveiligheid nadrukkelijk niet alleen een taak van de verschillende overheden, maar ook van politie, Openbaar Ministerie en maatschappelijke organisaties zoals Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland (VVN). Het Verkeer en Vervoerberaad Groningen (VVB) fungeert als het regionale platform waar de betrokken partijen elkaar treffen en afspraken maken.

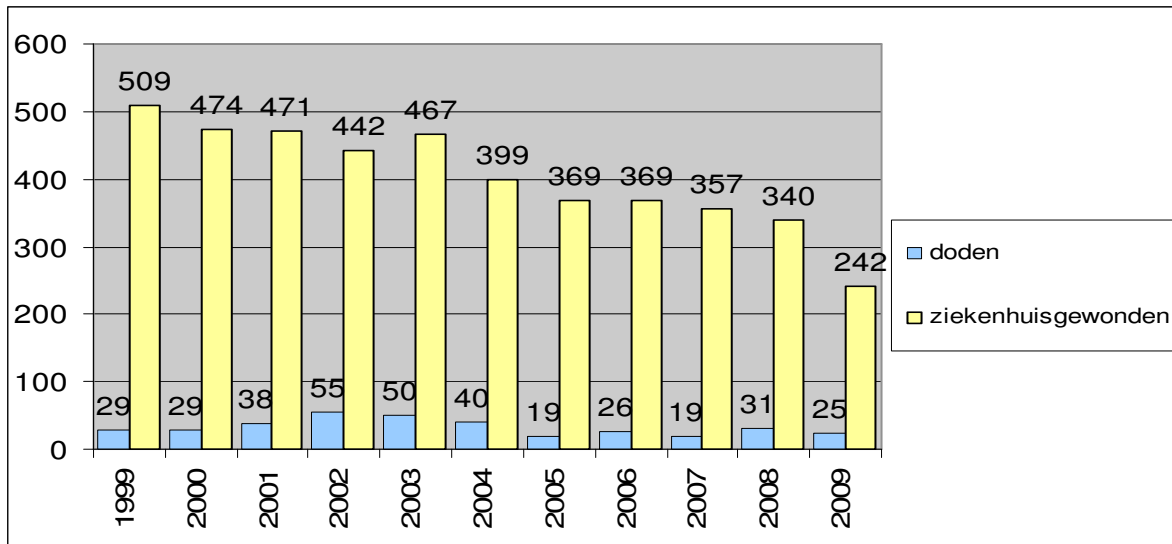
Het VVB constateert dat ook door de jarenlange samenwerking in o.a. de GVT-projecten (Gericht VerkeersToezicht), de betrokken partijen elkaar in onze provincie over het algemeen heel goed weten te vinden.

Eenzijds is er in de loop van de jaren geïnvesteerd in maatregelen direct gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid (aanleg rotondes, ongelijkvloerse kruisingen etc.). Daarnaast lift het aspect verkeersveiligheid traditioneel mee in de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden.

Ook grootschalige doorstromingsbevorderende maatregelen zoals in uitvoering op de ringwegen van de stad Groningen (Oostelijke Ringweg, Zuidelijke Ringweg) zijn heel nadrukkelijk van invloed op de verkeersveiligheid. Door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen worden zeer onveilige situaties opgelost.

2.2.1. De ontwikkeling van de onveiligheid in de provincie

Figuur 1 geeft een beeld van de ontwikkeling van het aantal mensen dat de afgelopen jaren in Groningen als gevolg van een verkeersongeval is overleden dan wel in het ziekenhuis is opgenomen.



Figuur 1: Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden 1999-2009 in de provincie Groningen

Uit figuur 1 blijkt dat de verkeersveiligheid in de provincie de laatste jaren is verbeterd: het aantal ziekenhuisgewonden neemt af. Tegelijkertijd moet geconstateerd worden dat de verkeersonveiligheid nog steeds veel leed veroorzaakt; daarom blijft een actieve aanpak van de verkeersonveiligheid in de provincie noodzakelijk.

Bij de cijfers over het aantal ziekenhuisgewonden moet het volgende worden opgemerkt. De geconstateerde daling van 340 ziekenhuisgewonden in 2008 naar 242 in 2009 is vrij fors: een afname van bijna 100. In de jaren daarvoor blijkt de afname geringer te zijn. In de komende jaren zal moeten blijken of er werkelijk sprake is van een dergelijke forse afname zodat geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een trendbreuk.

Wanneer uit de analyses van de verkeersongevallen over de komende jaren blijkt dat het aantal ziekenhuisgewonden de komende jaren rond de 340 blijft, dan is er sprake van een éénmalige omstandigheid. Een betrouwbare en actuele ongevallenregistratie blijft een essentiële bron voor een goed verkeersveiligheidsbeleid.

2.2.2. De doelstelling voor 2020 nader bezien

Cijfers met betrekking tot verkeersdoden en gewonden over opeenvolgende jaren kunnen soms, zonder een direct aanwijsbare reden, sterk fluctueren. Zo was voor het landelijke peiljaar 2002, in vergelijking met de jaren 2001 en 2003 het aantal verkeersdoden in onze provincie opvallend hoog en het aantal ziekenhuisgewonden relatief laag. Het is zuiverder om voor het vaststellen van de VVB-ambities een driejarig gemiddelde aan te houden zodat fluctuaties in de ongevals cijfers zoveel mogelijk worden geminimaliseerd. Het VVB is het platform om de nationale doelstelling te realiseren. Uitgaande van het gemiddelde van de jaren 2001 t/m 2003 is als taakstelling geformuleerd maximaal 25 doden en 300 ziekenhuisgewonden in 2020.

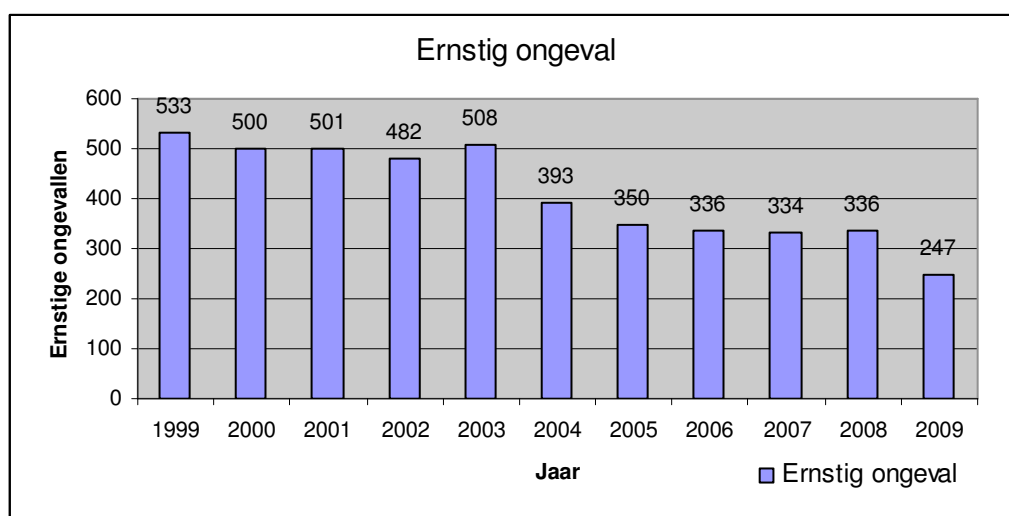
In tabel 1 wordt de gevolgde rekenwijze weergegeven.

	Doden	Ziekenhuis gewonden (zhg)	Totaal ernstige slachtoffers (doden + zhg)
2001	38 (37)	471 (422)	509 (459)
2002	55 (45)	442 (375)	497 (420)
2003	50 (43)	467 (408)	517 (451)
Totaal over 3 jaren	143	1380	1523 (1330)
Gemiddeld per jaar	$143:3 = 47.67 > 48$	$1380:3 = 460$	$1523:3 = 507.6 = 508$
Gewenste reductie 2020	$-47\% = 22.4 > 23$	$-34\% = 156.4 \rightarrow 157$	
Gewenste uitkomst in 2020:	$48-23 = 25$ max	$460-157 = 303 \rightarrow$ 300 max	
(tussen haakjes = de aantallen ongevallen waarbij de slachtoffers vielen)			

Tabel 1: Vertaling van de landelijke doelstelling naar het effect voor de provincie Groningen

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de rijksoverheid gaat zowel uit van een reductie van het aantal doden als van het aantal ziekenhuisgewonden. Echter, in het ongevalsproces is het min of meer een zaak van toeval of een ernstig ongeval eindigt in dodelijk dan wel zwaar lichamelijk letsel. Bij het proces van het zoeken naar oplossingen richt het VVB zich op *alle* ongevallen met ernstige afloop: ongevallen die leiden tot dodelijk letsel en ongevallen met een ziekenhuisopname.

Figuur 2 toont de ontwikkeling van het aantal ernstige verkeersslachtofferongevallen (doden en zwaargewonden) in onze provincie in de jaren 1999 t/m 2009.



Figuur 2: Ontwikkeling van het aantal ernstige verkeersslachtofferongevallen (doden en ziekenhuisgewonden)

De analyse is gebaseerd op de ongevalgegevens t/m 2009. De definitieve verkeersveiligheidsgegevens (doden en ziekenhuisgewonden) over 2011 worden door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) in de zomer van 2012 gepresenteerd.

Als gevolg van problemen met betrekking tot de ongevallenregistratie zijn er geen betrouwbare cijfers voor het jaar 2010 beschikbaar.

HOOFDSTUK 3

HOOFDPUNTEN VERKEERSVEILIGHEIDSANALYSES 2005 - 2009

In de periode 2005 - 2009 zijn in Groningen 120 dodelijke verkeersslachtoffers geregistreerd en 1677 ziekenhuisgewonden. De belangrijkste conclusies uit de analyse van de verkeersveiligheidsgegevens over de jaren 2005 tot en met 2009 luiden als volgt:

3.1. algemene gegevens

In deze paragraaf wordt een vergelijking gemaakt van de ongevals cijfers over de perioden 1999 - 2003 en 2005 - 2009. Iedere periode beslaat vijf jaar; in totaal tien jaar. De belangrijkste conclusies uit deze vergelijking staan hieronder weergegeven. Gedetailleerde informatie is opgenomen in deel B, bijlage 2: analyse verkeersongevalsgegevens 2005 - 2009.

De hoofdconclusies uit de vergelijking van de periode 1999 - 2003 en 2005 - 2009 zijn:

- het totaal aantal ernstige verkeersslachtoffers in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jarigen is gestegen van 18% tot 21%;
- het totaal aantal ernstige verkeersslachtoffers in de leeftijdscategorie 25 t/m 39 jarigen gedaald van 27% naar 22%;
- het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de leeftijdscategorie 50-plus is gestegen van 25% naar 30%;
- het aantal verkeersdoden geeft een wisselend verloop maar neemt de laatste twee jaar af;
- het aantal ziekenhuisgewonden is sterk afgenomen van 471 (2000) naar 242 (2009), een daling van 49% (zie tabel 1).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
verkeersdoden	29	38	55	50	40	19	26	19	31	25
ziekenhuisgewonden	471	471	442	467	399	369	369	357	340	242
totaal	500	509	497	517	439	388	395	376	371	267

Tabel 1. Ontwikkeling verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in de provincie

3.2. black spots

Uitgaande van de ongevallen over de jaren 2007, 2008 en 2009 zijn er in de provincie zes *ernstige* black spots op kruisingen (ernstige black spot: in drie jaar zes of meer slachtofferongevallen) en 50 overige black spots (overige black spot: 12 of meer ongevallen met letsel en/of schade in drie jaar).

Alle *ernstige* black spots bevinden zich op wegen in de stad Groningen, o.a. het Julianaplein (rijk), de kruisingen Westelijke Ringweg/Pleiadenbrug (provincie) en Boterdiep/Korreweg (gemeente). Voor de meeste locaties geldt dat door de betrokken wegbeheerders inmiddels maatregelen in voorbereiding zijn cq de komende jaren worden uitgevoerd.

Het overzicht van black spots op provinciale wegen is opgenomen in het Beleidsplan Verkeersveiligheid provinciale wegen van de provincie Groningen.

Uit de ongevalanalyses blijkt dat er steeds minder ernstige black spots zijn. Hieruit blijkt dat het effect van het in de afgelopen jaren ingezette verkeersveiligheidsbeleid duidelijk z'n vruchten begint af te werpen. Dit is een verheugende ontwikkeling. Er is echter wel sprake van een verschuiving van kruispunten naar wegvakken; dit leidt tot een diffuus ongevalbeeld omdat de ongevallen over een grotere afstand zijn verspreid.

