

Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen

2012 - 2020

Provincie Groningen

Voorwoord

In 1997 is het eerste Actieplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen vastgesteld. Met dit Actieplan werd er voor het eerst echt kader en structuur gegeven aan het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid. De stijging van het aantal verkeersongevallen in onze provincie gaf hier destijds directe aanleiding toe.

Het Actieplan onderkende, ten aanzien van de objectieve verkeersonveiligheid, vier speerpunten: gevaarlijke fietsoversteken, gevaarlijke locaties (black spots), gevaarlijke routes en traversen (daar waar de provinciale weg een dorp doorsnijdt). De aandacht voor de traversen gaf in het plan voor het eerst ruimte aan de subjectieve verkeersonveiligheid : het je onveilig voelen in bepaalde verkeers-situaties. Deze doen zich met name voor op plaatsen waar de functies verkeer en wonen in een ruimte samenkomen, de traversen binnen de bebouwde kom. De roep om aandacht hiervoor vanuit leefomgevingen waar provinciale wegen doorheen liepen, heeft de Gedeputeerde Staten van destijds doen besluiten dit als aandachtsgebied in het Actieplan op te nemen. Inmiddels heeft het zich doorontwikkeld en heeft het concept Shared Space zijn intrede gedaan. Een concept waarbij het verkeer binnen de openbare ruimte een meer gelijkwaardige rol inneemt dan voorheen het geval was.

Nu, 14 jaar na verschijnen van het eerste Actieplan, is het goed na te gaan of de eerder gekozen speerpunten nog in dezelfde mate van belang zijn en of er andere aandachtsgebieden dienen te worden benoemd. Landelijk zijn de verkeersveiligheidsdoelstellingen, voor het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers, nu gericht op 2020. In het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) heeft onze provincie zich gecommitteerd aan deze doelstellingen. Een goed moment om ook het provinciaal beleid opnieuw te ijkten.

Voor u ligt het 'Beleidsplan verkeersveiligheid provinciale wegen'. Hierin blijkt dat de 'oude' speerpunten hun belang nog niet hebben verloren maar dat wij voorstellen aandacht uit te laten gaan naar ongelukken op wegvakken, ongelukken die voortkomen uit het geen voorrang of doorgang verlenen en éézijdige ongevallen.

Dit 'Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen' vormt het beleidskader van waaruit de Provinciale Staten de verkeersveiligheid op de provinciale wegen willen verbeteren. Het is de basis van waaruit Gedeputeerde Staten het 'Meerjaren-uitvoeringsprogramma' hebben bepaald voor de provinciale wegen. Een programma waarin de bevindingen in het beleidsplan concreet worden omgezet naar projecten.

Inhoud

Voorwoord

1 Beleidskader

1.1	Inleiding	4
1.2	3E -aanpak	5
1.3	Aanleiding en doelstelling	5

2 Verkeersonveiligheid in de provincie Groningen

2.1	Registratie ongevallen	8
2.2	Ontwikkeling verkeersonveiligheid in Noord-Nederland	10
2.3	Ontwikkeling verkeersonveiligheid in de provincie Groningen	10
2.3.1	Provinciale wegen	10
2.4	Locaties	
2.4.1	Black spots	13
2.4.2	Gevaarlijke wegvakken	17
2.4.3	Gevaarlijke routes	19
2.4.4	(Brom)fietsveiligheid op provinciale wegen	22
2.5	Betrokkenen	
2.5.1	Leeftijdscategorie bestuurders die ongevallen veroorzaken	24
2.6	Specifieke ongevallen	
2.6.1	Type ongeval	25
2.6.2	Eenzijdige ongevallen	27
2.6.3	Landbouwverkeer	29
2.7	Subjectieve verkeersonveiligheid	30
	<i>leefbaarheid, Shared Space</i>	

3 Beleidskeuzes

3.1	Aandachtsgebieden/speerpunten	32
3.2	Integraal werken	32
3.3	Groot onderhoud	32
3.4	Planproces	33

4 Meerjaren uitvoeringsprogramma / financiering projecten

5 Meten effecten maatregelen/evaluatie

1 Beleidskader

1.1 Inleiding

Vanaf de jaren '90 kreeg in onze provincie de verkeersveiligheid een meer vooraanstaande plaats in het provinciaal beleid. Dit was het logische gevolg van een stijging van het aantal verkeersongevallen begin jaren '90 en het decentralisatieakkoord verkeersveiligheidsbeleid in 1994. Hiermee hebben de provincies de eerste verantwoordelijkheid gekregen voor de beleidscoördinatie van de verkeersveiligheid binnen de provinciale grenzen. Dit betekent dat de provincie naast de verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid op de eigen provinciale wegen, circa 600 kilometer weg en circa 250 kilometer fietspad, ook een coördinerende- en stimulerende rol heeft voor de verkeersveiligheid op rijks- en gemeentelijke wegen.

Hiertoe heeft het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid "Samen Veilig op weg" (2011) ontwikkeld. Hierbij zijn alle wegbeheerders en ook andere organisaties zoals de Regiopolitie Groningen en de Fietsersbond nauw betrokken geweest. Zo is een breed gedragen plan tot stand gekomen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de provincie.

Voor het terugdringen van de verkeersonveiligheid op de eigen provinciale wegen is er met de komst in 1997 van het Actieplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen, een kader en structuur gegeven aan het provinciale verkeersveiligheidsbeleid. In dit actieplan werd een accent gelegd op de samenwerking tussen betrokken partijen (provincie, regiopolitie, gemeenten, bewoners en weggebruikers) met als doel verbetering van de leefomgeving in bebouwde kommen en de verkeersveiligheid op routes zou verbeteren. In dit Actieplan werd naast aandacht voor de objectieve verkeersonveiligheid, de aantallen ongevallen, ook aandacht gegeven aan de subjectieve verkeersonveiligheid. Subjectieve verkeersonveiligheid wil zeggen dat mensen zich onveilig voelen op of in de omgeving van de provinciale wegen. Met name speelt dit op de wegen binnen de bebouwde kom. De roep om aandacht voor de subjectieve onveiligheid vanuit leefomgevingen waar provinciale wegen doorheen lopen, heeft de toenmalige G.S. doen besluiten dit als aandachtsgebied in het toenmalige actieplan op te nemen.

Het Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen dat nu voorligt komt in de plaats van het Actieplan. Dit beleidskader wordt herzien en vastgesteld door de Provinciale Staten. Net als in de tijd van het Actieplan vormt ook nu een meerjaren-uitvoeringsprogramma provinciale wegen (MUP) 2012-2016 de uitwerking van de in het beleidsplan gemaakte keuzes. Het plan vormt het beleidskader. Het uitvoeringsprogramma, vastgesteld door Gedeputeerde Staten, benoemt de concrete maatregelen voortvloeiend uit dit beleidskader. Dit betreft infrastructurele projecten op de provinciale wegen en fietspaden.

Naast de infrastructurele aanpak wordt er bij het terugdringen van de verkeersonveiligheid ook geïnvesteerd in verkeerseducatie en verkeershandhaving. Het onderdeel educatie wordt op bovenlokaal niveau georganiseerd door het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB) en gefinancierd vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU).

De handhaving op de provinciale wegen wordt in samenwerking met de regiopolitie bepaald. De regiopolitie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de handhaving.

1.2 3E-aanpak

Daar waar mogelijk willen wij de verkeersveiligheidsprojecten geïntegreerd aanpakken. In deze aanpak worden de drie E's in de oplossingsrichting betrokken. Deze E's staan voor Engineering (aanpassingen in de infrastructuur), Enforcement (handhaving door de politie) en Education (educatie en voorlichting). Inzet op alle drie gebieden moet leiden tot een veiliger gedrag in het verkeer. Deze aanpak wordt met name toegepast bij de aanpak van langere trajecten. Op dit moment gebeurt dat op de provinciale N366 (Veendam-Ter Apel) met het project N366 Veilig.

In dit project wordt de N366 infrastructureel aangepast, kruisingen worden gereconstrueerd en wegvakken verbreed. De politie handhaaft extra op de N366 op specifiek gedrag dat problemen op de N366 veroorzaakt. Op mottoborden en via andere communicatiemiddelen wordt aandacht gevraagd voor de problematiek op de N366. Daarnaast worden weggebruikers voorgelicht over veilig rijgedrag. Omdat de naam 3E-aanpak beter weergeeft welke onderdelen bij zo'n project zijn betrokken wordt een dergelijke aanpak van de verkeersonveiligheid nu zo genoemd. Eerder stond dit bekend onder de naam Gericht VerkeersToezicht (GVT)-project.

1.3 Aanleiding en doelstelling

In de jaren negentig was de verslechterde situatie op het gebied van de verkeersveiligheid, de stijging van de ongevalscijfers en de toenemende gevoelens van (verkeers)onveiligheid, aanleiding voor ons verdere actie te ondernemen. Toen is het Actieplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen tot stand gekomen. Een middel om te komen tot een gezamenlijke aanpak van de verkeersonveiligheid op de provinciale wegen. Hiermee werd er structuur gegeven aan het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid.

Het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers op de provinciale wegen was destijds, samen met het bevorderen van een geïntegreerde en probleemgerichte aanpak, onze hoofddoelstelling. Pas veel later werden er landelijke doelstellingen geformuleerd voor het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers en werd dit ook formeel vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Deze doelstellingen werden doorvertaald naar regionaal niveau.

Tot aan 2010 stonden deze nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen in de nota Mobiliteit geformuleerd. In het voorjaar van 2009 zijn er tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen voor de periode tot 2020 nieuwe doelstellingen afgesproken. Inmiddels is er voor de periode 2008-2020 een Strategisch Plan Verkeersveiligheid verschenen. Een aantal zaken uit de nota Mobiliteit zijn logischerwijs overgenomen in dit plan, onder andere de taakstelling met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers:

- een reductie van 47% van het aantal doden en 34% van het aantal ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van het peiljaar 2002;

- behoud van een plaats in de topvier van veilige landen van de Europese Unie in 2020.

De doelstellingen worden evenredig over het land verdeeld, zo ook voor het grondgebied van de provincie Groningen.

Naar aanleiding van de dalende lijn in het aantal verkeersdoden in de afgelopen jaren, zijn op een paar momenten de doelstellingen voor het aantal doden verder aangescherpt in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB), een periodiek overleg van de minister van Infrastructuur en Milieu met de koepelorganisaties IPO, VNG, SKVV en Unie van Waterschappen. In het overleg van mei 2009 is afgesproken om de landelijke doelstelling voor het aantal verkeersdoden in 2020 bij te stellen tot maximaal 500. Over het aantal verkeersgewonden zijn geen nieuwe afspraken gemaakt.

Voor de provincie Groningen betekent dit dat in 2020 het aantal verkeersdoden tot maximaal 25 per jaar moet zijn gedaald en het aantal ziekenhuisgewonden niet meer dan 300 per jaar mag zijn.

De doelstelling zal door de verschillende wegbeherende overheden in samenwerking met de politie, het Openbaar Ministerie en de maatschappelijke organisaties in de provincie Groningen moeten worden gerealiseerd.

