



Een ingrijpende aanpak, voor een ingrijpend resultaat

N366 komende jaren grondig aangepakt

Op weg naar veiligheid

De aanpak van de N366 heeft een duidelijk doel: de verkeersveiligheid van mens en dier verhogen. Door in te zetten op vier specifieke onderwerpen willen de projectpartners in het project 'N366 Veilig' een ambitieus doel realiseren:

1. Het totaal aantal ongevallen moet dalen met 50%.
2. Het zelfde geldt voor het aantal slachtofferongevallen. Doel: een daling van 50%.
3. Van het verkeer rijdt 90% niet meer dan 7 km per uur te hard in 2015.
4. Het aantal ongevallen met dieren moet verminderen met 50%.

De verkeersonveiligheid op de provinciale weg tussen Veendam en Ter Apel wordt aangepakt. Begin februari 2009 is het verkeersveiligheidsproject 'N366 Veilig' officieel van start gegaan. Binnenkort gaat de schop in de grond. In het project wordt de beproefde Gericht Verkeerstoezichtformule (GVT) toegepast. Deze aanpak bestaat uit een combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur, handhaving en educatie. In 2015 wordt het project afgerond.

Op de N366 gebeurden tussen 2003 en 2007 in totaal 513 ongevallen. Hiermee bezet de weg de derde plaats in de provinciale top 10 van meest gevaarlijke wegen. De grootste problemen op de N366 zijn het geen voorrang verlenen op kruisingen, te weinig afstand houden en het verliezen van de macht over het stuur. Bovendien gebeuren er op de route regelmatig ongevallen waarbij dieren betrokken zijn.

Wegverbreding

De N366 wordt op termijn een volledige autoweg. Dit betekent dat de provincie

Groningen alle kruisingen ongelijkvloers maakt, de weg verbreedt en voorziet van een groene middenmarkering. Het Gericht Verkeerstoezichtproject loopt gelijk aan al eerder geplande infrastructurele werkzaamheden. Regiopolitie Groningen voert de komende jaren uitgebreide controles uit op het gebied van snelheidsovertredingen, alcohol- en gordelgebruik en afstand houden. Daarnaast ontvangt u als weggebruiker gedurende het project regelmatig informatie over het project, de wegwerkzaamheden en over veilig verkeersgedrag.

Jaarlijks 20 zware slachtoffers

Met de genoemde maatregelen moet de verkeersveiligheid op de N366 sterk verbeteren. Het doel is het totaal aantal ongevallen met de helft te verminderen (van 100 naar 50 per jaar). Dat streven geldt ook voor het aantal ongevallen met letsel en/of dodelijke afloop. Tussen 2003 en 2007 gebeurden er jaarlijks gemiddeld 20 ongelukken met zware slachtoffers en vielen er gemiddeld twee doden. Aan het eind van het project moet het aantal slachtofferongevallen met de helft zijn afgenomen.



Wij werken aan de weg. Werkt u mee?



Het project N366 Veilig is in februari van start gegaan. Na de zomer begint de grootscheepse infrastructurele aanpak van de N366. In 2015 moet de N366 een volwaardige autoweg zijn. Samen met gemeenten, politie en het Openbaar Ministerie wil de provincie de verkeersveiligheid op de weg sterk verbeteren. Het doel is duidelijk: 50 procent minder ongevallen met (dodelijke) slachtoffers. Om dit te realiseren wordt de beproefde Gericht Verkeerstoezichtformule (GVT) toegepast. Deze aanpak bestaat uit een combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur, handhaving en educatie. In eerdere projecten elders is deze aanpak zeer succesvol gebleken. Projectleider Jan Enno de Jong van provincie Groningen vertelt waarom er voor deze aanpak is gekozen en wat er op de N366 gaat gebeuren.