3.3. gevaarlijke wegvakken/segmenten

Om een goed beeld te krijgen waar en onder welke omstandigheden de ernstige slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden, is het noodzakelijk de gevaarlijke routes op te delen in logische wegvakken, zogenaamde wegsegmenten. Dit zijn weggedeelten die zich onderscheiden in een eigen vormgeving of gebruik. Voorbeelden zijn: een 60 km zone, een sterke toe- of afname van de verkeersintensiteit, een traverse door een dorp of een weg met veel bochten.

Op deze manier kunnen verbanden worden gelegd tussen ongevalstypen op het betreffende wegvak en de vormgeving van de weg en haar omgeving. Door deze nieuwe manier van analyseren wordt meer inzicht verkregen in de verkeersonveiligheid van de weg: *waar* vinden de ongevallen plaats en *welke* maatregelen moeten er worden getroffen? Ook wordt de combinatie van maatregelen die moeten worden genomen vastgesteld; een geïntegreerde aanpak van handhaving, aanpassing van infrastructuur en voorlichting etc.

De tien gevaarlijkste weggedeelten zijn uitgesplitst naar wegbeheerder: rijk, provincie, gemeente.

3.4. meest voorkomende ongevallen

Uit de analyse van de ernstige slachtofferongevallen (ziekenhuisgewonden en doden: in totaal: 1797) over de jaren 2005 tot en met 2009 blijken een zestal dominante ongevalstypen. Dit betreft ruim 72% van zowel de ongevallen met dodelijke afloop als ziekenhuisopnames. De dominante ongevalstypen zijn:

a. ongevallen met (brom)fietsers (41%)

In totaal zijn er 734 ernstige verkeersslachtoffers gevallen: 42 met dodelijke afloop en 692 ziekenhuisgewonden.

b. eenzijdige rij-ongevallen (32,5%)

In totaal zijn er 585 ernstige verkeersslachtoffers gevallen: 54 met dodelijke afloop en 531 ziekenhuisgewonden.

c. voorrangsongevallen (brom)fiets (15,7%)

In totaal zijn in deze categorie 283 ernstige slachtoffers gevallen in de periode 2005 t/m 2009: 270 ziekenhuisgewonden en 13 dodelijke slachtoffers.

d. kop-staart ongevallen (9,7%)

In de periode 2005 t/m 2009 zijn in deze categorie 174 ernstige slachtoffers gevallen: 168 ziekenhuisgewonden en 6 dodelijke slachtoffers.

e. voorrangsongevallen auto (8,2%)

In totaal zijn in deze categorie 148 ernstige slachtoffers gevallen: 143 ziekenhuisgewonden en 5 dodelijke slachtoffers.

f. ongevallen met voetgangers (6,5%)

Er zijn in de periode 2005 t/m 2009 118 ernstige slachtoffers gevallen: 109 ziekenhuisgewonden en 9 dodelijke slachtoffers.

Ongevallen met bromfiets (a) en voetgangers (f) zijn ongevallen waarbij een categorie verkeersdeelnemers (bromfietzers, fietsers en voetgangers) is betrokken: het gaat bij deze twee categorieën om de *ongevalsbetrokkenheid*.

Eenzijdige rij-ongevallen (b), voorrangsongevallen met (brom)fietsers (c), kop-staart ongevallen (d) en voorrangsongevallen met auto's (e) zijn ongevallen waarbij het om de *toedracht* (het ontstaan) van het ongeval gaat. In de categorieën a en f komen de categorieën b, c, d en e voor. Dat is de reden dat het totaal aantal ongevallen hoger uitkomt dan 1797 en het percentage boven de 100% ligt.

3.5. alcohol en verdovende middelen

Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat het aandeel alcoholongevallen in de provincie Groningen ten opzichte van het landelijk gemiddelde ongunstig is. Uit landelijk onderzoek naar rijden onder invloed blijkt dat in de provincies Groningen en Drenthe het minst wordt gedronken in het verkeer. Maar wanneer er wordt gedronken blijkt dit ook stevig te worden gedaan. Kortom: de kans dat iemand met alcohol op achter het stuur wordt aangetroffen is laag, maar als iemand betrapt wordt dan blijkt degene vaak *veel* te hebben gedronken en is hij/zij juist de veroorzaker(ster) van ongevallen.

Uit het SWOV-onderzoek blijkt dat in de periode 2005 tot en met 2009 bij 12 van de 120 dodelijke verkeersslachtoffers er sprake was van alcoholgebruik (10%). Van de 1677 ziekenhuisgewonden is bij 180 sprake van alcoholgebruik (11%). (1999 - 2003: 10,3%).

De meeste ernstige slachtofferongevallen (doden en ziekenhuisopname) vinden plaats op gemeentelijke wegen (67%). 33% van de dodelijke alcoholongevallen vindt plaats op provinciale wegen; voor ongevallen met ziekenhuisopname is dit percentage 25.

HOOFDSTUK 4 - AANDACHTSGEBIEDEN VERKEERSVEILIGHEID 2011 - 2020

In hoofdstuk 3 is een analyse gegeven van de verkeersongevallen over de jaren 2005 - 2009. In dit hoofdstuk (4) wordt een vertaling van de conclusies van de ongevallenanalyse gegeven, uitmondend in een Maatregelenpakket Verkeersveiligheid 2011 - 2020 (hoofdstuk 5).

De resultaten van de ongevallenanalyse worden gebruikt om vast te stellen of de huidige aandachtsgebieden (o.a. aanpak black spots, gerichte benadering van de groep 18 - 24 jarige beginnende (auto)bestuurders en het blijven inzetten op educatie) van het vigerende Maatregelenpakket nog "houdbaar" zijn. De nieuwe ongevalcijfers kunnen ook leiden tot verschuiving van prioriteiten en aanpassing van de bestaande aandachtsgebieden of toevoeging van nieuwe.

De aandachtsgebieden vormen de basis voor de vijf speerpunten van het verkeersveiligheidsbeleid van het VVB. In jaarlijkse uitvoeringsprogramma's vindt de uitwerking van het Maatregelenpakket in concrete maatregelen en acties plaats.

4.1. Aandachtsgebieden verkeersveiligheidsbeleid

4.2.1. houdbaarheid van de huidige aandachtsgebieden

Het huidige maatregelenpakket 2007 - 2010 is tot stand gekomen door analyse van de verkeersongevallen over de periode 1999 tot en met 2003. Deze analyses hebben geleid tot een maatregelenpakket met negen aandachtsgebieden. In de nota van 2007 zijn deze gebieden als speerpunten benoemd.

Het vigerende maatregelenpakket omvat de volgende aandachtsgebieden (speerpunten):

1. verbetering van de verkeersveiligheid op kruispunten en wegvakken ("black spots")
2. het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in de stad Groningen
3. de aanpak van gevaarlijke routes en wegvakken in de provincie: infrastructuur, educatie en handhaving
4. het verminderen van de ongevalsbetrokkenheid van 16,5 - 24 jarige beginnende (auto)bestuurders
5. het terugdringen van het aantal eenzijdige ongevallen
6. het blijven inzetten op permanente verkeerseducatie
7. het versterken van de communicatie en educatie van verkeershandhaving
8. veiligheid van vracht- en bestelverkeer
9. duidelijkheid voor weggebruikers over wat we van ze verwachten.

Bij het opstellen van het nieuwe maatregelenpakket is het van belang om eerst vast te stellen of de huidige aandachtsgebieden van het verkeersveiligheidsbeleid nog actueel zijn en om continuering vragen. Dit kan worden vastgesteld op basis van de analyses van de ongevallenanalyses over de periode 2005 tot en met 2009. Hieruit blijkt of er aanpassingen nodig zijn c.q. nieuwe aandachtsgebieden moeten worden toegevoegd.

Uit deze analyse blijkt dat de aandacht voor verkeersveiligheidsmaatregelen nog steeds gericht moet zijn op de huidige aandachtsgebieden. Deze moeten dan ook onverkort gehandhaafd blijven. Dit uitgangspunt is ook gebaseerd op de uitkomsten van de workshop met gemeenten, politie, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties die in december 2010 is gehouden. Uit de analyses komt naar voren dat de jonge, beginnende automobilisten verantwoordelijk zijn voor een groot aandeel in de ernstige verkeersslachtoffers. Ook de categorie 60-plussers vraagt extra aandacht, vooral waar het (brom)fietsers en voetgangers betreft. Tevens verdienen 60-plus automobilisten aandacht in verband met het langer sociaal actief blijven in de samenleving.

Het verminderen van het aantal rij-ongevallen (periode 2005 - 2009: 510 slachtofferongevallen) blijft onverminderd een speerpunt. Permanente inzet van educatie en handhaving blijft, meer dan in het verleden, noodzakelijk. Dit is des te meer van belang omdat de kans om infrastructurele maatregelen te realiseren afneemt, gezien de financiële situatie van de decentrale overheden (gemeenten en provincie). Ook de bezuinigingen op de BDU (Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer) zorgen voor een verminderd investeringsvolume.

In de afgelopen decennia is een forse slag gemaakt in het verbeteren van de verkeersveiligheid door de aanpak van onveilige wegvakken en kruispunten. De aanpak van gevaarlijke kruisingen (black spots), de aanleg van rotondes, aanleg vrijliggende fietspaden en ongelijkvloerse kruisingen heeft bijgedragen aan een forse reductie van het aantal ongevallen. Ook de invoering van Duurzaam Veilig (functie, inrichting en gebruik van de weg in overeenstemming met elkaar brengen) heeft bijgedragen aan het feit dat Nederland tot de vier veiligste landen ter wereld behoort. Die positie wil Nederland graag behouden, zoals de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte stelt.

Ook bij beheer- en onderhoudsmaatregelen van bestaande wegen wordt de afgelopen jaren meer rekening gehouden met verkeersveiligheid. Gemeenten en provincie nemen bij onderhoudswerkzaamheden aan wegen ook verkeersveiligheidsmaatregelen mee, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met het Duurzaam Veilig inrichten van de infrastructuur.

Bij groot onderhoudswerkzaamheden is in veel situaties de infrastructuur ook op "Duurzaam Veilig niveau" gebracht, o.a. door realisering van de essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK) en de daaraan gekoppelde weginrichting (o.a. belijning).

Toch zijn er nog een aantal gevaarlijke situaties die verbeterd moeten worden. De aanpak van black spots, de inzet op gevaarlijke routes in de provincie en het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers in de stad blijven belangrijke speerpunten.

Ook het gericht benaderen van de groep 18 - 24 jarige beginnende (auto)bestuurders en het terugdringen van het aantal rijongevallen blijven thema's waar permanente aandacht aan besteed moet worden. Uit analyse van deze ongevallen blijkt dat de oorzaak vrijwel nooit een gevolg is van de weginrichting (infrastructuur) maar van het onaangepaste gedrag van deze automobilisten, zeker bij de categorie beginnende

automobilisten. Daarom blijft structurele verkeerseducatie voor jonge automobilisten vanuit de overheid en maatschappelijke organisaties (zoals VVN, Fietzersbond, jongerenorganisaties, ANWB) én handhaving door de politie onverminderd noodzakelijk.

Veiligheid van vracht- en bestelverkeer is een aandachtsgebied in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020. In situaties waar sprake is van veel (internationaal) vrachtverkeer (Randstad, Brabantse stedenrij, regio Arnhem/Nijmegen, Venlo) vinden aparte controles plaats; in de regio Groningen vormt vracht- en bestelverkeer onderdeel van reguliere controles. Door de Regiopolitie wordt voor het verbeteren van de veiligheid van het bestel- en autoverkeer een project gestart waarbij communicatie en handhaving centraal staan. In Groningen zijn bij 12% van de dodelijke verkeersslachtoffers en bij 12% van de ernstige verkeersslachtoffers vracht- of bestelwagens betrokken.

Uit onderzoek blijkt dat de proef met LZV's (Lange Zware Vrachtwagencombinaties) geslaagd is. Er zijn thans ca. 400 van dergelijke combinaties op de weg, maar de verwachting is dat dit aantal zal stijgen naar ca. 1.000. De megatrucks mogen alleen op autosnelwegen en autowegen komen in speciaal aangewezen ontheffingsgebieden, bijvoorbeeld de route tussen een autoweg en bedrijventerrein (gemeentelijk wegnnet).