Het Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen is onze provinciale bijdrage aan het behalen van deze doelstelling. Omdat het meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) van het Actieplan tot 2010 liep en er aangescherpte verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2020 zijn bepaald in het NMB, is dit een goed moment om ons verkeersveiligheidsbeleid opnieuw af te wegen. Wij hebben onze aandachtsgebieden herijkt en waar nodig aangepast.

Het voormalige Actieplan Verkeersveiligheid kent vier aandachtsgebieden: aanpak black spots (gevaarlijke locaties), gevaarlijke routes, herinrichting komtraversen en gevaarlijke fietsoversteken. Wij zijn aan de hand van een uitgebreide ongevalsanalyse nagegaan of dezelfde speerpunten nog (even) actueel zijn en of er andere aandachtsgebieden moeten worden toegevoegd.

Voor wat betreft de herinrichting van komtraversen wordt in het Provinciaal Omgevingsplan (POP) aandacht gevraagd voor de Shared Space-aanpak. In deze aanpak ligt niet de nadruk op snelle doorstroming van het verkeer maar wordt de weg zodanig vormgegeven dat zij onderdeel uitmaakt van de omgeving. Deze aanpak is vooral goed toepasbaar bij de herinrichting van komtraversen en erftoegangswegen. Daarnaast wordt er bij de inrichting van wegen ook gekeken of de weg landschappelijk goed kan worden ingepast.

2 Verkeersonveiligheid in de provincie Groningen

2.1 Registratie ongevallen

Om na te kunnen gaan waar zich de verkeersonveiligheid in onze provincie bevindt en om de effecten van maatregelen goed te kunnen evalueren zijn verkeersongevallencijfers onontbeerlijk. Echter hier doet zich een probleem voor sinds per 1 januari 2010 de verkeersongevallen door de politie anders worden geregistreerd.

De door de politie geregistreerde ongevallen komen via de rijksdienst DVS (Dienst Scheepvaart en Verkeer, Ministerie van Infrastructuur en Milieu) in de databank van de provincie terecht. Aan de hand van deze databank worden er analyses uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheidsproblematiek in onze provincie. Vanuit onze regierol maken wij afspraken met de andere overheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen onze provinciegrenzen.

Bij het schrijven van dit beleidsplan is de stand van zaken dat, als gevolg van de veranderde vorm van registratie bij de regiopolitie en van het overstappen op een ander intern registratiesysteem (Basisvoorziening Handhaving, BHV) bij de politie de ongevallencijfers van 2010 dermate lage cijfers tonen dat deze als niet betrouwbaar kunnen worden gezien. Dit is niet alleen een probleem binnen onze provincie, maar een landelijk probleem.

Waar voorheen de regiopolitie naar alle aanrijdingen ter plaatse ging wordt er nu op voorhand via de meldkamer een selectie gemaakt. De politie gaat sowieso naar ongevallen waarbij sprake is van letsel. Bij ongevallen waar alleen sprake is van blikschade komt de politie niet meer ter plaatse, alleen als de betrokkenen dit verzoeken. De ongevallen worden weliswaar via de meldkamer geregistreerd maar de achtergrondinformatie van met name de ongevallen zonder letsel komt niet meer, via de politie, in de ongevallendatabank. Hierdoor kunnen wij voor de locaties waar veel ongevallen plaatsvinden maar van letselafloop geen sprake is, geen analyses meer uitvoeren. Dit is een forse aderlating in de bestrijding van de verkeersonveiligheid in onze provincie. Een concreet voorbeeld hierbij is dat de ongevallenconcentraties op kruispunten, de zogenaamde black spots, na 2009 van de kaart kunnen verdwijnen omdat de ongevallen met blikschade niet meer worden geregistreerd. Daarmee is er niet langer zicht op het totaal aan ongevallen wat in een bepaalde periode plaatsvindt op een kruising. Hierdoor wordt het nemen van onze verantwoordelijkheid als wegbeheerder, voor wat betreft het bestrijden van de objectieve verkeersonveiligheid, moeilijk.

Naast het minder registreren van ongevallen maakt het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) er melding van dat er ook minder achtergrondinformatie ter beschikking is voor wat betreft het aantal verkeersdoden en ernstige gewonden. Oorzaak hiervan is dat (per 1 januari 2010) de zogeheten registratieset is komen te vervallen. Dit was een formulier dat de politie diende in te vullen bij ernstige ongevallen en dat uitgebreide informatie bevatte. De politie kan nu bij sommige dodelijke ongevallen volstaan met een proces-verbaal van bevindingen. Bij niet-dodelijke ongevallen en indien geen vervolging in verband met het ongeval hoeft plaats te vinden, volstaat een zogeheten kenmerkenmelding. Deze bevat

echter vaak lang niet genoeg informatie om het ongeval in de databank bij DVS in te kunnen voeren. En ook de eerder genoemde overstap op het nieuwe registratiesysteem bij de politie (BVH) is hier volgens de SWOV debet aan.

Het is jammer te moeten constateren dat deze problematiek speelt net nu wij zelf in 2009 gestart zijn met de specifieke problemen, ongevalsoorzaken, op wegvakniveau in kaart te brengen. Hiervoor zijn alle provinciale wegen ingedeeld in 'logische' wegvakken. Het onderscheid in een bepaalde vormgeving, snelheidsregime, wegomgeving of verkeersintensiteit was de basis voor deze indeling. Deze nieuwe vorm van indelen geeft een nauwkeuriger beeld ten aanzien wat er op wegvakniveau speelt. De resultaten van deze analysemethode worden met de regiopolitie besproken. Een en ander heeft ertoe geleid dat de provincie als wegbeheerder gerichtere maatregelen kan treffen en de regiopolitie nauwkeuriger naar plaats en soort overtreding kan handhaven.

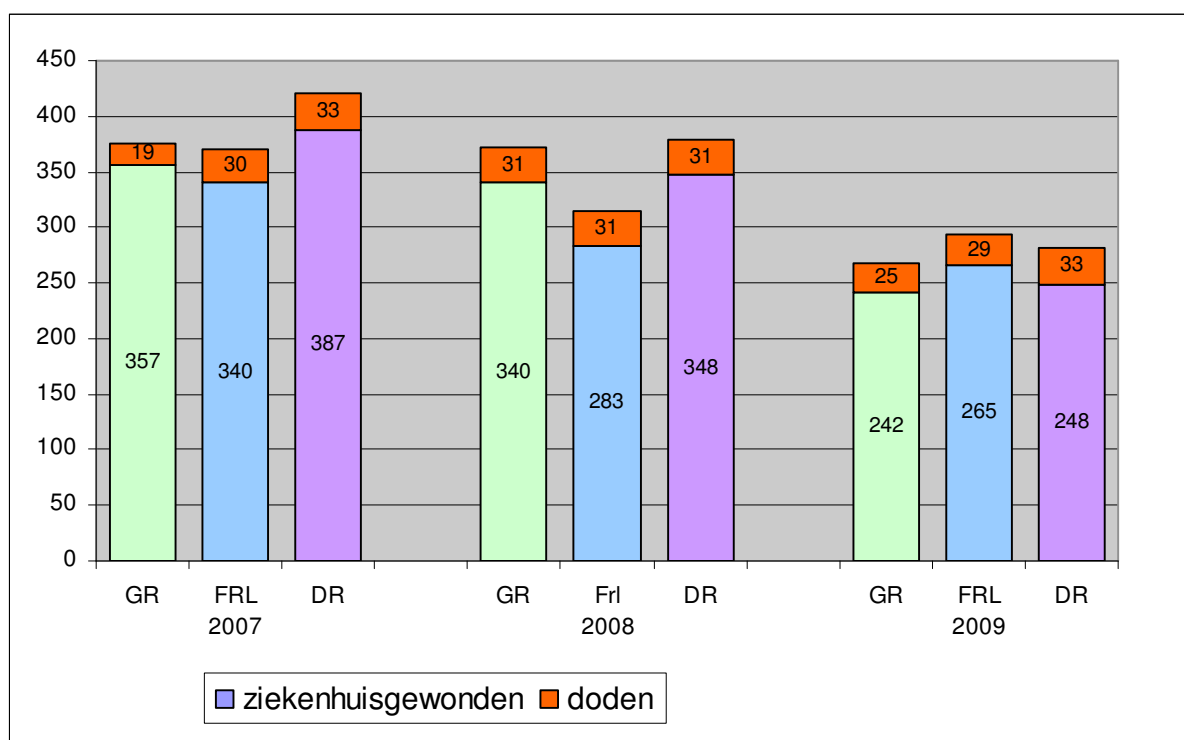
Samen met andere provincies zijn wij nu op zoek naar hoe de verminderde ongevallenregistratie kan worden verbeterd. Een verminderde registratie heeft niet alleen gevolgen voor het bepalen en evalueren van het eigen provinciale beleid, maar ook kan onze provincie de regierol van de aanpak van de verkeersonveiligheid binnen onze provinciegrenzen niet langer goed uitvoeren. Want het overzicht van wat er speelt op de wegen van alle Groninger wegbeheerders samen is ook niet langer goed in beeld.

Landelijk wordt er gewerkt aan een oplossing om de registratie van verkeersslachtoffers door de politie de komende jaren te verbeteren. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in een brief (18 oktober 2011) aangegeven dat haar ministerie en het ministerie van Veiligheid en Justitie werken aan een verbetertraject.

2.2 Ontwikkeling verkeersonveiligheid in Noord-Nederland

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeersonveiligheid in Noord-Nederland (2.1) en in de provincie Groningen (2.2). Specifiek wordt ingegaan op de verkeersonveiligheid op die wegen waar wij als provinciebestuur verantwoordelijk voor zijn, de provinciale wegen. Een uitgebreide ongevalsanalyse ligt hieraan ten grondslag. De uitkomsten van deze analyse vormen het uitgangspunt van waaruit wij onze keuzes in het verkeersveiligheidsbeleid bepalen en de aandachtsgebieden kiezen.

In grafiek 1 is te zien dat het aantal zware slachtoffers, doden en ziekenhuisgewonden te samen, in onze provincie en de buurprovincies de laatste jaren is gedaald. In 2009 is het aantal verkeersdoden in deze provincies nagenoeg gelijk gebleven aan de voorgaande jaren. Wel is in zowel Fryslân, Groningen als Drenthe het aantal ziekenhuisgewonden steeds verder afgenomen.



Grafiek 1 : aantal verkeersdoden (rood) en ziekenhuisgewonden (groen/blauw/paars) in de provincies Groningen (GR), Fryslân (FRL) en Drenthe (DR), in de periode 2007-2008-2009.

Hoe ernstig een ongeval afloopt is van een aantal factoren afhankelijk. Hierop valt moeilijk te sturen in het verkeersveiligheidsbeleid. Los van zaken als het dragen van een autogordel of helm is de ernst van de afloop vaak gerelateerd aan de omstandigheden op dat moment. Het verkeersveiligheidsbeleid richten wij dan ook niet op het voorkomen van een bepaald type letsel maar op het voorkomen van ongevallen waarbij dodelijke slachtoffers en ziekenhuisgewonden vallen. De analyse van de geregistreerde ongevallen die op onze provinciale wegen hebben plaatsgevonden is daarom gericht op de ernstige slachtofferongevallen.