“De provincie Groningen analyseert jaarlijks de algemene verkeerssituatie en ongevallen op de provinciale wegen. Onderdeel hiervan is een overzicht van de meest verkeersonveilige routes in de provincie”, vertelt De Jong. “Dit zijn de wegen waarop de meeste zwaargewonde en dodelijke verkeersslachtoffers vallen. Voor deze routes gaan we na of de GVT-aanpak een oplossing kan zijn. Bij deze aanpak werken we in een

“Lang niet iedereen weet wat de groene streep betekent”

vooraf vastgestelde periode aan een veiligere wegsituatie. Belangrijke succesfactor in deze aanpak is de samenwerking van verschillende partijen zoals provincie, wegbeheerders, politie en Openbaar Ministerie. De inzet op educatie en handhaving, naast de aanpak van de weg zelf, is effectief gebleken”, legt De Jong uit.

Bewustwording

Door een combinatie van maatregelen is het verwachte effect van de GVT-aanpak groot. “Als je alleen een kruising hebt waar veel ongevallen gebeuren, is het aanpakken van de infrastructuur vaak al genoeg”, vertelt de Jong. “Maar op langere routes zoals de N366 is meer nodig. Naast aanpak van de infrastructuur, is het nodig weggebruikers bewust te maken van hun weggedrag.

Provincie Groningen maakt vaart met verkeersveiligheid op N366

Via borden langs de kant van de weg en de speciaal ontwikkelde website www.n366veilig.nl lichten we automobilisten voor over veilig weggedrag. Het is belangrijk dat de weggebruikers hiervan op de hoogte zijn, omdat een groot deel van hun eigen verkeersveiligheid en die van anderen in hun eigen handen ligt. Automobilisten die zich alsnog niet aan de regels houden en de verkeersveiligheid in gevaar brengen, lopen het risico aangehouden te worden door de politie. Er worden extra controles gehouden aan de hand van videosurveillance, radarauto's en laserguns.”

Nieuwe wegbelijning

Elk jaar wordt er binnen het GVT-project een nieuw thema aangestipt waar de nadruk op ligt. De Jong: “Dit eerste jaar richten we ons op het gebied van educatie voornamelijk op de wegbelijning. We passen de N366 aan aan de nieuwste eisen. In het midden van de N366 is een groene streep aangebracht die de automobilist erop wijst dat hij op een autoweg rijdt. Deze groene looper scheidt de rijstroken duidelijk van elkaar. Er ontstaat meer ruimte tussen de rijstroken en dus meer afstand tussen passerend verkeer. Daar waar de lijnen zijn doorgetrokken, mag niet worden ingehaald. De groene streep geeft niet de snelheid aan waarmee gereden mag worden, maar laat zien dat het een autoweg betreft”, benadrukt De Jong. “Lang niet iedereen weet wat de groene streep betekent. Groen staat voor autoweg, in principe 100 km/u, maar bebording kan een afwijkende maximumsnelheid aangeven”. Naast educatie over de wegbelijning besteedt de politie aandacht aan snelheidsovertreders. Op sommige kruisingen van de N366 mag tijdelijk nog maar 80 km per uur worden gereden. De infrastructuur wordt aangepast, automobilisten worden geïnformeerd over deze maatregel en de politie controleert. In de komende jaren krijgen ook andere oorzaken van ongelukken extra aandacht, zoals: overstekend wild, de macht over het stuur verliezen en kop-staartbotsingen. De N366 staat op de derde plaats in de top tien van de meest onveilige wegen in de provincie Groningen. Daar willen we wat aan doen. Vandaar dat we de komende vijf jaar flink inzetten op het vergroten van de verkeersveiligheid.”

Groene looper rolt uit

Tijdens de wegwerkzaamheden wordt het asfalt van de N366 deels vernieuwd. Tegelijkertijd komt op die delen waar dit nog niet gebeurt is nieuwe belijning. De weg wordt aangepast naar de nieuwste eisen. Hierbij hoort ook de inzet van de 'groene streep'. Deze vertelt u dat u op een autoweg rijdt. De dubbele streep benadrukt dat u als weggebruiker rekening moet houden met tegenliggers. De doorgetrokken dubbele lijn geeft aan dat u niet mag inhalen. Door gebruik te maken van een dubbele belijning ontstaat meer ruimte tussen beide rijstroken; tegenliggers houden daardoor automatisch meer afstand tot elkaar.



Dubbele middenstreep met groen:

Dit is een autoweg: je mag op een autoweg 100 km/uur **tenzij** verkeersborden anders aangeven.