4.2.2 Aandachtsgebieden 2011 - 2020

In paragraaf 4.2.1. is aangegeven dat de aandachtsgebieden uit het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid 2006 - 2010 nog steeds actueel zijn en onverkort gehandhaafd moeten blijven.

De huidige punten zijn besproken in twee workshops met vertegenwoordigers van gemeenten, politie, VVN, Fietzersbond, Kamer van Koophandel, LTO en Cumela op 7 december 2010 en 16 mei 2011. Naast de huidige negen aandachtsgebieden zijn door de deelnemers vier nieuwe benoemd. Deze zijn gebaseerd op de nieuwe ongevalanalyses en de trends en ontwikkelingen die zijn voorzien in de komende tien jaar.

nieuwe aandachtsgebieden

10. extra aandacht voor planning en afstemming van verkeersveiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden en omleidingsroutes
11. extra aandacht voor verkeersveiligheid van de groeiende groep oudere verkeersdeelnemers
12. subjectieve verkeersonveiligheid: landbouwverkeer, schoolomgevingen, woonwijken
13. aanpak verkeersveiligheid (brom)fietsverkeer.

In deze paragraaf worden deze aandachtsgebieden beschreven en wordt aangegeven waarop het verkeersveiligheidsbeleid in Groningen gericht moet zijn.

Nadrukkelijk moet worden gesteld dat er bij de 13 aandachtspunten geen sprake is van een volgorde in prioriteit. In de workshops is geconstateerd dat alle aandachtsgebieden voor de periode 2011 - 2020 actueel zijn. Aan alle thema's moet gedurende de gehele periode prioriteit én uitvoering worden gegeven.

1. verbetering van de verkeersveiligheid op kruispunten en wegvakken (black spots)

De aanpak van gevaarlijke kruispunten en wegvakken blijft ook de komende tien jaar een speerpunt van het verkeersveiligheidsbeleid. De black spots op provinciale wegen worden opgenomen in het Beleidsplan Verkeersveiligheid provinciale wegen. Gemeentelijke black spots worden aangepakt in het kader van de uitvoering van een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) of Mobiliteitsplan van de betreffende gemeente.

Black spots hebben betrekking op een kruispunt en in sommige situaties een wegvak. Met een goede aanpak van black spots kunnen slachtoffers worden bespaard en daarom blijft de aanpak van black spots onverminderd belangrijk.

Naast het Beleidsplan zijn in het Meerjarenuitvoeringsprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van de provincie Groningen een aantal projecten opgenomen waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Het gaat hierbij om de Oostelijke Ringweg (N46) en de Zuidelijke Ringweg (A7/N7) in Groningen en de wegverbindingen Veendam - Pekela - Stadskanaal - Ter Apel (N366) en Groningen - Lauwersoog (N361). Deze projecten zijn ook opgenomen in het "Coalitieakkoord provincie Groningen 2011 - 2015".

2. het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in de stad Groningen

De stad Groningen speelt een centrale rol in het nationale (Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen - Assen) en regionale verkeers- en vervoersbeleid. Van de ernstige verkeersslachtoffers (totaal: 1797 over de periode 2005 - 2009) vindt bijna 30% plaats op wegen binnen de gemeente Groningen. De overige 70% vindt verspreid over de provincie plaats.

Daarnaast is de top tien van de black spots (kruispunten en wegvakken) in de provincie gelegen in de gemeente Groningen. De meeste black spots zijn in beheer bij het Rijk (Julianaplein, A7, A28) of provincie (kruispunt westelijke Ringweg/Pleiadenbrug, en diverse kruispunten op de Oostelijke Ringweg). Bij de gemeentelijke black spots is in veel situaties sprake van complexe verkeerssituaties, zoals de kruising Korreweg/Boterdiep. De gemeentelijke black spots over de periode 2007 - 2009 betreffen:

1. kruispunt Boterdiep - Korreweg
2. kruispunt Atoomweg - Hoendiep
3. kruispunt Eemsgolaan - Peizerweg (kruising busbaan)
4. kruispunt A-weg - Friesestraatweg

De gemeente heeft inmiddels maatregelen uitgevoerd op de kruispunten 1, 2 en 3. In 2011 vinden evaluaties plaats van de kruispunten 1 en 3, zodat de eerste effecten van de maatregelen kunnen worden vastgesteld. Uit analyse van de ongevallen op het kruispunt Boterdiep - Korreweg blijkt dat de voorrangsongevallen vooral tussen fiets en auto plaatsvinden en op rustige momenten gebeuren: 's avonds en in het weekend. In de komende jaren wordt deze situatie gereconstrueerd in het kader van de aanleg van de tramlijn Hoofdstation - Zernike.

Uit de evaluatiestudie van de kruising Atoomweg - Hoendiep is gebleken dat door aanpassing van de kruising (afsluiting van de links- en rechtsafstroken) het aantal letselongevallen van 12 in 2007 naar één in 2010 is teruggebracht.

De Regiopolitie Groningen heeft een onderzoek uitgevoerd naar de beleving van de verkeersveiligheid in de stad onder fietsende studenten. De studenten konden via de website www.groningenfietstveilig.nl hun reactie geven. 90% van de studenten heeft specifieke locaties genoemd waar zij zich onveilig voelen. De resultaten uit de enquête bevestigen het beeld van de gemeente Groningen zelf: smalle straten waar bussen rijden, taxi's, brommers en scooters en drukke kruispunten met veel voetgangers zijn locaties waar studenten zich verkeersonveilig voelen.

Uit de Verkeersveiligheidsrapportage 2009 van de gemeente Groningen blijkt, dat het aantal ernstige ongevallen de afgelopen jaren is gedaald. Naast de specifieke aanpak van black spots en investeringen in (nieuwe) infrastructuur besteedt de gemeente aandacht aan verkeerseducatie. Dat de gemeente hier actief mee aan de slag is, blijkt uit het budget voor verkeerseducatie dat voor 2011 en 2012 jaarlijks ca. € 97.000,= bedraagt, waarvan 50% uit de VVB - subsidieregeling ("één euro voor één euro") wordt gefinancierd.

3. de aanpak van gevaarlijke routes en wegvakken: infrastructuur, educatie en handhaving

De gevaarlijke routes zijn bekend; het zijn zowel rijks-, gemeentelijke als provinciale wegen. Soms is niet de gehele route als "gevaarlijk" aan te merken, maar betreft het één of enkele weggedeelten of locaties. Niet goed op de infrastructuur afgestemd gedrag is vaak de oorzaak van een ongeval, bijvoorbeeld rijden met te hoge snelheid.

De Regiopolitie richt de aandacht op deze wegen en heeft haar informatie gestuurde handhavingsprogramma hierop afgestemd. Dit programma is informatie gestuurd omdat de handhaving gericht wordt op bepaalde gedragingen die ongevallen moeten voorkomen. De politie richt zich niet alleen op routes maar ook op bepaalde wegsegmenten. Op basis van informatie (de ongevalsoorzaken) richt de politie haar programma in. Zo wordt op het ene wegvak gehandhaafd op snelheid en op een ander wegvak op bumperkleven (voorkomen kop-staart ongevallen). Ook "staande houding" is een effectief middel; de politie is zichtbaar aanwezig. Hiervan kan een corrigerende werking uitgaan voor andere weggebruikers. Naast handhaving zijn ook educatieve maatregelen en/of infrastructurele voorzieningen noodzakelijk om de route of het wegvak verkeersveiliger te maken.

Een voorbeeld van een geïntegreerde aanpak van infrastructuur, educatie en handhaving is de "drie E-aanpak", voorheen GVT (Gericht Verkeerstoezicht). Begin 2009 is gestart met het 3E-project "N366 Veilig". In een samenwerkingsproject van politie, Openbaar Ministerie, de gemeenten Veendam, Pekela, Stadskanaal en Vlagtwedde en de provincie wordt de N366 (Veendam - Pekela - Stadskanaal - Ter Apel) veiliger gemaakt. De doelstellingen liggen hoog: in 2015 moet het aantal ongevallen en het aantal slachtofferongevallen met de helft zijn teruggebracht door maatregelen gericht op infrastructuur, educatie en handhaving.

4. het verminderen van de ongevalsbetrokkenheid van 16,5 - 24 jarige beginnende (auto)bestuurders

In het vorige maatregelenpakket is uitgegaan van de groep 18 tot 24 jarige automobilisten. Deze groep komt in de ongevalstatistieken steeds als knelpunt naar voren. In de periode 2004 tot 2008 zijn de 18 tot 24 jarige automobilisten bij 29% van de verkeersongevallen betrokken. 18% van alle ernstige slachtofferongevallen is veroorzaakt door deze categorie verkeersdeelnemers en de 18 - 24 jarigen zijn in 21% van de ongevallen zelf het slachtoffer. Hun aandeel in de mobiliteit is beperkt: deze categorie maakt maar voor 8% deel uit van alle verkeersdeelnemers.

Deze leeftijdscategorie 18 tot 24-jaar is vaak de veroorzaker van eenzijdige ongevallen, meestal een gevolg van hoge snelheid en de macht over het stuur verliezen. De kans op een ongeval is bij deze leeftijdsgroep 4 tot 6 keer groter dan bij verkeersdeelnemers in de andere leeftijdscategorieën. Verder is uit onderzoek gebleken dat het ongevalsrisico voor jonge mannen in de afgelopen jaren minder is gedaald dan het risico voor ervaren mannen.

Veel ongevallen gebeuren 's nachts en dan vooral in het weekend.

Beïnvloeding van het gedrag bij deze groep is niet eenvoudig.

Bij een gerichte benadering van deze groep verkeersdeelnemers kan niet worden volstaan met een éénmalige activiteit. Ieder jaar komen er nieuwe "jonge automobilisten" bij, zodat hernieuwde én blijvende aandacht voor deze groep noodzakelijk is. De actieve, directe benadering van deze groep moet gericht zijn op het verkrijgen van inzicht in hun eigen risicovolle gedrag en de gevolgen die dat voor henzelf en andere heeft. Het gaat daarbij niet om het trainen van vaardigheden om veilig aan het verkeer deel te nemen maar om te ervaren wat de gevolgen kunnen zijn én kennis te nemen van hoe en waarom een veranderde attitude bijdraagt aan de verkeersveiligheid van henzelf en andere verkeersdeelnemers. Het effect hiervan moet merkbaar zijn in het verkeersgedrag van de jonge automobilisten maar ook in de ongevalsbetrokkenheid.

De ervaringen met en de effecten van de gerichte benadering van de jonge automobilisten moeten worden geëvalueerd. De conclusies en aanbevelingen moeten niet alleen in toekomstige projecten worden geïmplementeerd maar ook resulteren in wettelijke inbedding van het gehele rijbewijstraject.

Er zijn educatietrajecten ontwikkeld waarbij jonge automobilisten op een aantrekkelijke, eigentijdse en uitdagende manier bewust worden gemaakt van hun gedrag. Zij maken kennis met het effect van hun eigen gedrag én het effect van hun gedrag op het gedrag van anderen.

experiment met begeleid rijden

Inmiddels is de leeftijdsgrens voor het halen van het rijbewijs verlaagd naar 17 jaar. Dit betekent dat ook educatieprojecten in leeftijd "vervroegd" moeten worden. De grens moet dus niet bij 18 jaar, maar bij 17 jaar worden gelegd.

Sinds 1 november 2011 is het experiment begeleid rijden "2todrive" ingevoerd. Doelstelling hiervan is het bereiken van een lager ongevalsrisico voor jonge bestuurders. Uit onderzoek in andere landen waar begeleid rijden is ingevoerd blijkt

dat de verhoogde rij-ervaring voordat iemand zelfstandig rijdt, zorgt voor een veiliger beginnende bestuurder: in Duitsland: ca. 30% minder ongevallen en ruim 20% minder overtredingen. Ook rijden zij minder onder invloed van alcohol of drugs. Gelet op deze positieve ervaringen wordt ook in Nederland gestart met een experiment "begeleid rijden". De kenmerken daarvan zijn:

- jongeren kunnen vanaf 16,5 jaar theorie examen afleggen en met rijles beginnen
- vanaf 17 jaar mogen ze het praktijkexamen B afleggen
- wanneer zij hiervoor slagen mogen zij vanaf hun 17^e onder begeleiding rijden

De 17 jarige deelnemers aan het experiment moeten in het bezit zijn van een geldig rijbewijs B. Zij zijn feitelijk en juridisch bestuurder van het voertuig in de zin van de Wegenverkeerswet 1994. De begeleider moet in het bezit zijn van een begeleiderspas. Op deze pas staan de namen van maximaal vijf personen die de bestuurder als coach heeft aangewezen.