2.3 Ontwikkeling verkeersonveiligheid in de provincie Groningen

2.3.1 Provinciale wegen

In tabel 1 wordt het verloop van het aantal verkeersongevallen in de provincie Groningen weergegeven. Dit betreft alle ongevallen van de wegbeheerders samen.

Vanaf 2000 is er in de provincie Groningen sprake van een forse daling van het aantal ernstige slachtofferongevallen. Dit zijn ongevallen waarbij dodelijke slachtoffers of ziekenhuisgewonden zijn gevallen. In 2000 bedroeg dit aantal nog 415 ongevallen. In 2009 is dit aantal in de loop der jaren gedaald naar 222.

Ook op de provinciale wegen is een afname van het aantal ernstige slachtofferongevallen te zien. In 2000 bedroeg dit aantal 99 ongevallen. In de loop der jaren fluctueerde het aantal maar heeft er een daling plaatsgevonden tot 55 ongevallen in 2009. Dit is een gunstige ontwikkeling. Het aantal ziekenhuisgewonden op de provinciale wegen is vanaf 2000 gedaald van 112 naar 47 gewonden. Het aantal dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen in onze provincie fluctueert.

Voor het opstellen van het beleidsplan heeft er een ongevallenanalyse plaatsgevonden voor de periode 2005 t/m 2009. Deze periode van vijf jaar is voldoende om inzicht te krijgen hoe het er op de provinciale wegen voor wat betreft de verkeersveiligheid voor staat.

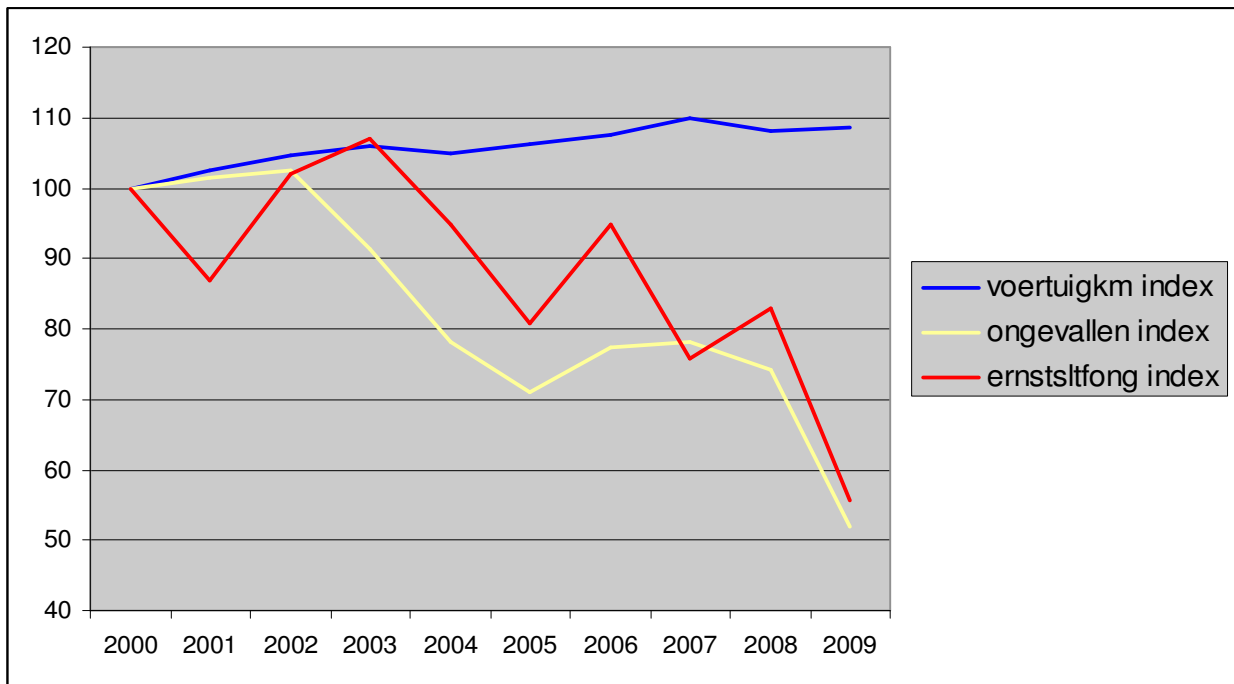
Als wij kijken naar de periode 2005 t/m 2009 voor wat betreft de verdeling van de ernstige slachtofferongevallen per wegbeheerder: 9 % van de ernstige slachtofferongevallen vond plaats op rijkswegen; 24 % op provinciale wegen en 67 % op gemeentelijke wegen. 26% van alle ernstige slachtoffers in de provincie was het gevolg van afloop van een ongeval op een provinciale weg. Op rijkswegen bedraagt dit aantal 10 %. De meeste ernstige slachtoffers vielen op de gemeentelijke wegen: 64%.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ongevallen	10107	10326	9849	7301	6928	6546	5835	6358	5535	4014
Slachtofferongevallen	1417	1317	1169	1077	987	995	959	1028	909	718
Ernstige slachtff.ong.	415	422	375	408	336	331	313	316	307	222
Lichtgewonden	935	792	787	696	455	439	397	407	312	120
Doden	29	38	55	50	40	19	26	19	31	25
Ziekenhuisgewonden	471	471	442	467	399	369	369	357	340	242

Tabel 1: verloop verkeersongevallen in de provincie Groningen op wegen van alle wegbeheerders samen

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ongevallen	1491	1511	1530	1364	1167	1059	1153	1165	1107	776
Slachtofferongevallen	256	247	240	213	189	157	189	188	184	134
Ernstige slachtff.ong.	99	86	101	106	94	80	94	75	82	55
Lichtgewonden	169	157	163	129	74	46	53	66	57	14
Doden	5	11	26	16	15	4	14	7	8	7
Ziekenhuisgewonden	112	93	109	109	102	87	105	82	91	57

Tabel 2 : verloop verkeersongevallen op wegen in beheer bij de provincie Groningen



Grafiek 2 : geïndexeerde groei in mobiliteit (aantal voertuigkilometers) en afname in het aantal ernstige slachtofferongevallen op de Groningse provinciale wegen

Het aantal ernstige slachtofferongevallen, ziekenhuisgewonden en doden, is op de provinciale wegen in de loop van de jaren dus gedaald tot 55 ongevallen in 2009. In grafiek 2 is te zien dat ondanks de toename van het aantal voertuigkilometers op de provinciale wegen het aantal ongevallen en ernstige slachtofferongevallen afneemt. De jarenlange inzet voor verbetering van de verkeersveiligheid op de provinciale wegen vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen heeft aan deze goede ontwikkeling bijgedragen.

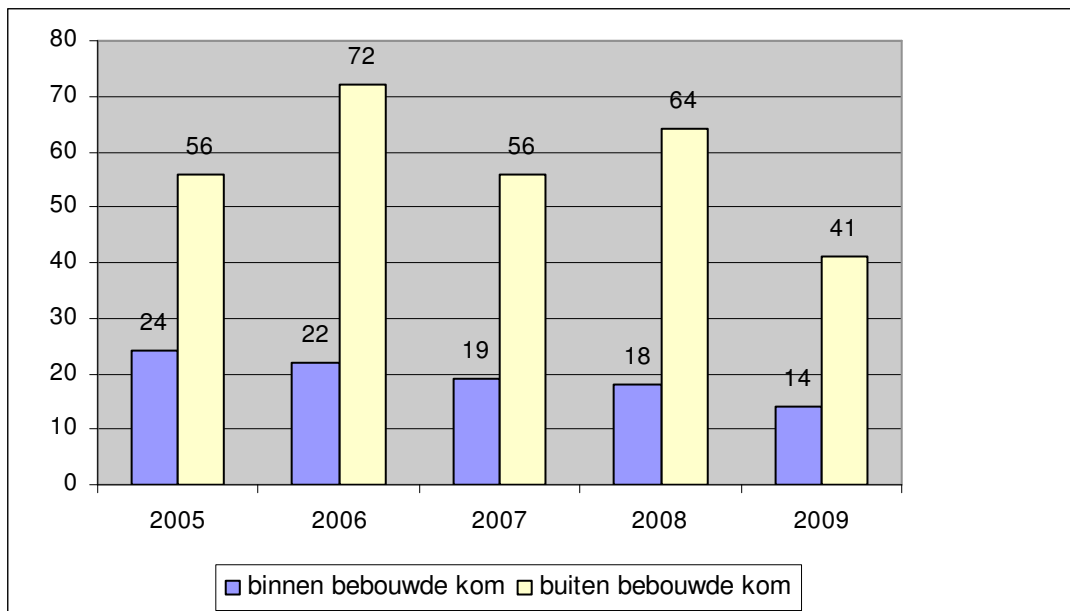
Naast de ingezette 3E -aanpak (voormalige GVT-aanpak) op diverse provinciale routes (Friesestraatweg Veilig N355, Winschoten - Pekela, Paal en Perk route N372) is er in de loop der jaren fors ingezet op vermindering van het aantal ongevallen op kruispunten. De aanpak van onveilige kruispunten kan effectief plaatsvinden omdat het een concentratie van ongevallen betreft waardoor een goede analyse kan plaatsvinden. Een effectieve oplossing blijkt dan vaak de rotonde, die op veel plekken op de provinciale wegen is verschenen. Dit heeft er zeker toe bijgedragen dat het aantal ernstige ongevallen en daarmee ernstige slachtoffers op onze provinciale wegen is gedaald. In 2005 hebben wij onderzoek gedaan naar de effecten van rotondes op de provinciale wegen in onze provincie.

Hieruit bleek dat het aantal letselongevallen op kruisingen waar een rotonde is aangelegd een daling teweeg brengt van maar liefst 83 %. Ook het aantal slachtoffers en ziekenhuisopnamen daalt met een dergelijk percentage. De keuze voor het ombouwen van gevaarlijke provinciale kruisingen tot rotondes is dus een zeer effectieve gebleken. Mede hierdoor is het met name het aantal ernstige black spots op de provinciale wegen in de loop der jaren fors teruggebracht. Dit betreft ongevallenconcentraties op kruispunten waarbij veel ernstige slachtoffers vallen. In paragraaf 2.4.1 wordt hier nader op ingegaan.

De ernstige slachtofferongevallen op de provinciale wegen, in de onderzoeksperiode 2005 t/m 2009, vonden met name plaats buiten de bebouwde kom. In grafiek 3 is te zien dat het aantal ernstige slachtofferongevallen zowel binnen als buiten de bebouwde kom gestaag afneemt. Dat de meeste ernstige ongevallen zich met name buiten de bebouwde kom voordoen is logisch. De rijsnelheden liggen buiten de bebouwde kom hoger dan er binnen en de ernst (letsel) van de afloop van een ongeval is gerelateerd aan de hoogte van de snelheid.