Aanpak is hard nodig

Vanwege het grote aantal ongevallen op de N366 wil provincie Groningen de verkeersveiligheid aanpakken. Dat is hard nodig:

- In de periode 2003-2007 vonden op de N366 in totaal 85 slachtofferongevallen plaats.
- Van die ongevallen vonden er 37 plaats op de kruisingen van de N366. Hierbij vielen 36 zware slachtoffers: ziekenhuisgewonden maar ook doden.
- Op de trajecten tussen de kruisingen van de N366 vonden 48 slachtofferongevallen plaats. Waarbij evenveel zware slachtoffers vielen.
- In totaal vielen er dus 84 zware slachtoffers op de kruispunten en wegvakken.
- Samen met de lichtgewonde slachtoffers op de route bedraagt het totaal aantal slachtoffers op de N366 in de periode 2003-2007 138 slachtoffers.

Gericht Verkeerstoezicht?

Om de veiligheid van de N366 te verbeteren is er door de provincie Groningen gekozen voor de GVT-aanpak, oftewel Gericht Verkeerstoezicht. Die aanpak bestaat uit maatregelen op het gebied van infrastructuur, handhaving en

educatie. De drie onderdelen vullen elkaar aan. Deze aanpak is al eerder gebruikt bij onder andere het Paal en Perk-project van de N372 (A7-Leek). Dit project, dat in 2006 eindigde, is door deze aanpak succesvol verlopen. De

verkeersveiligheid is daar sterk teruggedrongen. In totaal gebeurden op de N372 in 2002 maar liefst 56 ongevallen. Na het GVT project Paal en Perk route was dit aantal in 2006 teruggebracht naar 28 ongevallen.

Wat gaat er precies veranderen?

De N366 moet er over ruim vijf jaar behoorlijk anders uitzien: lange stukken weg worden verbreed en de kruisingen zijn straks ongelijkvloers. De werkzaamheden aan de weg worden in fases uitgevoerd. De ene keer zijn de gevolgen voor de weggebruiker ingrijpend terwijl van andere werkzaamheden weer weinig te merken is. Op onderstaande kaart ziet u welke werkzaamheden de komende jaren worden uitgevoerd.



Kruisingen

1. Aansluiting Adriaan Tripweg

Wat: Aanleg rotonde, wegverdubbeling gedeelte Adriaan Tripweg - N33
Start: 2013-2015
Duur: half jaar

2. Aansluiting N33

Wat: Aanpassing aansluiting met de N33, aanleg rotondes inclusief nieuwe op- en afritten
Start: 2013-2015
Duur: 1 jaar

3. Aansluiting N367

Wat: Aanleg rotondes bij de N367
Start: Planvorming 2009, uitvoering 2010
Duur: half jaar

4. Aansluiting Ommelandenweg

Wat: Aanleg ongelijkvloerse kruising, nieuwe op- en afritten
Start: 2013
Duur: half jaar

5. Aansluiting N378/Van Boekerenweg

Wat: Aanleg ongelijkvloerse kruising met viaduct, nieuwe op- en afritten, aanleg rotonde
Start: 2009/2010
Duur: 1 jaar

6. Aansluiting N974/Onstwedderweg

Wat: Opheffen aansluiting
Start: 2009/2010

7. Aansluiting Exloërweg

Wat: Aanleg ongelijkvloerse kruising, nieuwe op- en afritten
Start: 2010
Duur: half jaar

8. Aansluiting Kruisstraat

Wat: Aanleg ongelijkvloerse kruising, nieuwe op- en afritten
Start: 2011
Duur: half jaar

9. Aansluiting ter hoogte van AVEBE

Wat: Aanleg ongelijkvloerse kruising, nieuwe op- en afritten
Start: 2012/2013
Duur: half jaar

10. Aansluiting Nulweg

Wat: Aanleg ongelijkvloerse kruising, nieuwe op- en afritten, aanleg rotonde
Start: 2013
Duur: half jaar