Aan de begeleiders zijn enkele eisen gesteld:

- coachen van de deelnemer, verrichten geen bestuurdershandelingen en geven geen rijles
- hebben minimaal 10 jaar een geldig rijbewijs
- hebben geen antecedenten in het verkeer
- zijn tijdens het begeleiden niet onder invloed

De looptijd van het experiment is maximaal 6 jaar, tot medio 2017. In 2015 vindt een tussentijdse evaluatie plaats en besluitvorming over de status van het begeleid rijden. Men verwacht dan dat in 2017 dan het experiment wordt omgezet in een definitieve wet.

Sinds het Begeleid (auto)Rijden is ingevoerd, is de minimum leeftijd voor het theorie-examen AM2 (bromfiets) omlaag gegaan van 17 naar 15½ jaar. Hiermee wordt bereikt dat jongeren het halen van het brommerrijbewijs niet overslaan en wachten tot zij 17 jaar zijn om aan het begeleid rijden te gaan deelnemen.

Door de verlaging van de "brommerleeftijd" naar 15½ wordt voorkomen dat jongeren een jaar verkeerseducatie gaan missen en zonder in het bezit te zijn van een brommerrijbewijs toch gaan brommer rijden. Het gevolg van het missen van een theorie en praktijkexamen kan zijn dat het aantal brommerongevallen zal toenemen, omdat jongeren zonder praktijkervaring en theorie examen gaan brommer rijden. Deze groep jongeren richt zich namelijk op het behalen van het autorijbewijs vanaf 17 jaar en neemt het risico om geen brommerexamens af te leggen. Er zal stringent gehandhaafd moeten worden en ervoor gezorgd moeten worden dat de drempel voor het halen van het brommerrijbewijs wordt verlaagd.

5. het terugdringen van het aantal eenzijdige ongevallen

Deze categorie ongevallen heeft betrekking op eenzijdige ongevallen (in de berm raken) of botsingen met een vast voorwerp (boom, verkeersbord). Een eenzijdig ongeval is een ongeval waarbij in principe één partij betrokken is.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de eenzijdige ongevallen naar wegbeheerder.

	binnen bebouwde kom	buiten bebouwde kom	totaal
Rijk	2	68	70
Provincie	31	132	163
Gemeente	170	182	352
totaal	203	382	585

Bermongevallen worden o.a. tegengegaan door verbreding of verbetering van bermen (aanbrengen bermbeton). Met het verbeteren van de wegbermen door het aanbrengen van bermbeton zijn inmiddels op de N388 (A7 - Sebaldeburen en Lauwerszijl), de N993 (Bedum - Ten Boer), N865 (Ten Post - Schildwolde) en N996 (Garrelswaer - Winsum: tussen Stedum en Sint Annen) goede ervaringen opgedaan. De ervaringen met bermverbredingen op de N46 (Eemshavenweg) en de N366 (Veendam - Ter Apel) zijn ook positief.

Voor de aanpassing van de wegen was de veronderstelling dat de snelheid van het verkeer zou toenemen, omdat de wegbreedte wordt verbreed. Uit evaluatiestudies die voor deze wegen zijn gehouden is gebleken dat het aanbrengen van bermbeton de snelheid van het verkeer niet of nauwelijks heeft beïnvloed; deze is op genoemde wegen niet wezenlijk afgenomen of gestegen. Het is nog te vroeg om een uitspraak te doen over het effect op de verkeersveiligheid; de periode waarin de maatregelen zijn uitgevoerd is te kort geleden. Tot op heden zijn hierover echter geen klachten ontvangen van politie, weggebruikers of gemeenten.

Vaak zijn de eenzijdige ongevallen een direct gevolg van hoge snelheid en afleiding. Het gericht inzetten van handhaving door de politie en educatie-activiteiten helpt bij het terugdringen van dit type ongevallen (zie ook bij 3: het aanpakken van gevaarlijke routes in de provincie). Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) organiseert educatiecampagnes over het thema afleiding. Ook organiseert zij voorlichting over veilig uit de berm komen en "vermoeidheid, wordt geen slaaprijder".

6. het blijven inzetten op permanente verkeerseducatie

Verkeerseducatie blijft één van de belangrijkste speerpunten van het VVB-verkeersveiligheidsbeleid, zowel bij gemeenten, provincie, politie en verkeersveiligheidsorganisaties als VVN.

Zoals hiervoor is aangegeven is het aantal black spots de laatste jaren sterk afgenomen door een actief verkeersveiligheidsbeleid van zowel rijk, gemeenten als provincie. Wegvakken zijn verbeterd, nieuwe wegen aangelegd en gevaarlijke kruispunten veranderd in rotondes.

Er blijven echter gevaarlijke routes en wegvakken bestaan. Naast structurele handhaving door de politie is *educatie* een essentiële pijler van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit betreft zowel educatieprogramma's afgestemd op specifieke doelgroepen zoals jonge verkeersdeelnemers, ouderen en fietsers, als communicatie rond nieuwe verkeersregels, "strepen op de weg" etc. (Zie verder

Beleidskader Verkeerseducatie 2012 - 2015).

Het VVB vindt het belangrijk dat educatieactiviteiten waarvoor lokaal draagvlak bestaat, ook lokaal worden uitgevoerd. Er zijn ook educatieactiviteiten die in VVB-kader opgezet kunnen worden, zoals rijgedrag (snelheid, bumper kleven, alcohol) en voorlichting over landbouwverkeer. Andere activiteiten, bijvoorbeeld voorlichting over het modderprotocol, kunnen beter regionaal (samenwerkende gemeenten) of lokaal worden uitgerold.

7. het versterken van de communicatie en educatie van verkeershandhaving

De afgelopen jaren is door de Regiopolitie Groningen veel capaciteit gestoken in verkeershandhaving. Vanaf september 2002 is een regionaal verkeershandhavingsteam actief dat zich richt op de "helmgrasfeiten" (helm, gordel, roodlicht negatie, alcohol en snelheid) en taakaccenten, zoals afleiding in het verkeer en het tegengaan van gevaarlijk rijgedrag. Uitgangspunt hierbij is dat hoofdzakelijk op die plaatsen wordt gecontroleerd waarvan op grond van objectieve gegevens blijkt dat de verkeersveiligheid in het geding is, op basis van ongevalcijfers en snelheidsinformatie uit de meetlussen die door wegbeheerders worden verstrekt. Hier ligt een relatie met informatie gestuurd handhaven door de regiopolitie (zie speerpunt 3).

Verkeershandhaving vormt één van de onderdelen van de "3 E's": education, engineering en enforcement. De wegbeheerder zorgt voor infrastructurele maatregelen (engineering) en de politie stemt de handhaving (enforcement) daarop af.

Handhaving is een verantwoordelijkheid van de politie. De regio Groningen is verdeeld in drie districten:

- a. noord / west
- b. Groningen / Haren
- c. midden / oost

Door de divisie Regionale Executieve Taken (RET) van de Regiopolitie worden handhavingsactiviteiten uitgevoerd. In de divisie RET zijn de volgende afdelingen ondergebracht; het regionaal verkeershandhavingsteam, de verkeersongevallenanalyse, voertuigschade, permanent autoteam en de centrale verkeerstaken.

In 2012 vindt een reorganisatie van de politieorganisatie plaats. De uitkomst hiervan heeft consequenties voor de wijze waarop de politie provinciaal en regionaal georganiseerd is.

In het overleg tussen het VVB, de politie, Openbaar Ministerie en wegbeheerders wordt bepaald op welke wegen handhavingsactiviteiten worden uitgevoerd. Naast rijks- en provinciale wegen kunnen ook gemeentelijke wegen hiervan onderdeel uitmaken. Politie en Openbaar Ministerie staan op het standpunt dat de wegbeheerder (rijk, provincie, gemeenten) verantwoordelijk is voor de beleidsmatige keuze op welke wegen gehandhaafd moet worden. Dit betekent dat de wegbeheerder zelf moet aangeven welke maatregelen getroffen moeten worden om

de verkeersveiligheid te verbeteren. Hiervoor is inzicht in de verkeersonveiligheid op de betreffende wegen noodzakelijk. De inzet van Politie en Openbaar Ministerie is gericht op handhaving ter ondersteuning van de wegbeheerder.

De provincie heeft hierbij als regisseur van het regionale verkeersveiligheidsbeleid een belangrijke taak: zij kan de betreffende gemeenten informatie verschaffen over de verkeersonveiligheid in de gemeente: aantal ongevallen, aantal slachtofferongevallen etc. Met deze informatie kan de gemeente in overleg met het OM en de politie vaststellen waar en op welke tijdstippen handhaving plaatsvindt. Basisinformatie over verkeersveiligheid is beschikbaar via de verkeersmonitor: www.verkeersmonitor.nl. Daarnaast is in VVB-kader een bedrag beschikbaar voor het uitbesteden van verkeersveiligheidsanalyses c.a. voor o.a. regiopolitie en gemeenten (€ 20.000,=).

Eén van de speerpunten van het VVB is het versterken van de regiefunctie. Geconstateerd is dat veel gemeenten niet beschikken over verkeersongevallenanalyses. Hierdoor kunnen zij geen keuzes maken welke knelpunten gereconstrueerd moeten worden. Ook zijn ongevallenanalyses nodig om in het overleg tussen wegbeheerder en politie vast te kunnen stellen op welke locaties verkeershandhaving moet plaatsvinden.

De provincie heeft besloten om het softwarepakket ViaStat aan te schaffen waarmee gemeenten verkeersongevallenanalyses kunnen uitvoeren. Gemeenten kunnen met behulp van een inlogcode toegang krijgen tot het softwarepakket waarmee zij verkeersveiligheidsanalyses kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld naar aanleiding van klachten of meldingen van burgers. Ook is het mogelijk om met behulp van ViaStat de gereden snelheid op alle wegen te monitoren.

ViaStat helpt gemeenten bij het opstellen van het gemeentelijk verkeersveiligheidsplan of de verkeersveiligheidsparagraaf in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Daarnaast biedt de informatie uit ViaStat de basis voor het verkeershandavingsplan en het daarbij gebaseerde inzetplan van de politie.

De inzet van handhaving door de politie is gericht op gedragingen in het verkeer die door infrastructurele maatregelen niet altijd zijn op te lossen. Dit betreft o.a. snelheid, bumper kleven, gordelgebruik en alcohol.

Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat er bij ruim 10% van de verkeersongevallen met dodelijke afloop is sprake van alcoholgebruik. De aanpak van alcoholmisbruik in het verkeer omvat dan ook meer dan alleen periodieke controles: de regel "botsen is blazen" die in de "aanwijzing afhandelen van verkeersongevallen" van de Procureur Generaal (PG) is opgenomen. Sinds de nieuwe werkwijze van de politie voor het afhandelen van verkeersongevallen door de politie, komt de politie niet bij alle ongevallen ter plaatse. Registratie vindt dan ook alleen plaats bij ongevallen waarbij de politie aanwezig is.

Daarnaast vinden gerichte controles op snelheid plaats op gevaarlijke wegvakken. Ongevallenanalyses vormen de basis voor het handavingsprogramma: wanneer er sprake is van een ongevallenbeeld waarbij snelheid een verklarende factor is, wordt op deze wegvakken structureel doelgerichte snelheidshandhaving ingezet.

Het is belangrijk om handhaving te combineren met een stevige inzet van communicatie- en educatiemiddelen zodat aan de weggebruikers duidelijk wordt gemaakt waarom er handhaving plaatsvindt en wat de gevolgen zijn van het zich niet aan de regels houden.

Verkeershandhaving vindt plaats op wegen binnen (50 km/u) en buiten de bebouwde kom (80 km/u). Snelheidscontroles in verblijfsgebieden (binnen de bebouwde kom: 30 km/u en buiten de bebouwde kom: 60 km/u) worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een specifieke klacht c.q. excessieve verkeersgedragingen. Veelal is er sprake van notoire snelheidsovertreders en/of excessieve pieken in het snelheidspatroon. De politie kan hier gericht op controleren. De controles worden uitgevoerd nadat de klacht is onderzocht door de wegbeheerder. Als uit de snelheidsmetingen van de wegbeheerder blijkt dat er sprake is van een reële klacht, wordt door de politie in overleg met het Openbaar Ministerie gerichte handhaving (naar plaats, tijd, vervoerswijze) uitgevoerd.