Uit de analyse blijkt het volgende:

- a. 77 % van alle ernstige slachtofferongevallen op de provinciale wegen hebben buiten de bebouwde kom plaatsgevonden;
- b. 67 % van alle ernstige slachtofferongevallen op de provinciale wegen buiten de bebouwde kom vonden plaats op een provinciale 80 km/u weg;
- c. van de ongevallen op provinciale wegen die binnen de bebouwde kom plaats hebben gevonden heeft 61 % op 50 km/u wegen plaatsgevonden.



Grafiek 3: aantal ernstige slachtofferongevallen op provinciale wegen binnen en buiten de bebouwde kom, periode 2005 t/m 2009.

Om het aantal ernstige slachtofferongevallen op de provinciale wegen te doen dalen moet dus vooral worden ingezet op de wegen buiten de bebouwde kom. Wij hebben onderzocht op welke plekken, wegvakken en trajecten zich met name de verkeersveiligheidsproblemen voordoen. In de hierna volgende paragrafen wordt nader ingegaan op waar de ernstige slachtofferongevallen zich voordoen en is nagegaan welke verkeersdeelnemers, leeftijdscategorie of type ongeval dit betreft.

2.4 Locaties

2.4.1 Black spots

Het aantal black spots (gevaarlijke kruisingen) op de provinciale wegen is in de loop van de jaren behoorlijk teruggebracht. Reconstructies van diverse gevaarlijke kruisingen hebben hiertoe bijgedragen. Op een kruising kunnen in de meeste gevallen de oorzaken van de ongevallen via een AVOC-ongevallenanalyse (Aanpak VerkeersOngevallenConcentratie) duidelijk worden. Omdat de oorzaken aanwijsbaar zijn, en zich concentreren op een locatie, kunnen er vervolgens effectieve maatregelen worden getroffen.

Een black spot is een gevaarlijke kruising waar in drie jaar tijd een bepaald aantal ongevallen heeft plaatsgevonden. Wij maken onderscheid in twee soorten black spots. Een ernstige black spot is een kruising waar zich in de periode van drie jaar minimaal 6 ongevallen met slachtoffers hebben voorgedaan.

Daarnaast zijn er de zogenaamde "overige black spots". Dit is een kruising waar in drie jaar tijd 12 ongevallen hebben plaatsgevonden, al dan niet met slachtoffers. Dit betreft kruisingen waarop ongevallen gebeuren met voornamelijk blikshade. Vinden er 6 of meer slachtofferongevallen plaats dan is het niet langer een overige black spot maar een ernstige black spot.

Voor het bepalen van de black spots in dit beleidsplan is er gekeken naar de periode 2007 tot en met 2009. Hieruit blijkt dat er zich op onze provinciale wegen slechts één ernstige black spot bevindt en elf overige black spots.

Ernstige black spot

Uit analyse van de periode 2007 t/m 2009 blijkt dat er één kruising op een provinciale weg is die als ernstig kan worden aangemerkt, op een totaal van 6 ernstige black spots in de gehele provincie (alle wegbeheerders samen). Deze provinciale ernstige black spot, met 6 slachtofferongevallen, bevindt zich op de Westelijke Ringweg (N370) in de stad: de kruising Friesestraatweg-Siersteenlaan-Pleiadenbrug. In de periode 2007 tot en met 2009 hebben zich hier in totaal 27 ongevallen voorgedaan waarvan 6 slachtofferongevallen.



Foto: aangepaste kruising Pleiadenbrug-Siersteenlaan op de Westelijke Ringweg (N370)

Tabel 3 laat echter zien dat het aantal ongevallen op deze kruising de laatste jaren terugloopt. Op de kruising zijn in 2007 de verkeerslichten opnieuw afgesteld en is het kruisingsvlak opnieuw ingedeeld. Hierdoor is er een vlottere doorstroming bereikt en is het aantal ongevallen teruggelopen in 2008 en 2009. Wij denken dat deze trend van een laag aantal ongevallen zich heeft doorgezet in 2010 en 2011. Daarom kiezen wij ervoor de kruising nu niet met voorrang aan te pakken maar de cijfers van de jaren na 2009 af te wachten. In paragraaf 2.7 geven wij aan dat de ongevalsdata van 2010 de nodige vraagtekens oproepen. Wij zullen daarom bekijken of er op een andere manier wel inzicht kan worden verkregen in het ongevallenverloop van de laatste jaren.

	ongevallen	slachtofferongevallen	ernstige slachtoffers	lichte slachtoffers
2007	17	4	2	0
2008	6	1	0	0
2009	4	1	0	0
Totaal	27	6	2	0

Tabel 3 : ongevallenbeeld kruising Friesestraatweg - Siersteenlaan - Pleiadenbrug (N370)

Overige black spots

Het aantal kruisingen op onze provinciale wegen waar zich in de periode 2007 tot en met 2009 12 of meer ongevallen hebben voorgedaan, met voornamelijk alleen materiële schade, bedraagt 11 (tabel 4).

nr.	naam/hm	gemeente	straat 1	straat 2	ong.	sltfong	zware sltf.	lichte sltf.
1	N370 / 55.8	Groningen	Bedumerweg	Plataanlaan	32	4	0	2
2	N46 / 7.3	Groningen	Beneluxweg	Berlageweg	25	4	0	2
3	N370 / 4.1	Groningen	Laan 40-45	Vrijheidsplein	25	0	0	0
4	N366 / 14.4	Stadskanaal	Prov.weg	V. Boekerenwg	24	3	3	0
5	N370 / 3.2	Groningen	Peizerweg	Koeriersterweg	17	2	1	0
6	N46 / 5.8	Groningen	Beneluxweg	Kluiverboom	16	2	1	1
7	N370 / 4.0	Groningen	Concoursln	Laan 40-45	16	1	0	1
8	N360 / 3.3	Groningen	Delfzijl	Rijksweg	15	1	1	1
9	N362 / 8.8	Delfzijl	Kopaf	Rijksweg	13	3	2	0
10	N361 / 0.3	Groningen	Beneluxweg	Groningerweg	13	2	0	0
11	N46 / 6.5	Groningen	Beneluxweg	Kardingerweg	12	1	0	0

Tabel 4 : de overige black spots (12 ongevallen of meer in drie jaar tijd) op de provinciale wegen, periode 2007 t/m 2009

Voor tien van de 11 kruisingen, in tabel 4 vet gedrukt, geldt dat deze onderdeel zijn van een reconstructieplan of hier heeft onlangs een aanpassing plaatsgevonden. Vaak betreft dit grootschalige projecten. Zo worden de kruisingen van de N366 aangepakt in het kader van het realiseren van het eindbeeld N366 in 2015 (nr.4). Hierbij wordt de gehele N366 omgebouwd tot ongelijkvloerse autoweg.

De kruisingen van de N46 (nrs. 2,6 en 11) worden in het kader van de aanpak van de Oostelijke ringweg gereconstrueerd. De kruising Bedumerweg-Plataanlaan (nr.1) wordt omgebouwd tot ongelijkvloerse aansluiting, in het kader van de aanpak van de Noordzeebrug. De kruisingen van de N370, Laan 40-45 met het Vrijheidsplein (nr.3) en Concourslaan met Laan 40-45 (nr.7), worden gereconstrueerd in het kader van de Aanpak Ring Zuid.

De kruising N360 Delfzyl - Rijksweg (8) betreft de aansluiting van de N46 op de N360. In 2010 is hier de kruising aangepast waardoor autoverkeer komende vanaf de afrit van de N46 niet meer rechtdoor, de N360 overstekend, de N46 opnieuw op kan rijden. Samen met de aanpassing van de verkeersregelinstantie is hiermee het aantal ongevallen van 9 in 2007, 5 in 2008 in 2009 teruggebracht tot 1. Uiteraard houden wij hier een vinger aan de pols maar vooralsnog lijkt de gekozen maatregel afdoende.

Op de aansluiting van de N370 Peizerweg met de Koeriersterweg (nr.5) heeft de gemeente Groningen de situatie aangepast. De Koeriersterweg is bij de kruising met de afrit van de N370 afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De afsluiting moet de leefbaarheid van de Koeriersterweg verbeteren en de kruising met de afrit verkeersveilig maken. Deze maatregel is in 2009 genomen en moet nog worden geëvalueerd.

Resteert de kruising op de N362 in de gemeente Delfzyl (nummer 9 in de tabel). Dit betreft de kruising van Tolhek, ter hoogte van het dorp Wagenborgen. In het verleden zijn hier door ons al maatregelen getroffen in de vorm van het aanbrengen van middengeleiders en het instellen van een 60 km/uur regiem. Uit de ongevallencijfers en uit overleg met de politie blijkt dat dit in onvoldoende effect resulteert. Op de kruising wordt in verhouding met hoge snelheden gereden en de kruising is een oversteekpunt voor groepen schoolgaande fietsers. Wij stellen voor om voor deze kruising een structurele oplossing te zoeken in de vorm van een reconstructie. De problematiek van de kruising is inmiddels in kaart gebracht.



Foto : kruising van de N362 bij Wagenborgen, een black spot

Tot slot merken wij op dat er door diverse ontwikkelingen, zoals de toename van de hoeveelheid verkeer, er opnieuw nieuwe black spots kunnen ontstaan. Daarom willen wij, los van de gevaarlijke locaties die er nu nog zijn, de aanpak van black spots als aandachtsgebied binnen onze aanpak van de verkeersonveiligheid in stand houden.

Als de ongevalsdata op orde komt, kunnen wij aan de hand van nieuwe data jaarlijks de vinger aan de pols houden voor wat betreft de ontwikkeling van gevaarlijke locaties op onze wegen.

Zoals eerder geconstateerd, zijn er steeds minder ernstige black spots op de provinciale wegen. Misschien blijkt na de cijfers van 2010 zelfs dat ook de kruising Friesestraatweg - Siersteenlaan - Pleiadenbrug niet meer als ernstige black spot kan worden aangeduid. Daarmee is de aanpak van de zeer onveilige (ernstige black spots) kruisingen effectief gebleken. Black spots die hebben plaatsgevonden op wegen van gemeenten en rijk zijn opgenomen in het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid.

Voor wat betreft de enige ernstige black spot op een provinciale weg, de kruising Friesestraatweg - Siersteenlaan - Pleiadenbrug (N370) constateren wij dat het aantal ongevallen na 2007 aanzienlijk is gedaald. Verwacht wordt dat deze kruising hiermee van de black spot-lijst verdwijnt, maar daarvoor is inzicht nodig in de ongevalendata van 2010. Voor wat betreft deze data gaan wij zoeken naar andere mogelijkheden om de gegevens toch boven tafel te krijgen.