11. Aansluiting Westerstraat

Wat: Opheffen aansluiting
Start: 2013
Duur: half jaar

12. Aansluiting Rutenbrockerweg

Wat: Onderzoek naar mogelijke knelpunten en oplossingen
Start: 2009

Wegvakken

13. Wegvak Veendam - Pekela

Wat: Wegverdubbeling
Start: 2013-2015
Duur: 2 jaar

14. Wegvak Pekela - Alteveer

Wat: Onderzoek naar wegverbreding
Start: 2010
Duur: half jaar

15. Wegvak Alteveer - N378/Van Boekerenweg

Wat: Onderzoek naar wegverbreding
Start: Planvorming 2009, uitvoering 2010/2011

16. Wegvak Van Boekerenweg - Duitse grens

Wat: Wegverbreding naar 8.60 meter, Inkorten uitvoegstrook
Start: Uitvoering in fases
Vorbereiding: 2009, uitvoering eind 2009

Tijdelijke maatregelen

17. Aanpassingen kruisingen

Wat: Verlagen maximumsnelheid naar 80 km/u en inkorten uitvoegstrook
Maatregelen zijn van toepassing op kruising met Onstwedderweg, Exloërweg, Kruisstraat en Westerstraat
Start: Oktober 2009
Duur: Tot de kruising ongelijkvloers wordt gemaakt

18. Plaatsing flitspaal

Wat: Plaatsing flitspaal bij kruising Exloërweg (zuidzijde) in verband met hoge aantal ongevallen met letsel
Start: Oktober 2009

Gehele traject

19. Overstekend wild

Wat: Onderzoek naar passende maatregelen om aantal dierongevallen te verminderen
Start: Onderzoek: 2009, uitvoering in fases tussen 2010-2015



Een verrassende oorzaak van ongevallen op de N366 is overstekend wild. Ook al vallen bij dit type ongevallen meestal geen menselijke slachtoffers, het ongevallenaantal is erg hoog. In de periode van 2002-2007 waren er maar liefst 64 ongelukken. Wat u moet doen is vooral goed opletten. In het voorjaar is er vaak een piek te zien in het aantal overstekende reeën. Jonge reebokken worden in die periode uit het territorium van de oudere reebokken verdreven. Meestal is een aanrijding gebeurd voordat u het door heeft. Daar is vaak weinig aan te doen. Houd uw hoofd koel en het stuur recht. En let op: als er één reebok oversteeft, volgen er vaak meer!

**Geen
beren op
de weg,
wel
reeën!**

Colofon

Dit is een uitgave van de projectgroep N366 Veilig. De krant is huis aan huis verspreid in Veendam, Stadskanaal, Vlagtwedde en Pekela. Oplage: 44.000. September 2009.