Handhaving in 30- en 60 km/u verblijfsgebieden is gebaseerd op beleid dat is vastgesteld door het College van Procureurs-Generaal (PG), dat onderdeel is van het ministerie van Justitie. Zie verder bij aandachtspunt 12 (subjectieve verkeersonveiligheid).

Iedere wegbeheerder is verantwoordelijk voor de veiligheid op zijn of haar wegen. De handhaving door de politie vindt plaats in nauw overleg met de betreffende wegbeheerder en het Openbaar Ministerie. Uit de brief van de PG's aan het Openbaar Ministerie blijkt dat 30- en 60 km. zones in beginsel "zelfhandhavend" moeten zijn.

8. veiligheid van vracht- en bestelverkeer

Van de 195 ernstige slachtofferongevallen in Groningen worden er in deze categorie 114 veroorzaakt door bestuurders van bestelauto's (periode 2005 - 2009). Bij deze ongevallen zijn 217 (12% van totaal: 1677) ziekenhuisopnames en 14 dodelijke slachtoffers (12% van totaal: 120) geregistreerd. In totaal was het bestelverkeer in deze periode in 17,5% van de ongevallen in de provincie betrokken (4969 van de in totaal 28.288 ongevallen). 67% van de ongevallen met bestelverkeer gebeurt binnen de bebouwde kom. De meeste slachtofferongevallen met bestelverkeer vinden plaats in de gemeente Groningen (2040, Stadskanaal (42), Hoogezand-Sappemeer (29), Oldambt (28) en Veendam (25).

Het onderwerp "veiligheid van vracht- en bestelverkeer" wordt als aandachtsgebied genoemd in het "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020". Om invulling te geven aan deze opdracht is door het Ministerie van IenM de "Safety Scan" ontwikkeld. Met behulp van dit computerprogramma kunnen vervoerders bepalen hoe de kans op een ongeval en schades aan de voertuigen aanzienlijk kunnen worden beperkt.

De "Safety Scan" is onderdeel van het programma "Koers op Veilig". Dit is een samenwerkingsverband van EVO, TLN, Deloitte, VVN, VERN en Gezond Transport. Doel van Koers op Veilig is de verkeersveiligheid te verbeteren, schadereductie en een betere bedrijfsvoering te realiseren. Er is een website ontwikkeld waarop

praktische tips staan vermeld; de Safety Scan maakt daarvan onderdeel uit. Ook is een "Safety monitor" ontwikkeld om schades, boetes en ongevallen te registreren en te analyseren. Tenslotte is een "vermoeidheidsscan" beschikbaar die helpt bij het kiezen van maatregelen om vermoeidheid tegen te gaan.

Met "Koers op Veilig" wordt gestreefd naar een verbeterde veiligheidscultuur binnen het transportbedrijf dat een vast onderdeel vormt van de bedrijfsvoering.

De Regiopolitie Groningen houdt sinds het najaar van 2011 extra controles op bestelverkeer. Aanleiding voor de verscherpte aandacht is het feit dat bestuurders van bestelbusjes relatief vaker ongevallen veroorzaken dan andere bestuurders. Ook krijgen politie en wegbeheerders klachten over gevaarlijk rijgedrag van bestuurders van bestelbusjes. De controles gaan vergezeld van een voorlichtingscampagne, waarbij "Koers op Veilig" centraal staat.

De voorlichting en de verscherpte controles moeten bijdragen aan een lagere betrokkenheid bij ongevallen.

Bij vrachtverkeer zijn "dode hoek"-maatregelen een speerpunt. Op basisscholen en de brugklassen van het voortgezet onderwijs wordt aan dit onderwerp veel aandacht besteed.

9. duidelijkheid voor weggebruikers over het gedrag wat we van ze verwachten

De beschikbare infrastructuur is mede bepalend voor het verkeersgedrag dat de gebruikers van deze infrastructuur ten toon spreiden. Het is daarom belangrijk dat verkeerssituatie voor de verkeersdeelnemer helder en begrijpelijk zijn. Dat geldt zowel voor automobilisten als fietsers, voor voetgangers en buschauffeurs maar ook voor ouderen, scholieren en mensen met een fysieke beperking.

Als de principes van Duurzaam Veilig, functie, gebruik en inrichting van de weg met elkaar in overeenstemming zijn, mag worden verwacht dat verkeersdeelnemers gedrag vertonen dat past bij de inrichting en de functie van de weg. Wegbeheerders, gemeenten en provincie, hebben tot taak om het gedrag dat wij van de verkeersdeelnemers verwachten, ook aan hen duidelijk maken.

Onderkend moet worden dat de principes van Duurzaam Veilig niet overal even gemakkelijk zijn toe te passen. Functie en inrichting van een weg zijn soms niet met elkaar in overeenstemming, mede als gevolg van keuzes uit het verleden, bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg die als 30 km - zone is ingericht. In veel gemeenten komen situaties voor waarbij het fysiek onmogelijk is om de infrastructuur in te richten als 30 km/u - wegen of gebieden, zonder zeer forse investeringen te plegen.

Communicatie en voorlichting over het gebruik van de weg is en blijft noodzakelijk. Voorbeelden zijn informatieborden langs de weg en folders zoals "Nieuwe strepen op de weg: makkelijker en veiliger". Deze laatste is landelijk verspreid als bijlage bij "de Kampioen" van de ANWB.

Veel automobilisten zijn soms niet op de hoogte van de geldende maximum snelheid op een bepaalde weg. "Hoe hard mag ik hier rijden?" is een vraag die regelmatig wordt gesteld. De onduidelijkheid met betrekking tot de wegbelijning is hiervan één

van de oorzaken. Ook passen wegbeheerders verschillende vormen van belijning toe op dezelfde weg.

Door op de hectometer paaltjes langs de weg (buiten de bebouwde kom) de maximum snelheid aan te geven, is het voor automobilisten duidelijk wat de maximum snelheid op de betreffende weg is.

Kortom: dit aandachtsgebied blijft om aandacht vragen.

nieuwe aandachtsgebieden

Naast de bestaande negen aandachtsgebieden (speerpunten) zijn in dit Maatregelenpakket door het VVB vier nieuwe aandachtsgebieden opgenomen. Deze zijn gebaseerd op de nieuwste ongevalanalyses (2005 - 2009) en mobiliteitsontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de verkeersveiligheid. Hierbij is ook het beleid zoals opgenomen in de rijksnota "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020" betrokken. Daarnaast zijn ook de resultaten uit de beide workshops van 7 december 2010 en 16 mei 2011 als input gebruikt voor zowel de huidige aandachtsgebieden als de nieuwe:

10. extra aandacht voor planning en afstemming van verkeersveiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden en omleidingsroutes;
11. extra aandacht voor verkeersveiligheid van de groeiende groep oudere verkeersdeelnemers;
12. subjectieve verkeersonveiligheid: landbouwverkeer, schoolomgevingen, woonwijken;
13. aanpak verkeersveiligheid (brom)fietsverkeer.

10. extra aandacht voor planning en afstemming van verkeersveiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden en omleidingsroutes

veiligheid bij werk in uitvoering

Bij wegwerkzaamheden en omleidingsroutes moeten verkeersmaatregelen worden genomen. Snelheidsbeperkingen, inhaalverboden en rijbaanveranderingen worden met borden aangegeven. Dergelijke maatregelen moeten voor de weggebruikers helder en duidelijk zijn. Toch vallen er landelijk jaarlijks gemiddeld 18 dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen die een gevolg zijn van wegwerkzaamheden. Verder blijkt uit onderzoek dat er relatief veel kop-staart botsingen plaatsvinden, meestal een gevolg van een te hoge snelheid en een te korte volgfstand. Dit is een gevolg van onaangepast rijgedrag van de bestuurder.

Zowel de SWOV als het CROW erkennen de veiligheidsproblematiek bij wegwerkzaamheden. De SWOV constateert dat naast het gedrag van de verkeersdeelnemer ook de genomen verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden niet altijd aan de CROW-richtlijnen voldoen. Aannemers die in opdracht van wegbeheerders de werkzaamheden uitvoeren moeten de CROW-richtlijnen volgen. Het gaat hierbij om de richtlijnen die zijn opgenomen in CROW-publicatie 96b. De richtlijnen worden door de wegbeheerder in de aanbestedingsdocumenten als eis opgenomen. Wanneer de verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden en bij

omleidingsroutes op de juiste manier worden uitgevoerd, kan de politie ook handhaven. De arbeidsinspectie houdt toezicht op een veilige werkplek voor de wegwerkers.

Om veilig aan de weg te kunnen werken en de verkeersveiligheid voor de wegwerker en de weggebruikers te waarborgen is samenwerking tussen de wegbeheerder (rijk, provincie, gemeenten), de aannemer (uitvoerder van het werk), de arbeidsinspectie en de politie noodzakelijk.

In de praktijk wordt geconstateerd dat er van gestructureerd overleg over de verkeersveiligheid bij wegwerkzaamheden geen sprake is. De ene wegbeheerder regelt de uitvoering van de wegwerkzaamheden beter dan de andere; dit kan te maken hebben met het toezicht op de werkzaamheden door de wegbeheerder.

afstemming tussen diverse partijen

Vanuit de politie bestaat de behoefte om de planning van de wegwerkzaamheden en de te treffen verkeersmaatregelen beter op elkaar af te stemmen. In de praktijk blijkt de politie vaak te laat op de hoogte te worden gebracht van de start van wegwerkzaamheden.

De provincie Groningen is voornemens om zich aan te sluiten bij de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Hiervoor moet een systeem van LTC Andes, ViaStat InMaps of Goudappel Coffeng worden aangeschaft. Met dit systeem kunnen alle geplande wegwerkzaamheden worden gepubliceerd en worden afgestemd met de omliggende wegbeheerders. Door tussenkomst van de NDW zijn overige wegbeheerders niet meer afhankelijk van één systeem omdat alle ingevoerde gegevens in alle drie de systemen beschikbaar zijn. Voordeel van deelname aan de NDW is dat de wegwerkzaamheden beter op elkaar afgestemd kunnen worden.

De gemeenten Eemshoek, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Oldambt en Groningen zijn aangesloten bij het LTC Wegwerkzaamheden en Evenementenplanner. Hierop geeft de gemeente aan waar en wanneer er wegwerkzaamheden in de gemeente plaatsvinden. Een dergelijk systeem biedt de mogelijkheid om meer samenhang aan te brengen bij gemeente overstijgende wegwerkzaamheden.

De overige gemeenten zijn nog niet op het systeem aangesloten. De provincie Fryslân gebruikt ViaStat InMaps en de provincie Drenthe en alle Drentse gemeenten gebruiken LTC.

In de planning en afstemming van de uitvoering van wegwerkzaamheden en de te treffen verkeersmaatregelen beter op elkaar af te stemmen, kan het VVB een faciliterende rol vervullen. Het VVB kan partijen bij elkaar brengen en zorgen voor vergaderfaciliteiten.

Om de afstemming rond evenementen en wegwerkzaamheden in de provincie in goede banen te leiden, zijn twee overlegmomenten ingesteld:

1. werkgroep omrijroutes stad Groningen

In deze werkgroep vindt afstemming plaats van de korte termijn wegwerkzaamheden van de gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijkswaterstaat. Aan het

overleg nemen ook deel: Qbuzz, hulpdiensten, Groningen City Club (GCC). Er wordt gestreefd naar uitbreiding van de werkgroep met de gemeente Haren en de provincie Drenthe.

2. werkgroep doorstroming ringwegen

In deze werkgroep vindt afstemming plaats van de lange termijn (komende jaren) wegwerkzaamheden in de gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijkswaterstaat. Aan dit overleg nemen ook deel Qbuzz, OV-bureau Groningen Drenthe en de Regiopolitie Groningen.