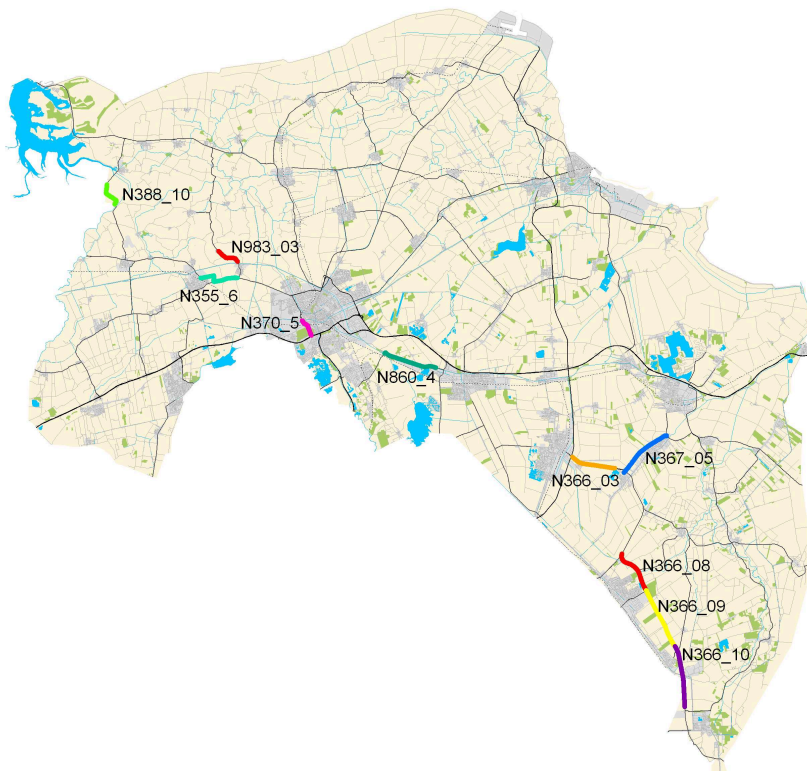
Voor de gevaarlijke kruising op de N362 bij Wagenborgen wordt voorgesteld deze te reconstrueren.

2.4.2 Gevaarlijke wegvakken

Daar waar de ongevallen op een kruispunt geconcentreerd zijn op één plek hebben de ongevallen op een wegvak vaak verspreid op dit wegvak plaatsgevonden. Dit maakt het lastiger geëigende maatregelen te treffen.

In 2009 is de provincie gestart om de specifieke problemen, ongevalsoorzaken, per wegvak in kaart te brengen. Hiervoor zijn alle provinciale wegen ingedeeld in 'logische' wegvakken. Het onderscheid in een bepaalde vormgeving, snelheidsregime, wegomgeving of verkeersintensiteit was de basis voor deze indeling. Deze nieuwe vorm van indelen geeft een nauwkeuriger beeld ten aanzien wat er op wegvakniveau speelt. Naast het benoemen van gevaarlijke routes, routes als totaal, is er ook gekeken of er op onze provinciale wegen zelfstandig wegvakken opvallen qua verkeersonveiligheid.

In de onderstaande plattegrond en in tabel 6 staan de 10 opvallendste wegvakken, voor wat betreft het aantal slachtofferongevallen, weergegeven. De in de tabel vet gedrukte wegvak(nummers) zijn wegvakken waarvan de aanpak onderdeel is van een reeds lopend project of een voorgenomen project. Zo worden de wegvakken op de N366 (nrs. 1, 3, 4 en 5) aangepakt in het kader van het ombouwen van de N366 Veilig tot volledige autoweg. Het N370 wegvak (nr.9) betreft de Westelijke Ringweg. Dit wegvak wordt aangepakt in de Aanpak Ring Zuid en in het MIT-project Westelijke Ringweg Groningen. In dit project is het doel de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Westelijke Ringweg te verbeteren door de weg ongelijkvloers aan te leggen.



Afbeelding: de opvallendste wegvakken op provinciale wegen voor wat betreft ongevallen met ernstige slachtoffers

Nr	Wegvak code	Wegvak benaming	Totaal aantal ongevallen	Ong. met blikshade	Ong. met slachtoffers	Ong. met ernstige slachtoffers	Aantal slachtoffers	Lichtgewonden	Slachtoffers ernstig	Doden	Ziekengewonden
1	N366_03	N33 - Winningsweg Nieuwe Pekela	52	42	10	7	19	10	0	9	9
2	N860_04	Dokter Ebelsweg - Borgweg	37	26	11	7	15	6	0	9	9
3	N366_08	Afslag N378 - N374 Stadskanaal	31	24	7	6	9	1	1	8	7
4	N366_09	Afslag N374 - N975 Stadskanaal	29	21	8	6	12	3	2	9	7
5	N366_10	Afslag N975 - Ter Apel	39	31	8	5	14	9	0	5	5
6	N983_03	Aduard - Den Ham	17	11	6	5	9	2	0	7	7
7	N355_06	Aduard - Zuidhorn	33	26	7	4	7	3	1	4	3
8	N367_05	Nieuwe Pekela - N972 Winschoten	47	40	7	4	10	6	1	4	3
9	N370_05	Hoendiep - Vrijheidsplein	117	107	10	4	11	7	0	4	4
10	N388_10	Lauwerzijl - richting Zoutkamp	12	6	6	4	6	2	0	4	4

Tabel 6 : gevaarlijke wegvakken provinciale wegen, op volgorde ernstige slachtoffer-ongevallen, periode 2005 t/m 2009

Het wegvak N983 Aduard - Den Ham (nr.6) is in het najaar van 2011 aangepakt. Op dit wegvak vinden regelmatig eenzijdige ongevallen plaats en er is sprake van behoorlijke bermschade. Het grootonderhoud op de N983 wordt als MIT-project opgepakt. Op het wegvak N367 (8) tussen Nieuwe Pekela en Winschoten worden de kruisingen in het kader van de aanpak van de N366 aangepakt. De op- en afritten van de N366 op dit wegvak alsmede de kruising met de Zuidwendingerweg worden in 2012 gereconstrueerd. Hiermee verwachten wij dat het aantal ongevallen terug zal lopen. Nadat de reconstructies hebben plaatsgevonden willen wij bekijken wat dit voor gevolgen heeft voor het ongevallenbeeld op het hele wegvak.

Het wegvak Aduard - Zuidhorn op de N355 (7) krijgt aandacht als onderdeel van het MIT-project "Wegverbinding Groningen - Zuidhorn". Het doel hiervan is de verkeersafwikkeling te verbeteren. Het nevendoeel is de verkeersveiligheid te verbeteren.

Wij stellen voor om de betreffende wegvakken van de N860 (nr.2) en van de N388 (nr. 10) in 2012 nader te onderzoeken en te bekijken of wij daar de komende jaren specifieke maatregelen kunnen treffen om de verkeersonveiligheid terug te kunnen brengen.

2.4.3 Gevaarlijke routes

Naast dat er gericht onderzoek is gedaan naar onveilige wegvakken is er in de analyse ook naar de provinciale N-wegen als totaal gekeken. De zogenaamde 'routes'. Deze term stamt uit de actieplantijd, toen de provinciale wegen alleen als geheel werden beschouwd en nog niet op wegvakniveau werden geanalyseerd. Ondanks de nauwkeurige beschouwing op wegvakniveau is het kijken naar de verkeersveiligheid op een totale route ook wenselijk. Omdat de aanpak vanuit de verschillende disciplines samen (de 3E - aanpak) effectiever en praktisch beter kan worden uitgevoerd op een totale route.

Routes waarop zich veel ongevallen hebben voorgedaan worden aangeduid als gevaarlijke routes. In tabel 5 staan de acht opvallendste provinciale routes als geheel vermeld. Gerangschikt op ongevallen met ernstige slachtoffers. De wegen zijn over meerdere jaren beschouwd (2005 t/m 2009) om zo een goed beeld te kunnen krijgen.

Nr	Weg	Benaming	Totaal aantal ongevallen	Ong. met blikschade	Ong. met slachtoffers	Ong. met ernstige slachtoffers	Aantal slachtoffers	Lichtgewonden	Slachtoffers ernstig	Doden	Ziekenhuisgewonden
1	N366	Veendam-Ter Apel	423	348	75	48	124	56	68	6	62
2	N361	Groningen-Lauwersoog	340	265	75	39	107	55	52	5	47
3	N355	Groningen-Grijpskerk	284	218	66	29	78	47	31	2	29
4	N388	Boerakker-Zoutkamp	201	160	41	23	44	21	23	2	21
5	N46	Europaplein-Eemshaven	642	569	73	22	90	63	27	2	25
6	N363	Ranum-Spijk	157	126	31	19	39	17	22	4	18
7	N360	Groningen-Delfzijl	295	252	43	18	62	42	20	2	18
8	N996	Winsum - Garrelsweer	119	88	31	18	39	20	19	4	15

Tabel 5: beeld routes als totaal. Periode 2005 t/m 2009, gerangschikt op ongevallen met ernstige slachtoffers

Totaal aantal ongevallen = ongevallen blikschade en ongevallen met slachtoffers

Ong. met blikschade = ongevallen zonder slachtoffers

Ong. met slachtoffers = ongevallen met licht- en zwaargewonden (doden en ziekenhuisgewonden)

Ong. met ernstige slachtoffers = ongevallen met zwaargewonden

Aantal slachtoffers = licht- en zwaargewonden

Lichtgewonden = gewond niet zijnde ziekenhuisopname, wel ehbo opname

Slachtoffers ernstig = doden en ziekenhuisgewonden

Voor drie van de tien routes in tabel 5 geldt dat deze reeds worden aangepakt of dat er plannen worden gemaakt al dan niet op de lange termijn. De N366 wordt in het kader van het verkeersveiligheidsproject N366 Veilig aangepakt. De infrastructurele aanpak staat opgenomen in het MIT: Eindbeeld N366. De N361 staat opgenomen in het collegeprogramma om hier de verkeersveiligheid te verbeteren. Verder wordt er gewerkt aan de aanpak van het deel Ranum-Mensingeweer.

Tussen Groningen en Delfzijl (N360) zijn de afgelopen jaren (2007 -2010) vijf rotondes aangelegd op kruispunten om de veiligheid te vergroten. Daarnaast is in de planstudie wegverbinding Groningen - Delfzijl een aantal alternatieven uitgewerkt. Bij het uitwerken van de alternatieven is het verbeteren van de verkeersveiligheid één van de doelstellingen. Voor onveilige punten langs de N360 zijn in de alternatieven voor de wegverbinding oplossingen bedacht.

Om een route verkeersveiliger te maken wordt vooraf een uitgebreide ongevals-analyse uitgevoerd om zo goed zicht te krijgen op waar en onder welke omstandigheden de ongevallen zich voordoen. Hierbij wordt er onder andere gekeken naar specifieke wegvakken en kruisingen. Door de eerder genoemde wegvakindeling (2.4.2) kan een totale route beter worden beschouwd.