Concept en tekst: Senza Communicatie

Ontwerp: Studio Rob Pentinga

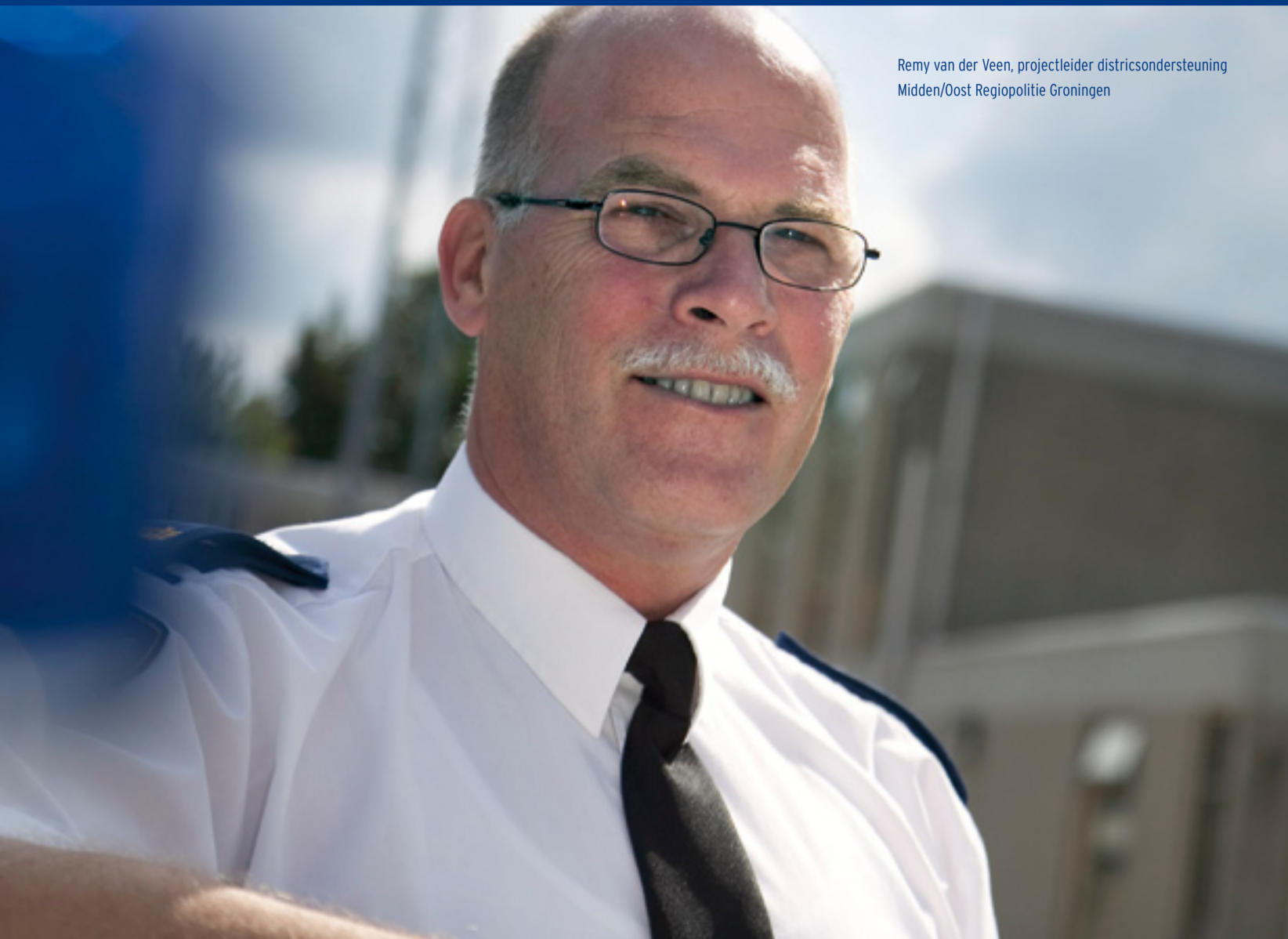
Fotografie: Bas Meelker Photography en Henk Veenstra

Drukwerk: PlantijnCasparie

Verspreiding: Santibri

Disclaimer

De projectgroep N366 Veilig heeft deze informatiekant met de hoogst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Het betreft een selectieve en beknopte weergave van de aanpak van de N366. Aan de in deze krant vermelde informatie kunt u geen rechten ontleenen.



Remy van der Veen, projectleider districtondersteuning Midden/Oost Regiopolitie Groningen

Blijf op de hoogte!



Wilt u op de hoogte blijven van de werkzaamheden en omleidingsroutes op de N366? Ga naar www.n366veilig.nl en meld u aan voor de gratis e-nieuwsbrief.

Het project 'N366 Veilig' is een samenwerkingsverband van provincie Groningen, Regiopolitie Groningen, gemeente Veendam, gemeente Stadskanaal, gemeente Vlagtwedde, gemeente Pekela en het Openbaar Ministerie. Onderstaande foto is gemaakt tijdens de startactie in februari 2009.

Jaarlijks 1.000 uren extra verkeerscontroles

Regiopolitie zet fors in om verkeers-overtredingen tegen te gaan

De N366 staat op de derde plaats in de top tien van de meest onveilige wegen in de provincie Groningen. Tussen 2003 en 2007 gebeurden er op deze weg 513 ongevallen. En dat zijn er veel te veel. Regiopolitie Groningen is binnen het project N366 Veilig verantwoordelijk voor handhaving. Dat betekent intensievere controles en voorlichting over de gevaren van onverantwoord verkeersgedrag. Remy van der Veen, projectleider districtondersteuning Midden/Oost van Regiopolitie Groningen, legt uit hoe de politie haar steentje bijdraagt aan een verkeersveiliger N366.