In 2011 heeft de provincie Groningen een overleg gevoerd met alle gemeenten in het zuidoosten van de provincie om de uitvoeringsplanning van wegwerkzaamheden op elkaar af te stemmen. Een dergelijk overleg zou gebiedsgewijs (Westerkwartier, Noord Groningen etc.) met alle overige gemeenten gehouden moeten worden.

communicatie en informatievoorziening

Bij verbetering van de veiligheidsproblematiek rond wegwerkzaamheden, moet ook gedacht worden aan de veiligheid naar aanleiding van die wegwerkzaamheden. Het is van belang om naar de weggebruikers (meer en beter) te communiceren over de wegwerkzaamheden, de maatregelen die genomen zijn en de omleidingsroutes die gelden. Er is voor weggebruikers geen compleet en helder overzicht waar en wanneer er werkzaamheden aan de weg plaatsvinden. Weggebruikers moeten zich een weg banen door informatiemiddelen van verschillende wegbeheerders om te achterhalen of zij onderweg geconfronteerd worden met oponthoud door wegwerkzaamheden.

Weggebruikers die goed voorbereid op pad willen gaan, worden daarin door wegbeheerders niet gestimuleerd. Zij zijn vervolgens afhankelijk van omleidingsroutes en bebording langs de weg. Wanneer weggebruikers niet voorbereid zijn op wegwerkzaamheden, brengt dat onrustig rijgedrag (zoeken, tijdverlies en dus harder rijden) met zich mee. Het dient de verkeersveiligheid dan ook als er breder, duidelijker en via meer dan alleen borden wordt gecommuniceerd over omleidingsroutes.

Daarbij komt nog dat de wegbeheerders verschillend omgaan met communicatie over wegwerkzaamheden en omleidingsroutes en dat de planning van verkeersmaatregelen bovendien nogal eens niet goed op elkaar is afgestemd. Dit is een kwestie van goede communicatie tussen wegbeheerders onderling. Deze communicatie, gevolgd door een overzichtelijke informatievoorziening aan de weggebruikers in de provincie Groningen draagt uiteindelijk bij aan een rustiger wegbeeld en dus de verkeersveiligheid. De NDW kan hierin een belangrijke rol vervullen.

11. extra aandacht voor verkeersveiligheid van de groeiende groep oudere verkeersdeelnemers

Het aantal ouderen in onze samenleving neemt toe. Daarnaast neemt in de komende jaren ook de vergrijzing toe en wonen ouderen langer zelfstandig thuis. Dit betekent dat zij langer zelfstandig aan het verkeer blijven deelnemen. Voorlichting over verkeer (verkeersveiligheid) aan ouderen is belangrijk, bijvoorbeeld met betrekking

tot het gebruik van de elektrische fiets. De snelheid is hoger en de remweg langer. Naarmate de leeftijd vordert, neemt de reactiesnelheid af.

Het programma "Blijf veilig mobiel" is gericht op het stimuleren van senioren om zo lang mogelijk mobiel te blijven. Naast de ANBO werken in dit project maatschappelijke organisaties samen, waaronder de ANWB, Fietsersbond, VVN, Viziris. Het samenwerkingsverband wordt financieel ondersteund door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

Binnen het project "Blijf veilig mobiel" zijn de afgelopen jaren producten ontwikkeld waar senioren hun voordeel mee kunnen doen, zoals:

- flyer "Fit en veilig op de fiets"
- boekje "Door fietsen ga je vooruit"
- flyer "Blijf veilig mobiel tips voor automobilisten"

De website www.blijfveiligmobiel.nl bevat digitale testen om zelf gehoor, gezichts- en reactievermogen te testen. Ook bevat de website informatie over "opfrismogelijkheden" voor allerlei vormen van vervoer

Rijvaardigheidstrainingen voor ouderen zijn belangrijk: auto, (elektrische) fiets en scootmobiel. Ook het SBV-project "bijtanken en oppoetsen", een nascholingscursus van enkele dagdelen voor senioren in het verkeer, is hiervan een voorbeeld.

Daarnaast worden er scootmobielcursussen en fietsvaardigheidstrainingen gegeven. VVN en de ouderenbonden in samenwerking met o.a. aanbieders van rij-opleidingen kunnen een belangrijke rol vervullen in het stimuleren van deelname aan rijvaardigheidstrainingen. Gemeenten kunnen een faciliterende rol vervullen: zij kunnen contacten leggen met ouderenbonden, partijen bij elkaar brengen etc. Voor de uitvoering van projecten kunnen gemeenten een beroep doen op de subsidieregeling van het VVB.

Verkeersveiligheidsprojecten, gericht op de oudere verkeersdeelnemers, moeten op lokaal niveau worden uitgevoerd. In de ene gemeente is het aantal ouderen relatief groot (Haren) terwijl de andere gemeente een jonge inwonerspopulatie kent (Groningen).

Ook het bij weggebruikers bewust maken van de beperkingen die ouderen in het verkeer hebben vraagt om aandacht: het reactievermogen bij ouderen neemt af (bijvoorbeeld bij oversteken), het inzicht in risico's is lastiger en het inschatten van situaties kost meer tijd en moeite.

Educatieprojecten gericht op ouderen passen in aandachtsgebied 6: het blijven inzetten op permanente educatie.

12. subjectieve verkeersonveiligheid

Er zijn verkeerssituaties waarbij burgers klagen over de verkeersveiligheid of over gevaarlijk verkeersgedrag, terwijl uit ongevalanalyses blijkt dat er geen of zeer weinig ongevallen plaatsvinden. Er is dus geen sprake van een objectief verkeersveiligheidsprobleem. Toch klagen mensen niet voor niets: er is vaak sprake van een gevoel van onveiligheid. Een dergelijke locatie wordt als subjectief onveilig

ervaren. Klachten komen veelal binnen bij de politie maar ook bij wegbeheerders, met name gemeenten. De nadruk bij deze klachten ligt op snelheid van het autoverkeer. Veel voorkomende situaties zijn schoolomgevingen, landbouwverkeer, 30 km/u-gebieden in woonwijken, snelheid op plattelandswegen (60 km/u), etc.

Een voorbeeld van een verkeersveiligheidsklacht is het landbouwverkeer. Dorpsbewoners geven aan dat zij het landbouwverkeer gevaarlijk vinden. Er is sprake van een subjectief verkeersveiligheidsprobleem veroorzaakt door de relatief grote voertuigen die door de dorpskernen rijden. Uit metingen blijkt echter dat de snelheid van de voertuigen laag is, maar het aantal en de grootte van de voertuigen tot klachten leidt bij de bewoners.

In veel gemeenten in de provincie is de veiligheid van landbouwverkeer een steeds terugkerend onderwerp. Snelheid, breedte, dode hoek en modder op de weg worden als knelpunt genoemd. In Drenthe is voor scholen een educatieproject ontwikkeld dat gericht is op het landbouwverkeer. Met name voor leerlingen van de groepen 7 en 8 van basisscholen is het belangrijk om voorlichting te krijgen over de gevaren van landbouwverkeer (dode hoek, breedte van de voertuigen, etc.). De voorlichtingsprogramma's richten zich met name op het bewustwordingsproces bij kinderen omdat zij als gevolg van de dode hoek niet altijd door de bestuurder gezien worden. Naast het vertonen van filmpjes is het daadwerkelijk ervaren van de potentiële gevaren van belang: excursie naar een loonbedrijf, landbouwvoertuigen bij de schoollocatie). Dit geldt zowel voor de bestuurder van landbouwvoertuigen als de zwakke verkeerdeelnemers.

Ook de branche-organisatie CUMELA Nederland waarin de bedrijven zijn verenigd die actief zijn in cultuurtechnische werken en grondverzet, meststoffendistributie en agrarisch loonwerk, is betrokken bij het geven van voorlichting op scholen. Ook adviseren zij gemeenten met betrekking tot infrastructurele maatregelen, zoals de aanleg van passeerstroken. Ook streven zij ernaar om bij reconstructies of herinrichting van bestaande infrastructuur de belangen van het landbouwverkeer bij de plannen te betrekken.

Daarnaast zijn door het Verkeer en Vervoerberaad Drenthe rijvaardigheidstrainingen gestart voor bestuurders van landbouwvoertuigen. Het doel van de trainingen is de bestuurders bij te scholen in verkeersveilig gedrag en verkeersveilige voertuigen.

Om de subjectieve verkeersveiligheidsproblematiek aan te pakken heeft het College van Procureurs-Generaal landelijk besloten om menskracht en financiële middelen aan de regiokorpsen beschikbaar te stellen voor een regionale aanpak van de subjectieve verkeersonveiligheid op een weg, in een gebied of buurt. Doel van deze aanpak is om vast te stellen wat de bijdrage van verkeershandhaving is aan de oplossing van dergelijke klachten. De regiopolitie heeft jaarlijks capaciteit voor de aanpak van 2 projecten in de provincie Groningen.

Uitgangspunt voor de aanpak van subjectief onveilige situaties is dat de aanpak van deze klachten een gezamenlijke inspanning moet zijn van betrokken partners, zoals de wegbeheerder en politie. Dit betekent o.a., dat indien uit onderzoek blijkt dat aanpassing van de weginrichting in belangrijke mate kan bijdragen aan de oplossing

van de problemen, de wegbeheerders gehouden zijn de nodige maatregelen te treffen. Handhaving kan alleen ondersteunend werken.

De inzet van alle participanten is gericht op het creëren van een duurzame oplossing; in sommige situaties zijn ook met kleinschalige maatregelen goede effecten te bereiken.

De eerste ervaringen met deze opzet zijn opgedaan in de gemeente Groningen (Nieuwe Boteringestraat), de Lindensteinlaan en de Diepswal in Leek en in het Zuidelijk Westerkwartier. Ook bij de Hereweg in Meeden wordt de nieuwe werkwijze toegepast. De evaluatie van deze projecten biedt handreikingen voor toekomstige projecten.

Gemeenten zijn verplicht een integraal veiligheidsplan op te stellen waar verkeersveiligheid een onderdeel van vormt. De effecten van het gemeentelijk veiligheidsbeleid worden gemeten en gepresenteerd in een veiligheidsmonitor. De veiligheidsscore van buurten en wijken is hierin opgenomen. Gemeenten en wijk- en buurtorganisaties of dorpsverenigingen moeten zich gezamenlijk inzetten voor een verkeersveilige omgeving. Ook de politie heeft hierin een belangrijke taak: zij draagt zorg voor de handhaving.

Een maatregel om de verkeersveiligheid van een straat, buurt of wijk te vergroten is het instellen van een verkeersveiligheidslabel, vergelijkbaar met het verkeersveiligheidslabel voor basisscholen.

13. aanpak verkeersveiligheid (brom)fietsverkeer

Uit de ongevalanalyse over de periode 2005 - 2009 blijkt dat er in totaal 734 ernstige verkeersslachtoffers zijn gevallen bij ongevallen met (brom-)fietsers, namelijk 42 dodelijke slachtoffers en 692 ziekenhuisgewonden.

De dodelijke fietsslachtoffers vallen grotendeels in de oudere leeftijdscategorieën, namelijk 60-69 jaar (20%) en 70 jaar en ouder (43%): van de fietsers die overleden in het verkeer was in 2010 meer dan de helft (57%), ouder dan 65 jaar.

De bromfietsslachtoffers horen voornamelijk bij de leeftijdscategorieën 16-17 jaar en 18-24 jaar. Extra aandacht voor de *oudere* (brom) fietser als kwetsbare verkeersdeelnemer is noodzakelijk.

Uit landelijke analyses blijkt dat de helft van alle ernstige gewonden in het verkeer uit fietsers bestaat: ruim 9.000. De meeste ernstige gewonden bij fietsers zijn het slachtoffer van een ongeval zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige fietsongevallen: fietsers die vallen of tegen een obstakel botsen (60% (5.400) volgens de ziekenhuisregistratie). Daarnaast zijn er nog vele "lichte" letsels. Volgens de Stichting Consument en Veiligheid worden er jaarlijks 71.000 fietsers behandeld op de spoedeisende hulp. Daarbij gaat het bij 46.000 (!) fietsers om een enkelvoudig fietsongeval.

Het Fietsberaad heeft in april 2011 een publicatie uitgebracht over enkelvoudige fietsongevallen gericht op wegbeheerders, beleidsmakers en ontwerpers om hen

bewust te maken van de problematiek. Vaak zijn zij niet bekend met enkelvoudige fietsongevallen omdat deze ongevallen niet door de politie worden geregistreerd en dus ook niet terugkomen in de ongevalstatistieken.

Ook de Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij de presentatie van de verkeersveiligheidscijfers 2011 extra aandacht gevraagd voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van met name de oudere fietsers.

Voor (brom)fietsers zijn ongevallen met dode hoek, met name binnen de bebouwde kom, een aandachtspunt. Ook ongevallen met personenauto's zijn een belangrijke ongevals categorie.