Het specifiek analyseren van de problematiek is via de wegvakindeling door ons voor het eerst toegepast bij het 3E-project N366 Veilig¹ (voor uitleg 3E-aanpak, zie paragraaf 1.2). Per wegvak van de N366 is bekeken wat voor type ongevallen zich er voor doen. De maatregelen worden hier vervolgens op gericht. Zo doen zich bijvoorbeeld op drukke weggedeelten, als Veendam- Pekela, meer ongevallen voor door het onvoldoende afstand houden dan op andere wegvakken. Specifiek worden hier dan maatregelen voor bedacht zoals het voorlichten van de weggebruikers over veilig rijgedrag door folders of een boodschap op de mottoborden langs de kant van de weg. Op andere weggedeelten is er maar aandacht voor het probleem van de macht over het stuur verliezen. Hier speelt de provincie op in door wegverbreding met een ribbelstrook toe te passen achter de kantlijn en handhaaft de politie extra op oorzaken van dit fenomeen tot de weg infrastructuur haar eindbeeld heeft bereikt. Zo wordt bijvoorbeeld extra gelet op telefoneren onder het rijden.

Naast de N366 is de tweede probleemroute de N361. Het oorspronkelijke plan om voor het deel Groningen - Winsum een nieuw tracé aan te leggen is niet doorgegaan. Wel willen wij werken aan een verdere verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de route. Daarom hebben wij in ons collegeprogramma aangegeven verder te willen werken aan de bereikbaarheid van het Lauwersmeergebied door aanleg van een nieuw tracé Mensingeweer-Ranum (rondweg rondom Mensingeweer). En willen wij de rest van het bestaande tracé veilig maken. Een deel van de resterende middelen van het gedeeltelijk niet doorgaan van de nieuwe N361 willen we besteden aan een aantal zaken. Onder andere verkeersveiligheidsknelpunten van het bestaande tracé (Groningen-Lauwersoog) aanpakken. Onze ervaring is dat een reconstructie van een verkeersonveilige kruising vaak zeer effectief is en het aantal ongevallen drastisch omlaag brengt.

Wij stellen voor om de (gehele) N361 als tweede 3E-project op te starten. De N361 komt hiervoor het meest in aanmerking gezien het aantal ernstige slachtoffer-ongevallen op de weg (tabel 5). De infrastructurele aanpak van de kruisingen is hier dan logischerwijs onderdeel van. Binnen het project moet nader worden onderzocht waar zich, naast de bekende knelpunten, de verkeersonveiligheid op de weg bevindt. En de problematiek met aanrijdingen met reewild op het wegvak Zoutkamp-Lauwersoog willen wij hierin meenemen. De afgelopen jaren hebben wij hier een nieuw type wildreflectoren uitgeprobeerd. De werking van deze reflectoren wordt eind 2011 geëvalueerd. Aan de hand daarvan bekijken wij of er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen in het kader van het verkeersveiliger maken van de N361.

Met de totale analyse als basis willen wij effectieve infrastructurele maatregelen voorstellen. Totdat het zover is kan er door inzet van handhaving en educatie/voorlichting met het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N361 in 2012 worden begonnen. Binnen het RSP-pakket is er voor de aanpak van de N361 geld gereserveerd. Vanuit het beleidsplan verkeersveiligheid willen wij de onderdelen educatie en voorlichting bekostigen.

Gezien de prominente plaats van de N361 op de provinciale lijst van gevaarlijke routes stellen wij voor om, naast de huidige 3E-aanpak N366 Veilig, een nieuw 3E-project te starten op de N361. Het in beeld brengen van de verkeersveiligheidsknelpunten is hierbij een eerste stap. Hiermee willen wij in 2012 aanvangen. Van daaruit wordt de inzet voor handhaving, educatie/voorlichting en infrastructuur bepaald.



1

In 2009 is het 3E-project N366 Veilig van start gegaan. Op de N366, de provinciale weg tussen Veendam en Ter Apel, wordt infrastructureel fors aangepakt om in 2015 de gehele weg te hebben omgebouwd tot volwaardige autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. In afwachting van deze metamorfose van de N366 tot volwaardige autoweg, wordt er met het 3E-project tussentijds al ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Volgens de 3E-modus wordt er hierbij aandacht besteed aan handhaving, educatie en voorlichting. Samen met de aanpak van de infrastructuur moet de weg zo verkeersveiliger worden. In het voorjaar van 2012 vindt er een monitoring plaats om de effecten van de 3E-aanpak te kunnen meten.

2.4.4 (Brom)fietsveiligheid op provinciale wegen

Onze provinciale wegen vormen naast het faciliteren van het autoverkeer op verschillende plekken ook een barrière voor het fiets- en bromfietsverkeer. Dit langzame verkeer zal zo nu en dan de provinciale weg moeten kruisen om de weg te kunnen vervolgen via het eigen fietsnetwerk. Om dit oversteken voor het (brom)fietsverkeer te vergemakkelijken en veiliger te maken zijn er op de provinciale wegen oversteekvoorzieningen getroffen. Vaak bestaat zo'n voorziening uit een middengeleider waardoor de fietser de oversteek veiliger wordt. Er kan dan in twee keer worden overgestoken en de kruisende stroom autoverkeer hoeft dan niet in één keer maar per richting te worden ingeschat. Daar waar het oversteken door de (brom)fietsers niet veilig plaats kan vinden willen wij de situatie beoordelen en maatregelen treffen.

Naast dit Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen verschijnt er een actualisatie van de Beleidsnota Fiets. Bij deze beleidsnota verschijnt een uitvoeringsprogramma voor de periode 2012-2015 : het Actieplan Fiets. Een van de doelstellingen uit de Beleidsnota Fiets is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers op provinciale wegen. In het actieplan wordt bepaald op welke manier de middelen de komende periode worden ingezet. Het veiliger maken van bestaande fietsoversteken is hier één van de aandachtspunten.



In de Beleidsnota Fiets zullen veiligheidsknelpunten worden benoemd voor wat betreft het (brom)fietsverkeer op de provinciale wegen. Dit kunnen bestaande fietsoversteken of wegvakken zijn op de provinciale wegen waar veel ongevallen met (brom)fietsers hebben plaatsgevonden. Maar ook kunnen dit oversteekpunten zijn waar objectief weinig aan de hand is maar welke subjectief onveilig zijn. Want ook de over te steken wegbreedte en de hoeveelheid kruisend autoverkeer zijn van invloed op de (subjectieve) verkeersveiligheid van de (brom)fietsers.

Verder zijn er door ons ook onveilige fietsoversteken op de provinciale wegen aangepakt waarvoor aandacht werd gevraagd door bewoners of gebruikers uit de omgeving van die oversteek. Een voorbeeld hiervan is de fietsoversteek op de N388 nabij Boerakker.

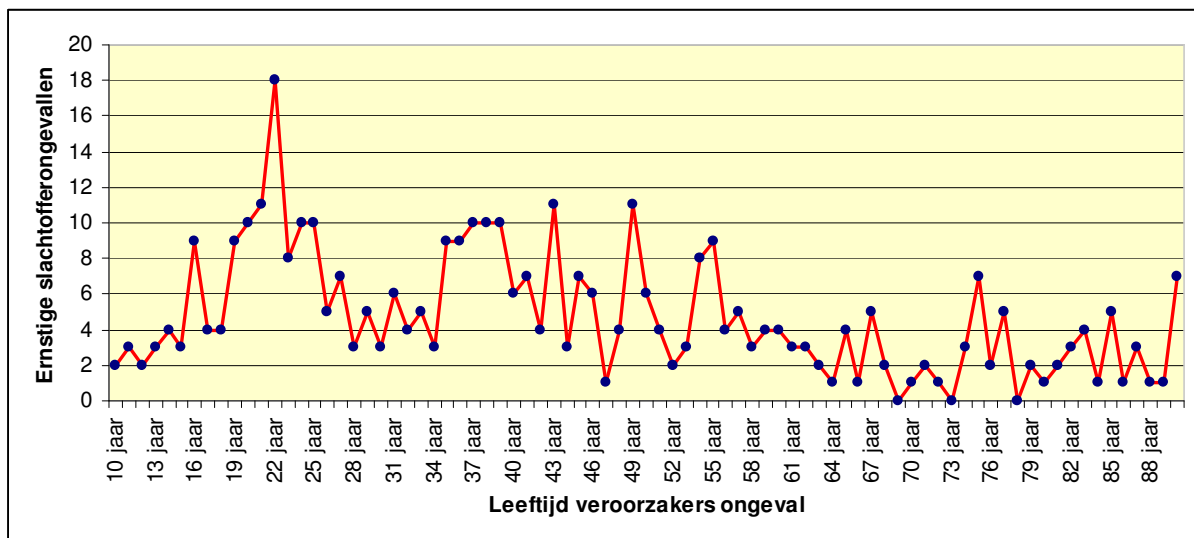
Voor de periode 2012-2016 willen wij een bijdrage leveren om de verkeersveiligheid voor bromfietsers op onze wegen te verbeteren. Het aanpakken van een onveilige fietsoversteek kan dan een maatregel zijn. Nieuwe fietspaden en fietsrouteplus-fietspaden vallen hierbuiten, deze worden opgenomen in de Beleidsnota Fiets en buiten de middelen van het Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen om gefinancierd.

In de periode 2012-2016 willen wij in totaal een bedrag van € 240.000,-- vrijmaken voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers op de provinciale wegen.

2.5 Betrokkenen

2.5.1 Leeftijdscategorie bestuurders die ongevallen veroorzaken

Voor de totaal 386 ernstige (slachtoffer)ongevallen die op de provinciale wegen hebben plaatsgevonden in de periode 2005 t/m 2009, is gekeken of er een relatie aantoonbaar is met de leeftijd van de veroorzakers van deze ongevallen. In grafiek 4 staat het aantal ernstige slachtofferongevallen uitgezet tegen de leeftijd van de veroorzakers van het ongeval. Hieruit valt op dat ongeveer 20 % van de veroorzakers zich bevindt in de leeftijdscategorie 19 t/m 25 jaar. En ongeveer 12% van de veroorzakers bevindt zich tussen de 35 t/m 39 jaar. Dezelfde verdeling is te zien als we kijken naar veroorzakers van ernstige slachtofferongevallen op *alle* wegen in de provincie.



Grafiek 4: leeftijden veroorzakers ernstige slachtofferongevallen op provinciale wegen, periode 2005 t/m 2009

Dat de leeftijdsgroep 19 t/m 25 jaar opvalt is niet verwonderlijk. Deze groep is al jaren opvallend voor wat betreft het ontstaan van ongevallen. Het is een leeftijdfase waarin men net is togetreden tot het snelverkeer en overmoed meer voorkomt dan in latere leeftijdfasen. Het aandeel ouderen valt in de huidige statistieken voor wat betreft het veroorzaken van ernstige ongevallen nog niet op. De komende jaren zou deze leeftijdscategorie echter een groot aandeel kunnen krijgen als veroorzakers van ongevallen met ernstige afloop omdat het aandeel ouderen in de samenleving toeneemt. In het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid "Samen Veilig op Weg" wordt aandacht besteed aan verkeersveiligheidsprojecten die gericht zijn op de oudere verkeersdeelnemers.

De jongeren 14 t/m 25 jaar zijn vaak de veroorzaker van eenzijdige ongevallen, vaak 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 overige verkeersdeelnemers.