"In het project neemt de politie het speerpunt handhaving voor haar rekening", vertelt Van der Veen. "Het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie heeft ons ruim 1.000 uren per jaar beschikbaar gesteld voor extra verkeerscontroles. Daarmee willen we het aantal verkeersovertredingen sterk terugbrengen en de verkeersveiligheid verbeteren." Er zijn volgens Van der Veen vier punten waar de politie goed op gaat letten. "Ongelukken gebeuren vooral doordat automobilisten te weinig afstand houden dan wel de macht over het stuur verliezen, te hard rijden, door rood licht rijden of geen voorrang verlenen. Logisch dus dat we daar ook streng op gaan toezien."

(On)opvallende controles

De politie is de komende jaren opvallend en onopvallend aanwezig om het aantal verkeersovertredingen terug te brengen. Van der Veen: "Uit ervaring weten we dat het aan de kant zetten van automobilisten en ze gelijk attenderen op de overtreiding het meeste effect heeft. Zo kun je ze bewust maken van het gevaar dat ze veroorzaken. Niet iedere overtreder realiseert zich dat hij of zij niet alleen zichzelf, maar ook anderen in gevaar brengt." Hoewel het effect van staandhoudingen groot is, kost het ook veel tijd. Van der Veen: "Om die reden controleren we ook met videosurveillance en radarauto's. En bij de kruising met de Exloërweg plaatsen we tijdelijk een flitspaal. Relatief gezien gebeuren hier veel ongevallen, waarvan veel met letselafloop. Daarnaast verlaagt de provincie de maximumsnelheid naar 80 km per uur op alle kruisingen. We verwachten dat de weg hiermee al tijdens de werkzaamheden een stuk veiliger wordt."

Ook niet te langzaam

Wie de snelheidsmetingen op de N366 nauwkeurig bekijkt, ziet nog iets opvallends. Naast hardrijders zijn er ook automobilisten die hardnekkig 80 km per uur blijven rijden. "Dat is inderdaad opvallend", beaamt Van der Veen. "De N366 is een autoweg: je mag er, behalve als borden anders aangeven, 100 km per uur. Voor het overige verkeer is het beter dat iedereen zich aan de aangegeven snelheid houdt. Als mensen 80 km per uur gaan rijden, ontstaat er vaak een lange trein van auto's. Dan zijn er toch waaghalzen die gaan inhalen. In de

meeste gevallen gaat dat gelukkig goed, maar soms ook niet. En dan zijn de gevolgen vaak niet te overzien. Deze bestuurders eindigen hun rit meestal tegen een boom of nog erger: veroorzaken een frontale botsing."

Auto vanuit het niets

De N366 is een drukke weg. Wie vanaf een kruising de weg op wil, moet daarom goed overzicht hebben. En juist dat overzicht wordt ontnomen door het verkeer dat op de kruising afslaat en op de uitvoegstrook rijdt. "Wie bij de kruising staat te wachten kan eenvoudig het naderende verkeer over het hoofd zien. Draai je de weg op en duikt er toch uit het niets een auto op, dan ben je gezien", waarschuwt Van der Veen. "Uiteindelijk worden alle kruisingen ongelijkvloers. Tegen die tijd behoort dit probleem gelukkig tot het verleden. Tot die tijd worden de vakken voor rechtsafslaand verkeer flink ingekort. Wie de weg op wil, heeft zo een stuk beter overzicht."

Focus op autorijden

Van der Veen stipt nog een vijfde ongevalsoorzaak aan: "Automobilisten verliezen soms de macht over het stuur omdat ze met allerlei andere dingen bezig zijn. Bestuurders zijn aan het bellen, gebruiken hun achteruitkijkspiegel als make-up spiegel of nemen net een te groot risico bij het inhalen. Met alle gevolgen van dien. Dat is voor ons lastig te controleren, maar veel weggebruikers onderschatten het gevaar. Wie achter het stuur zit moet zich eigenlijk maar met één ding bezighouden: autorijden."



www.n366veilig.nl