In het Beleidsplan Verkeersveiligheid provinciale wegen wordt aandacht besteed aan de fietsoversteken van provinciale wegen.

Gemeenten kunnen voor de uitvoering van dit speerpunt een beroep doen op de subsidieregeling verkeersveiligheidsprojecten (50%) van het VVB.

HOOFDSTUK 5

SPEERPUNTEN VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

5.1. inleiding

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is het rijksbeleid mbt de verkeersveiligheid op de weg opgenomen. Het nationale doel voor 2020 is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- een reductie van het aantal verkeersdoden tot 500 in 2020
- een reductie van het aantal ernstige verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020
- behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie in 2020.

De registratie van verkeersdoden en verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De uitwerking van het nationale verkeersveiligheidsbeleid vindt plaats in het “Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 – 2020”. In dit plan zijn 12 aandachtgebieden onderscheiden, verdeeld over vier categorieën:

- *kwetsbare verkeersdeelnemers*
- *oorzaken van ongevallen*
- *hufferig verkeersgedrag*
- *infrastructuur*

Deze vier categorieën zijn gebaseerd op de ongevalanalyses over de afgelopen jaren en de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit. De landelijke vertaling van het nationale verkeersveiligheidsbeleid vindt plaats in provinciale, regionale en gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. Het VVB Maatregelenpakket “Samen veilig op Weg” is hiervan de Groningse variant.

De Stuurgroep VVB heeft nadrukkelijk aangegeven dat uit de 13 aandachtsgebieden zoals die in hoofdstuk vier staan beschreven, er 5 speerpunten gedestilleerd moeten worden waar het VVB zich in de komende jaren op moet richten. De drie E-aanpak (infrastructuur, handhaving en educatie) is daarbij uitgangspunt. De 5 speerpunten vormen de kapstok voor het meerjaren uitvoeringsprogramma 2011 – 2020.

Voor de uitvoering van de speerpunten zoals die in deze nota zijn opgenomen, staan de partners in het VVB aan de lat. De in het VVB participerende partijen hebben daarin ieder een eigen verantwoordelijkheid. Belangenorganisaties dragen geen verantwoordelijkheid voor de aanleg van infrastructuur, maar hebben een signalerende functie en een pro-actieve rol in vergaderingen (stimuleren, meedenken, initiëren). Ook hebben belangenorganisaties een functie in educatie-maatregelen en het bereiken van hun achterban en leden (LTO, Cumela, VVN, Fietsersbond, KvK etc.).

De provincie heeft een regisserende rol bij de realisering van de maatregelen zoals opgenomen in de nota. Goede samenwerking tussen de VVB-partners en een actieve en initiërende rol bij de realisering van de speerpunten is een

verantwoordelijkheid van de provincie (VVB secretariaat). Daarnaast is de provincie als beheerder van het provinciale wegennet verantwoordelijk voor de veiligheid en onderhoud van de infrastructuur (wegen, kruisingen, fietspaden etc.).

Gemeenten hebben, naast hun rol als wegbeheerder ook een taak in het realiseren van verkeersveilig gedrag van hun inwoners. Jaarlijks wordt vanuit de BDU aan het VVB een bijdrage van € 548.000,= beschikbaar gesteld voor de uitvoering van verkeerseducatie maatregelen. In het jaarlijkse werkplan van het VVB is aangegeven op welke wijze deze middelen worden ingezet. Vanuit de VVB-bijdrage wordt jaarlijks € 211.000,= gereserveerd voor verkeerseducatie activiteiten op lokaal niveau. De € 211.000,= is een 50% bijdrage, zodat gemeenten (minimaal) de resterende 50% moeten bijdragen.

In paragraaf 5.5. wordt ingegaan op de financiële middelen die beschikbaar zijn voor de realisering van de 5 speerpunten.

5.2. 3 E – aanpak: infrastructuur, handhaving en educatie

De “3 – E aanpak” staat centraal bij het uitvoeren van de 5 speerpunten. Dit betekent zowel inzet op *infrastructuur* (engineering), *verkeershandhaving en regelgeving* (enforcement) als *verkeerseducatie, informatie en communicatie* (education).

Daarnaast is betrokkenheid van de *omgeving* (environment) bij het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten noodzakelijk: bewoners, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, openbaar vervoersbedrijven, landbouw- en transportsector (de "vierde" E).

Om de speerpunten te realiseren is het van groot belang dat de bij het speerpunt betrokken partners vaststellen op welke wijze op het niveau van de 3 afzonderlijke E's (engineering, education, enforcement) een bijdrage kan worden geleverd.

5.3. realisering speerpunten

Het uitvoeringsprogramma is de vertaling van het VVB-beleid. Twee hoofddoelstellingen staan centraal bij de realisering van de 5 speerpunten van het Maatregelenpakket:

- het verbeteren van de *objectieve* verkeersveiligheid en
- het terugdringen van de *subjectieve* verkeersonveiligheid bij de inwoners van de provincie.

Verbetering van de *objectieve verkeersveiligheid* betekent een daling van het aantal verkeersslachtoffers door afname van het aantal ongevallen. Voor 2020 is als taakstelling geformuleerd: maximaal 25 verkeersdoden en maximaal 300 ziekenhuisgewonden. Het aantal verkeersdoden lag in de referentieperiode 2001 tot en met 2003 op 48 per jaar en het aantal ziekenhuisgewonden op 460 (gemiddelden over de jaren 2001, 2002 en 2003).

Het verminderen van het aantal verkeersongevallen en het aantal verkeersslachtoffers, heeft vooral betrekking op de volgende aspecten:

- *locatie*: hierbij gaat het om de aanpak van black spots (aandachtsgebied 1) en de aanpak van gevaarlijke routes en wegvakken (aandachtsgebied 3). Ook het

verbeteren van de verkeersveiligheid in de stad Groningen is een aandachtsgebied (2);

- *soorten ongevallen*: dit betreft het terugdringen van het aantal eenzijdige ongevallen (tegen een boom rijden, in de berm raken): aandachtsgebied 5. Ook vermindering van voorrangsongevallen heeft hierop betrekking;

- *betrokkenen*: vermindering van de ongevalsbetrokkenheid van jonge bestuurders 16,5 tot 24 jaar (aandachtsgebied 4) en van de groeiende groep oudere verkeersdeelnemers (aandachtsgebied 11);

- *soorten verkeersdeelnemers*: het verkeersveiligheidsbeleid van het VVB richt speciaal de aandacht op aanpak van de verkeersonveiligheid van het (brom)fietsverkeer (aandachtsgebied 13) en de veiligheid van het vracht- en bestelverkeer (aandachtsgebied 8).

- *voorkomen van ongevallen*: dit betekent "investeren aan de voorkant" door middel van permanente verkeerseducatie (aandachtsgebied 6), het versterken van de verkeershandhaving (aandachtsgebied 7) en duidelijkheid voor de weggebruiker van het gewenste verkeergedrag (aandachtsgebied 9). Daarnaast is het van belang om extra aandacht te besteden voor verkeersveiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden en omleidingsroutes (aandachtsgebied 10).

Het verbeteren van de *subjectieve verkeersveiligheid* houdt in dat mensen een veiliger gevoel hebben wanneer zij aan het verkeer deelnemen c.q. zich in een bepaalde verkeerssituatie bevinden.

Hierbij wordt de aandacht vooral gericht op het verbeteren van het verkeersveiligheidsgevoel in woonwijken en schoolomgevingen. Ook de steeds groter wordende landbouwvoertuigen leiden bij bewoners tot klachten over verkeersveiligheid in dorpen en op plattelandswegen (aandachtsgebied 12).

5.4. verantwoordelijke partners

Het bereiken van de verkeersveiligheidsdoelstellingen is niet alleen een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders (rijk, provincie en gemeenten) en politie maar ook van maatschappelijke partners, zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN). Ook burgers, ouderenorganisaties (o.a. ANBO), bedrijfsleven, scholen, openbaar vervoersbedrijven, de landbouw- en transportsector, Fietsersbond en Openbaar Ministerie dragen verantwoordelijkheid bij het realiseren van de verkeersveiligheidsdoelstellingen.

5.5. financiën

Voor de uitvoering van de speerpunten van het Maatregelenpakket zijn verschillende financiële bronnen beschikbaar. De speerpunten zijn in financiële optiek verdeeld in een tweetal categorieën:

- a. infrastructuur
- b. educatie en handhaving

Voor infrastructuurmaatregelen beschikken de wegbeheerders (rijk, provincie, gemeente) zelf over de benodigde budgetten. Daarnaast kunnen gemeenten en provincie een beroep doen op de BDU (Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer).

Jaarlijks kunnen wegbeheerders een aanvraag indienen bij de provincie Groningen voor een 50% (objectieve verkeersveiligheid) en in sommige gevallen 35% (subjectieve verkeersveiligheid) bijdrage in de investeringskosten. Het jaarlijkse BDU-bestedingsplan wordt door het college van Gedeputeerde Staten voor advies voorgelegd aan het VVB en daarna door het college vastgesteld.

De beleidsvrije ruimte in de BDU staat als gevolg van de rijksbezuinigingen echter sterk onder druk. Voor 2013 zijn naar verwachting geen middelen beschikbaar als bijdrage in de realisering van gemeentelijke infrastructuurprojecten.

In de BDU is jaarlijks ca. € 548.000,= gereserveerd voor het VVB. Dit bedrag is beschikbaar voor de uitvoering van het VVB-werkplan en is bestemd voor de uitvoering van handavings- en educatiemaatregelen en secretariële ondersteuning van het VVB. Jaarlijks stelt de stuurgroep van het VVB het werkplan vast.

Een substantieel aandeel van de € 548.000,= is bestemd voor de subsidiëring van gemeentelijke verkeersveiligheidsprojecten: € 211.000,=. Gemeenten kunnen 50% subsidie ontvangen voor de uitvoering van gemeentelijke verkeerseducatieprojecten zoals verkeersmarkten, ouderendagen en verkeersvoorlichting (regeling “één euro voor één euro”).

In de onderstaande tabel komen de projecten uit het werkplan 2012 in tabelvorm en financiële zin tot uitdrukking:

nummer	onderwerp	bedrag in euro's
1	Versterking centrale ondersteuning: extra mogelijkheid voor gemeenten bij het ondersteunen van het opstellen en uitvoeren van het lokale verkeersveiligheidsbeleid.	43.500
2	Subsidieregeling verkeersveiligheid gemeenten	211.000
3	3-E aanpak gevaarlijke routes	40.000
4	Verkeersveiligheidslabel	70.000
5	Gerichte aanpak 16,5 - 24 jarige beginnende autobestuurders	60.000
6	Ondersteuning communicatie en educatie verkeershandhaving (politie)	60.000
7	Overige activiteiten	43.500
8	Secretariaatskosten	20.000
	Totaal	548.000

5.6. Speerpunten Maatregelenpakket

Het rijksbeleid, de analyse van de verkeersonveiligheid in Groningen en demografische en mobiliteitsontwikkelingen hebben geleid tot de volgende vijf speerpunten voor het VVB verkeersveiligheidsbeleid tot 2020. Hierbij is ook rekening

gehouden met het beleid van de VVB-partners zoals gemeenten, provincie, Veilig Verkeer Nederland, de ANWB, de Fietzersbond, politie en het Openbaar Ministerie.

Speerpunt 1: kwetsbare verkeersdeelnemers

Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en beginnende automobilisten. Uit onderzoek blijkt dat de meest risicovolle en kwetsbare verkeersdeelnemers zijn:

- 60-plussers op de fiets
- automobilisten in de leeftijdscategorie 18 – 24 jaar (beginnende automobilisten) en 75 jaar en ouder (senioren)

Permanente verkeerseducatie van basisschoolleerlingen en middelbare scholieren is van groot belang. Zij nemen als voetganger en fietser aan het verkeer deel.