In het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid wordt uitgebreid ingegaan op de educatieactiviteiten voor de jongere doelgroep. Het gaat er hierbij om dat de jongeren inzicht krijgen in hun eigen risicovolle gedrag en de gevolgen die dat voor henzelf en anderen kan hebben.

Het verlagen van de leeftijdsgrens voor het halen van het rijbewijs naar 17 jaar is een ontwikkeling waarop ingespeeld wordt. Het betekent dat educatieprojecten in leeftijd "vervroegd" moeten worden. Vanaf 1 november 2011 is het begeleid rijden ingevoerd met als doel een lager ongevalrisico voor jonge bestuurders te krijgen (18-24 jaar). Uit onderzoek in andere landen waar begeleid rijden is ingevoerd blijkt dat de verhoogde rijervaring voordat iemand zelfstandig rijdt, zorgt voor een veiliger beginnende bestuurder: in Duitsland: 28,5% minder ongevallen en 22,7% minder overtredingen. De looptijd van het experiment in Nederland is maximaal 6 jaar, tot medio 2017.

2.6 Specifieke ongevallen

2.6.1 Type ongeval

In paragraaf 2.2.1 hadden wij geconcludeerd dat ernstige slachtofferongevallen op de provinciale wegen met name buiten de bebouwde kom plaatsvinden. Daarom richten wij ons bij het bestrijden van de verkeersonveiligheid op de provinciale wegen op de wegen buiten de bebouwde kom als we kijken naar opvallende ongevalsoorzaken oftewel het type ongeval.

Toedrachten	2005	2006	2007	2008	2009	Ernstige sltfong.
Macht over stuur verliezen	17	14	13	19	12	75
Geen voorrang verlenen	11	17	11	17	10	66
Onvoldoende afstand	4	3	8	8	3	26
Geen doorgang verlenen	6	8	5	3	3	25
Fout door bocht	4	5	8	0	1	18
Slippen	3	6	2	3	1	15
Onvoldoende rechts rijden	3	4	2	1	2	12
Fout inhalen/snijden	4	2	0	1	3	10
Te veel rechts rijden	2	1	1	3	0	7
Fout oversteken	0	2	2	1	0	5
Foutieve rijbaan/weg	0	0	1	1	2	4
Overig	2	9	3	6	4	24
Totalen	56	71	56	63	41	287

Tabel 7 : toedrachten van ernstige slachtofferongevallen op de provinciale wegen buiten de bebouwde kom, periode 2005 t/m 2009.

De macht over het stuur verliezen, geen voorrang verlenen, onvoldoende afstand bewaren en geen doorgang verlenen zijn de voornaamste toedrachten op de provinciale wegen bij het ontstaan van ernstige slachtofferongevallen buiten de bebouwde kom (tabel 7). Het niet onder controle hebben van het voertuig ligt vaak aan de basis van oorzaken als de macht over het stuur verliezen, fout door de bocht rijden, slippen, onvoldoende rechts rijden en teveel rechts rijden. Samen vormen dit soort oorzaken de eenzijdige ongevallen. Hierop wordt in paragraaf 2.5.2 verder op ingegaan. Ongevallen die ontstaan door het geen voorrang of doorgang verlenen aan ander verkeer vinden met name op kruispunten plaats.

De ernstige ongevallen met als oorzaak het niet verlenen van voorrang of doorgang bevinden zich met name op de provinciale wegen N366 Veendam-Ter Apel (in totaal 13 ongevallen in vijf jaar) en de N361 Groningen-Lauwersoog (in totaal 19 ongevallen in vijf jaar). In het kader van het project N366 Veilig wordt er aan gewerkt om het totaal aantal ongevallen met als toedracht "geen voorrang/doorgang verlenen" op de N366 met 75% te laten afnemen. Van 20 ongevallen naar 5 ongevallen per jaar. Dit percentage is hoog ingezet omdat de ervaring leert dat de aanpak van kruispunten vaak effectief. Dit komt omdat de ongevallen geconcentreerd plaatsvinden. Daardoor is er een goede analyse mogelijk en kunnen gerichte maatregelen worden getroffen.

Het aantal ongevallen waarbij slachtoffers vallen willen wij met 65% omlaag brengen, naar maximaal 2 ongevallen per jaar. Door de reconstructies van de kruisingen op de N366 ligt dit binnen ons bereik. Het is ook ons voornemen om het aantal voorrang-/doorgangsongevallen op de kruisingen van de N361 te reduceren.

Ten aanzien van het terugbrengen van het aantal voorrang-/ en doorgangsongevallen op de provinciale wegen zetten wij reeds in op de aanpak van de kruisingen op de N366. Deze kruisingen zijn of worden gereconstrueerd in het kader van N366 Veilig.

De kruisingen op de N361 willen wij ook aanpakken om het aantal ernstige slachtofferongevallen te reduceren. Deze kruisingen kunnen als onderdeel worden opgenomen in een op te starten 3 E-aanpak op de N361. De infrastructurele aanpak van de kruisingen is een onderdeel van ons collegeprogramma, waarvoor RSP-gelden beschikbaar zijn.

2.6.2 Eénzijdige ongevallen

Eénzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij geen andere voertuigen of voetgangers zijn betrokken. Voorbeelden hiervan zijn in de berm raken en vervolgens ergens tegenaan botsen bijvoorbeeld een boom, een bocht missen of te water geraken. De oorzaken kunnen zeer divers zijn. Op plaatsen waar vaker dergelijke ongelukken gebeuren is er aanleiding te onderzoeken of het wegbeeld van invloed is op het aantal ongevallen. Het aantal ernstige slachtofferongevallen bij dit type ongeval is in verhouding hoog omdat een hoge rijsnelheid vaak een rol speelt.

	2005	2006	2007	2008	2009	Totaal
Ernstige slachtoffer ongevallen	25	26	21	28	15	115
Lichtgewonden	1	0	0	0	0	1
Doden	1	7	4	4	2	18
Ziekenhuisgewonden	27	26	19	29	13	114

Tabel 8 : aantal eenzijdige ongevallen uitgedrukt in ernstige slachtofferongevallen op de provinciale wegen buiten de bebouwde kom, periode 2005 t/m 2009.

Maar liefst 25 % van de veroorzakers van eenzijdige ongevallen met ernstige afloop bevindt zich in de leeftijdscategorie 19 t/m 25 jaar. Van 16 t/m 41 jaar omvat 60 % van alle veroorzakers. Het zijn dus vooral de jongere leeftijden die eenzijdige ongevallen veroorzaken waarbij de categorie 19 t/m 25 jaar verhoudingsgewijs een groot deel omvat.

In tabel 9 staan de opvallendste provinciale wegen vermeld voor wat betreft de eenzijdige ongevallen met ernstige afloop.

Nr.	Wegnummer	Ong. met ernstige slachtoffers	Aantal slachtoffers	Licht gewonden	Slachtoffers ernstig	Doden	Ziekenhuisgewonden
1	N366	20	30	7	23	4	19
2	N388	13	14	1	13	1	12
3	N996	9	11	1	10	3	7
4	N355	7	7	0	7	1	6
5	N363	6	7	0	7	2	5
6	N361	5	6	0	6	2	4
7	N976	5	6	0	6	0	6
8	N983	5	6	0	6	0	6
9	N998	5	6	0	6	1	5

Tabel 9 : volgorde provinciale wegen eenzijdige ongevallen geprioriteerd op aantal ongevallen met ernstige slachtoffers. Periode 2005 t/m 2009, ondergrens 5 ernstige ongevallen.

Zoals eerder vermeld wordt de N366 (Veendam-Ter Apel), met 20 ernstige (eenzijdige) slachtofferongevallen, in het kader van het project N366 Veilig aangepakt. De weg wordt, en voor een groot deel is dit al uitgevoerd, verbreed van 7.50 m naar 8.60 meter.

Hiermee ontstaat er naast de kantlijn een bredere strook zodat bij eventueel over de kantmarkering rijden een voertuig niet gelijk met de wielen in de berm terecht komt. Een ruimere opvangstrook kan dan een deel van de eenzijdige ongevallen voorkomen. Bovendien is er achter de kantlijn een ribbelstrook aangebracht waardoor, door het geluid van de banden op deze strook, de automobilist wordt gealarmeerd. Dit zijn maatregelen die zijn getroffen om het aantal eenzijdige ongevallen op de N366 terug te brengen. Ook wordt er nadrukkelijk gekeken naar de zogenaamde obstakelvrije ruimtes in het wegontwerp.

Een bepaalde afstand in de berm, gerekend vanaf de zijkant van de weg, die vrij moet zijn van obstakels. Onder obstakels worden voorwerpen verstaan die niet meegeven als deze door een voertuig geraakt wordt. Dit kan een boom met een bepaalde stamdikte zijn of een verkeersportaal (groot verkeersbord op stevige paal). Door te werken met een obstakelvrije ruimte wordt de kans verkleind dat een dergelijk obstakel wordt geraakt als een voertuig in de berm terecht komt. Ook kan de keuze zijn het obstakel te laten staan maar deze af te schermen door het plaatsen van geleiderail.

Naast het verbreden van de weg is er ook een andere manier om eenzijdige ongevallen tegen te gaan namelijk de berm te verbeteren. Bijvoorbeeld door bermbeton toe te passen zodat weggebruikers bij het in de berm komen niet gelijk de macht over het stuur kwijt raken.

Het moeten uitwijken voor een tegenligger of een dier kan er de oorzaak van zijn dat een voertuig in de berm raakt. Echter ook het eigen gedrag van de automobilist, als mobiel bellen of cd verwisselen, de aandacht niet bij de weg hebben is vaak de oorzaak van een eenzijdig ongeval. Door de regiopolitie is hier in het algemeen, tijdens surveillance, aandacht voor. Specifiek maken wij als wegbeheerder hierover afspraken met het O.M. en regiopolitie binnen een 3E-project.

Zo is er naar aanleiding van veel eenzijdige ongevallen (macht over het stuur verliezen) op de N366 in het project met het O.M. afgesproken dat er extra wordt gehandhaafd door de regiopolitie op die zaken die de aandacht van het rijden afleiden.

Infrastructureel zullen wij die provinciale wegen waar eenzijdige ongevallen veelvuldig voorkomen de berm op orde brengen als wij daar om onderhoudsredenen aan de slag gaan. In andere provincies blijkt dit goed te werken en wordt nu ook in onze provincie uitgetoet. De aanpak van slechte wegbermen vanuit ons onderhoudsprogramma is dan gelijk een goede aanleiding om ook de verkeersveiligheid op de weg te verbeteren. Zo zijn onder andere de berm op de N388 (A7-Sebaldeburen en Lauwerszijl), de N993 (Bedum-Ten Boer), N865 (Ten Post-Schildwolde) en N996 zijn door ons verbeterd.

Om na te gaan of deze maatregelen ook in onze provincie goed werken moeten de effecten van de maatregelen worden geëvalueerd. Wij stellen voor dit in 2012 en 2013 te gaan uitvoeren.