Educatie-projecten voor de categorie 4 – 12 en 12 – 18 jarigen blijven noodzakelijk.

speerpunt 1

<i>onderwerp/thema</i>	kwetsbare verkeersdeelnemers
<i>trefwoorden</i>	senioren, oudere fietsers, jonge automobilisten (18 – 30 jaar), oudere automobilisten (75-plussers), basisschool (8 – 12 jaar) en middelbare scholieren (12 – 18 jaar)
<i>partners</i>	rijk, provincie, gemeenten, ANWB, VVN, Fietzersbond
<i>trekker</i>	gemeenten, provincie, VVN, Fietzersbond
<i>faciliteren</i>	VVB-partners (o.a. gemeenten) kunnen voor de uitvoering van dit speerpunt een beroep doen op de subsidieregeling verkeersveiligheidsprojecten (50%) van het VVB.
<i>jaar van uitvoering</i>	continue
<i>opmerkingen</i>	-

Speerpunt 2: ongevalsoorzaken

Veel ongevallen zijn een gevolg van (te) hoge snelheid. Op 50- en 80 km. wegen vallen de meeste verkeerdoden. Handhaving van snelheid binnen de bebouwde kom (50 km.) en op 80 km.-wegen is een belangrijk speerpunt.

Ook zijn bij dodelijke ongevallen relatief vaak alcohol, drugs en medicijnen in het spel.

De elektrische fiets (e-bike) zorgt vooral bij senioren voor een toename van het aantal ongevallen. Dit resulteert in een stijging van het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers. Hierbij is met name sprake van enkelvoudige ongevallen (o.a. valpartijen).

speerpunt 2

<i>onderwerp/thema</i>	ongevalsoorzaken
<i>trefwoorden</i>	jonge automobilisten: verminderde ongevalsbetrokkenheid van 16,5 – 24 jarige beginnende autobestuurders, oudere fietsers
<i>partners</i>	rijk, provincie, gemeenten, regiopolitie, VVN, rijsschoolhouders
<i>trekker</i>	provincie en gemeenten: in overleg met partners
<i>faciliteren</i>	Voor deze doelgroep is in het kader van het Beleidskader

	Verkeerseducatie 2012 – 2015 jaarlijks € 60.000,= beschikbaar. De uitwerking in concrete projecten vindt plaats in het jaarlijkse VVB-werkplan. Voor 2012: - Trials: rijvaardigheidstrainingen - auto events (politie) - “voor jongeren, door jongeren” (VVN)
<i>jaar van uitvoering</i>	continue
<i>opmerkingen</i>	-

Speerpunt 3: (hufferig) verkeersgedrag

Hufferig verkeersgedrag (bumperkleven, snijden, hoge snelheid, agressief rijgedrag) komt regelmatig voor. Dergelijk gedrag kan ongevallen met ernstige afloop veroorzaken waarbij in veel gevallen de veroorzaker van het ongeval niet het slachtoffer is.

Educatie, dwz confrontatie met het eigen weggedrag, werkt vaak het beste, gecombineerd met handhaving.

Bij dodelijke ongevallen zijn relatief vaak alcohol, drugs en medicijngebruik in het spel. Controle en handhaving alsmede campagnes (BOB-campagne) blijven noodzakelijk. De communicatie over verkeersveiligheids campagnes (o.a. de landelijke campagnekalender) wordt door o.a. de Regiopolitie uitgevoerd. Dit betreft o.a. alcoholcontroles, snelheid (30- en 80 km.-wegen), autogordel, afleiding in het verkeer en de verlichting en zichtbaarheid van fietsers.

Permanente verkeerseducatie, communicatie naar de weggebruiker van gewenst verkeersgedrag en verkeershandhaving zijn instrumenten die bijdragen aan het realiseren van de verkeersveiligheidsdoelstellingen.

Het VVB zoekt aansluiting ten aanzien van handhaving bij landelijke campagnes.

speerpunt 3

<i>onderwerp/thema</i>	(hufferig) verkeersgedrag
<i>trefwoorden</i>	communicatie met de weggebruiker over gewenst verkeersgedrag, blijven inzetten op permanente verkeerseducatie, versterken van de communicatie over verkeershandhaving, wat zijn de regels in het verkeer: “de groene strepen op de weg”, veilig verkeer
<i>partners</i>	rijk, provincie, gemeenten in overleg met VVN, ANWB, Fietzersbond
<i>trekker</i>	zie partners
<i>faciliteren</i>	VVB-partners (o.a. gemeenten, Fietzersbond) kunnen voor de uitvoering van dit speerpunt een beroep doen op de subsidieregeling verkeersveiligheidsprojecten (50%) van het VVB. Voor communicatie en educatie maatregelen tbv verkeershandhaving is in het "Beleidskader Verkeerseducatie 2012 - 2015" € 60.000,= beschikbaar. De

	<p>uitwerking in concrete projecten vindt plaats in het jaarlijks door de regiopolitie op te stellen handhavingswerkplan.</p> <p>Uitvoering van het Werkplan Communicatie Verkeershandhaving vindt plaats in opdracht van de provincie Groningen. De handhavinginzet is een taak van de Regiopolitie.</p>
<i>jaar van uitvoering</i>	continue
<i>opmerkingen</i>	-

Speerpunt 4: infrastructuur

In de periode 2005 – 2009 zijn in totaal 120 verkeersdoden geregistreerd. De meeste verkeersdoden vallen op gemeentelijke wegen:

Rijkswegen:	10 (8%)
Provinciale wegen:	40 (33%)
Gemeentelijke wegen:	70 (59%)

Op 80 km.-wegen vinden regelmatig veel (ernstige) ongelukken plaats, zoals bermongevallen, frontale aanrijdingen en aanrijdingen met bomen (vast voorwerp). In Nederland vielen in 2011 116 verkeersdoden op 80 km. –wegen (totaal 661 verkeersdoden). Daarmee zijn 80 km-wegen de gevaarlijkste wegen. Soms nodige deze wegen door hun vorm uit tot te hard rijden en is het weggebruikers niet altijd duidelijk wat er van hen wordt verwacht, blijkt uit onderzoeken naar de beleving van wegen.

Handhaving van snelheid op 50- en 80- km wegen blijft een speerpunt, evenals de aanpak van onveilige situaties (black spots) dmv infrastructurele maatregelen: aanleg van fietsvoorzieningen, rotondes, wegverbeteringen etc.

Voor 80 km-wegen is de 3 – E aanpak (Enforcement, Engineering, Education) de beste methode om de verkeersveiligheid te verbeteren. Naast de N366 (Veendam – Ter Apel) wordt ook op de N361 (Lauwersoog – Winsum – Groningen) de 3 – E aanpak gehanteerd.

Voor gemeenten is het essentieel om goed inzicht in de verkeersveiligheid op het gemeentelijk wegennet te hebben. Voor het opzetten en uitvoeren van een op maat gericht verkeersveiligheidsbeleid moeten wegbeheerders kunnen beschikken over adequate ongevalsdata. Het VVB heeft het programma ViaStat aangeschaft, waarmee de verkeersprofessional zowel eenvoudige als complexe verkeersveiligheidsstudies kan uitvoeren.

Ook het veiliger maken van woonbuurten en schoolomgevingen blijft een aandachtspunt voor het VVB in de komende jaren

speerpunt 4

<i>onderwerp/thema</i>	infrastructuur
<i>trefwoorden</i>	- verbetering van kruispunten en wegvakken (aanpak black spots) - terugdringen van het aantal rij-ongevallen
<i>partners</i>	rijk, provincie, gemeenten in overleg met regiopolitie
<i>trekker</i>	rijk, provincie, gemeente
<i>faciliteren</i>	Kosten van maatregelen zijn voor rekening van de wegbeheerders. Gemeenten en provincie kunnen voor de uitvoering van maatregelen (aanleg fietspad, reconstructie kruispunt of wegvak) een BDU-bijdrage ontvangen, indien het project aan de BDU-voorwaarden voldoet.
<i>jaar van uitvoering</i>	continue
<i>opmerkingen</i>	wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk voor de aanpak van black spots. Het VVB heeft een faciliterende rol als het gaat om ongevalsgegevens c.a. en een adviserende rol m.b.t. de vaststelling van het BDU bestedingsplan door GS.

Speerpunt 5: subjectieve verkeersonveiligheid

Er zijn verkeerssituaties waarbij burgers melding maken van de verkeersonveiligheid of over gevaarlijk verkeersgedrag, terwijl uit ongevalanalyses blijkt dat er geen of zeer weinig ongevallen plaatsvinden. Er is dus geen sprake van een objectief verkeersveiligheidsprobleem. Toch melden mensen niet voor niets een verkeersveiligheidsknelpunt: vaak is er sprake van een gevoel van onveiligheid. Een dergelijke locatie wordt als subjectief onveilig ervaren. Meldingen komen veelal binnen bij de politie, bij het meldpunt van VVN, maar ook bij wegbeheerders, met name gemeenten. De nadruk bij deze meldingen ligt op de snelheid van het autoverkeer. Veel voorkomende situaties zijn schoolomgevingen, landbouwverkeer, 30 km/u. - gebieden in woonwijken, snelheid op plattelandswegen (60 km/u), etc.

Vanuit het meldpunt van VVN worden de melders in samenwerking met de betrokken wegbeheerders actief betrokken bij het oplossen van het probleem. Deze burgerparticipatie draagt bij aan het duurzaam oplossen van de verkeersonveiligheid.

Om de subjectieve verkeersveiligheidsproblematiek aan te pakken heeft het College van Procureurs-Generaal van het Openbaar Ministerie besloten om menskracht en financiële middelen beschikbaar te stellen voor een regionale aanpak van de subjectieve verkeersonveiligheid op een weg of in een gebied of buurt.

De eerste ervaringen met deze opzet zijn opgedaan in de gemeente Groningen (Nieuwe Boteringestraat), de Lindensteinlaan in Leek, het Zuidelijk Westerkwartier en de Diepswal (wegverbinding Leek – Zevenhuizen).

speerpunt 5

<i>onderwerp/thema</i>	subjectieve verkeersonveiligheid
<i>trefwoorden</i>	onveilige schoolomgevingen, snelheid autoverkeer in woonbuurten, parkeeroverlast, snelheid autoverkeer op plattelandswegen, landbouwvoertuigen.
<i>partners</i>	regiopolitie, gemeenten, provincie
<i>trekker</i>	wegbeheerder i.o.m. regiopolitie
<i>faciliteren</i>	Gemeenten kunnen voor de uitvoering van dit speerpunt een beroep doen op de subsidieregeling verkeersveiligheidsprojecten (50%) van het VVB.
<i>jaar van uitvoering</i>	continue
<i>opmerkingen</i>	Meldingen met betrekking tot verkeersonveilige situaties worden geïnterpreteerd door de wegbeheerder(s) en VVN. De regiopolitie bepaalt in overleg met de wegbeheerder(s) of er een project gestart wordt. De regiopolitie heeft capaciteit om 2 projecten per jaar te kunnen uitvoeren. De uitwerking in concrete projecten vindt plaats in het jaarlijks door de regiopolitie op te stellen handhavingswerkplan. Voorbeelden: - project subjectieve verkeersveiligheid Westerkwartier - project Diepswal (Leek)

5.7. voortgang en evaluatie

Met het opstellen van "Samen Veilig op Weg" en de in paragraaf 5.6. beschreven speerpunten zijn we niet klaar. "Samen Veilig op Weg" vormt het beleidskader voor de uitvoering van de 5 speerpunten. Uitvoering van deze speerpunten is een continue, doorlopend proces.

Om de voortgang en evaluatie van de speerpunten te monitoren wordt twee keer per jaar door het VVB een bijeenkomst belegd. Presentatie van uitgevoerde maatregelen en behaalde resultaten staan dan centraal. Ook kan een VVB-partner (gemeente, VVN, regiopolitie etc.) tijdens de bijeenkomst een presentatie geven van een maatregel die in het kader van het maatregelenpakket is uitgevoerd. Om de betrokkenheid te vergroten is het interessant om ter plaatse een situatie te gaan bekijken (veldbezoek en uitleg ter plekke vergroot de betrokkenheid).

Jaarlijks wordt aan de stuurgroep van het VVB een voortgangsrapportage aangeboden waaruit blijkt welke activiteiten zijn uitgevoerd. Zo mogelijk wordt ook het effect op de verkeersveiligheid aangegeven.

De bespreking in het VVB is ook bedoeld om vast te stellen welke nieuwe trends en ontwikkelingen er plaatsvinden en of er in het kader van het Maatregelenpakket aandacht aan moet worden besteed. Zo moet er ruimte zijn voor de aanpak van nieuwe actuele ontwikkelingen.

Kortom: het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid 2011 – 2020 “Samen Veilig op Weg” is een dynamisch plan.

Groningen, 12 juli 2012

Definitieve versie zoals vastgesteld in de stuurgroep Verkeer en Vervoerberaad Groningen (VVB), dd 12 juli 2012