2.6.3 Landbouwverkeer

Aangezien Groningen een provincie is met veel landelijk gebied is er ook gekeken of het aantal ongevallen met landbouwverkeer opvalt. Hieruit blijkt dat er jaarlijks op de provinciale wegen zo'n twintig ongevallen plaatsvinden met landbouwverkeer. Dit is een dermate laag aantal, jaarlijks tussen de 1 en 2% van alle ongevallen, dat er vanuit het provinciale verkeersveiligheidsbeleid geen specifieke aandacht hoeft te worden gericht op landbouwverkeer. Wel wordt op initiatief van de provincie in het najaar jaarlijks aandacht besteed aan 'modder op de weg'. Dit houdt in het verspreiden van folders naar gemeenten en aandacht voor de problematiek in de krant. Jaarlijks vindt er op onze provinciale wegen 1 ongeval plaats met een landbouwvoertuig waarbij er sprake is van letselafloop.

2.7 Subjectieve verkeersonveiligheid *leefbaarheid, Shared Space*

In het Actieplan Verkeersveiligheid werd voor het eerst aandacht geschonken aan de subjectieve verkeersveiligheid. In de afgelopen jaren heeft het provinciaal verkeer- en vervoersbeleid zich hierin verder ontwikkeld. Subjectieve verkeersveiligheid duidt op de individuele beleving van (on)veiligheid. Om die reden is het niet meetbaar te maken, maar voor de betrokken mensen wel concreet.

Op onze provinciale wegen hebben wij er met name mee te maken daar waar wegen onderdeel zijn van een verblijfsgebied (dorpskom) of waar het uitwisselen van verkeer prioriteit heeft boven de doorstroming van het verkeer (erftoegangsweg, 60 km-weg). Kenmerkend voor deze wegen is dat meerdere functies samen komen en dat het verkeer hier gelijkwaardig is aan recreëren, wonen, winkelen of verblijven. In het verblijfsgebied wordt de verkeersfunctie gedeeld met andere functies. Wanneer een dergelijk wegdeel moet worden heringericht dient de herinrichting daarom op meerdere belangen te worden afgestemd.

Waar de weg een komtraverse is en de verkeersfunctie van ondergeschikt belang (erftoegangswegen), wordt de herinrichting veelal aangepakt volgens het Shared Space-concept. In ons Provinciaal Omgevingsplan (POP) hebben wij reeds aandacht gevraagd voor deze aanpak. De verschillende provinciale afdelingen werken al ruime tijd volgens dit concept samen aan onze integrale plannen.

Het concept houdt in dat er wordt ontworpen vanuit het idee dat de inrichting van de provinciale weg aansluit bij de omgeving van het dorp. Verkeer op de weg is te gast in het dorp. Het idee dat verkeer op een provinciale weg ruim baan moet krijgen op een daarvoor ingerichte weg is hiermee verlaten. Het verkeer is niet langer uitgangspunt in het ontwerp maar onderdeel van het totale verblijfsgebied.



Foto: heringerichte provinciale N978 in Enumatil ter plaatse van de basisschool

Voor het ontwerp van de wegen binnen de kom, een verblijfsgebied, wordt daarom ook nadrukkelijk naar de relatie met de bebouwde omgeving gekeken. Het ontwerpen van nieuwe situaties op de provinciale wegen is voor ons dan hierdoor meer dan ooit een integrale aangelegenheid tussen de verschillende provinciale afdelingen. Vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt wordt er dan ook naar het wegontwerp gekeken.

In de planvorming nemen belanghebbenden zoals de bewoners en ondernemers in een dorp al jaren een belangrijke plaats in. Samen met de professionele deskundigen van de politie, betreffende gemeente en provincie vormen de bewoners en ondernemers veelal een werkgroep die een herinrichtingsplan tot stand brengen. Regelmatig vind er terugkoppeling plaats naar de rest van het dorp. Onze rol als provinciaal wegbeheerder is binnen dit planproces deels faciliterend. Onze vakkennis wordt in de werkgroep gedeeld met andere werkgroepleden en gezamenlijk wordt er gewerkt aan een herinrichtingsplan. De provincie is hierbij projectleider, houdt de regie en organiseert de diverse werkgroepbijeenkomsten. Aan het begin van het traject geeft de provincie de kaders op het gebied van ruimtelijke ordening en financiën aan.

Ook de komende jaren willen wij het Shared Space- concept verder doorzetten in herinrichtingsprojecten, zoals in het Provinciaal Omgevingsplan (POP) staat aangegeven.. De herinrichtingen c.q.wegaanpassingen in de dorpen die liggen aan de N983, Warfhuizen, Roodehaan en Saaksum zijn de dorpskommen die komende jaren worden aangepakt volgens het Shared Space-concept. De aanpak van deze bebouwde kommen is onderdeel van de totale aanpak van de N983 in het kader van het uitvoeren van groot onderhoud.

In Alteveer is ook de tweede fase van de herinrichting gereed. Vanwege de lengte van het dorp heeft de uitvoering van de reconstructie in twee fasen plaatsgevonden, om zo de bereikbaarheid in het dorp te kunnen garanderen. Ook de wegvakken Zuiderveen, N972 tussen Pekela en Winschoten, en de komtraverse van Loppersum betreft verbeteringen aan de huidige situatie met groot onderhoud aan de weg als aanleiding. In 2012 wordt met beide herinrichtingen aangevangen.

3 Beleidskeuzes

Met de uitvoering van dit beleidsplan willen wij onze bijdrage leveren aan de landelijke doelstelling waaraan wij ons in het NMB-kader hebben gecommitteerd. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2010, dat op 10 juli 2008 aan de Tweede Kamer is aangeboden, staan de doelstellingen ten aanzien van vermindering van het aantal verkeersslachtoffers benoemd. Deze doelstellingen hebben wij ook verwoord in het, samen met gemeenten, rijk en anderen, opgestelde Maatregelenpakket "Samen Veilig op Weg". Dit betekent dat de projecten voortvloeiend uit deze Beleidsnota en die wij opnemen in onze Meerjaren Uitvoeringsprogramma's zijn afgestemd op het Maatregelenpakket.

3.1 Aandachtsgebieden / speerpunten

Voor het oplossen van onveilige situaties op de provinciale wegen kiezen wij ervoor, op grond van de uitkomsten van de ongevalanalyse (paragrafen 2.3 t/m 2.6) om in te zetten op de volgende aandachtsgebieden:

- black spots;
- gevaarlijke routes en wegvakken;
- (brom)fietsoversteken;
- voorrang-/doorgang ongevallen op kruisingen;
- eenzijdige ongevallen;
- komtraversen.

3.2 Integraal werken

De provinciale wegen en fietspaden gaan door dorpen (traversen) en door landelijke gebieden. Verandering aan die wegen brengt dan met zich mee dat het domein van andere beleidsvelden wordt betreden. Binnen het bebouwde gebied (dorpen) kan het zijn dat er bijvoorbeeld rekening moet worden gehouden met de belangen die in het bestemmingsplan zijn beschreven, de wet Geluidhinder en voorschriften ten aanzien van uitstoot van fijnstof. In het buitengebied zijn de raakvlakken tussen verkeer en vervoer en andere beleidsvelden bijvoorbeeld landschap, natuur en cultuurhistorie. In de planvorming is er aandacht voor al deze aspecten door een integrale wijze van werken.

3.3 Groot onderhoud

Als wegbeheerder zijn wij naast de verkeersveiligheid ook verantwoordelijk voor het onderhoud aan de provinciale wegen. Op basis van de gegevens uit onze weginspectie zorgen wij ervoor dat de wegen er goed bij liggen. In het onderhoudsprogramma staat weergegeven welke wegen wanneer vanwege onderhoud zullen worden aangepakt. Per project wordt bekeken of er aanleiding is om, vanwege het willen verbeteren van de verkeersveiligheid, aanvullende maatregelen te treffen. Zo kunnen de middelen vanuit het onderhoudsprogramma en het meerjaren uitvoeringsprogramma worden gebundeld en efficiënt worden ingezet. Daarnaast hoeft de omgeving van de weg maar één keer hinder te ondervinden van de wegwerkzaamheden. Voor het laten meeliften van verkeersveiligheid bij het onderhoud hebben wij al een groot aantal jaren ook een apart krediet beschikbaar. Het gaat het om het krediet Duurzaam Veiligslag Beheer en Onderhoud waarvoor jaarlijks een bedrag beschikbaar is van afgerond € 380.000,--.

3.4 Planproces

De uit te voeren projecten bevinden zich nooit in een niemandsland. Dit betekent dat wij altijd te maken hebben met andere betrokkenen als bijvoorbeeld de gemeente, de Regiopolitie, aanwonenden of landbouwers. Interactieve uitvoering van projecten brengt met zich mee dat belanghebbenden een belangrijke rol spelen in het planproces. In geval van de herinrichting van een dorptraverse zal de samenwerking met belanghebbenden intensiever zijn dan bijvoorbeeld de reconstructie van een kruising op een autoweg. Naast het vergaren van lokale kennis van de wegsituatie heeft deze manier van werken het voordeel dat de wijze van uitvoering kan rekenen op een groot draagvlak. De tijd dat het herinrichtingsplan eenmalig wordt voorgelegd aan de bevolking behoort tot het verleden. Het opstellen van een plan waarbij vanuit vele geledingen uit de samenleving met ons als provincie wordt samengewerkt is waardevol. Hiervoor moet wel meer tijd worden uitgetrokken, de planvorming kost aanzienlijk meer tijd en ook inspanning vanuit het provinciehuis.

4 Meerjarenuitvoeringsprogramma / financiering projecten

Vanwege de beschikbare middelen en de personele capaciteit moeten wij prioriteiten stellen. Op basis van de objectieve ongevalsgegevens en op basis van het programma groot onderhoud hebben wij voor de aandachtsgebieden een uitvoeringsprogramma samengesteld. Dit is een programma voor meerdere jaren, te weten 2012 tot en met 2016. Hiermee sluit het uitvoeringsprogramma beter aan op programma voor het groot onderhoud en is een jaarlijkse overboeking van financiële middelen niet nodig. Voor de uitvoering van ons programma stellen wij jaarlijks in de begroting € 711.000,- beschikbaar.

Wel is enige flexibiliteit in onze programmering onmisbaar. Ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid op onze wegen kunnen aanleiding geven tot aanpassingen. Onze ervaring in de achterliggende jaren is dat in het uitvoeringprogramma de post 'onvoorzien' daarom noodzakelijk is. Elk jaar doen zich weer onbekende en onverwachte situaties voor die om aanpassing van een weg of oversteek vragen. Veelal zijn het betrokken burgers die ons wijzen op gevaarlijk geworden situaties. Soms is ook een noodlottig ongeval aanleiding voor herinrichting van een kruispunt, oversteek of aanpassing van de verlichting. Met andere woorden: er kunnen steeds weer nieuwe verkeersonveilige knelpunten ontstaan. Om die reden is er voor de post onvoorzien een budget van € 110.000 per jaar nodig.

Het aantal gevaarlijke plekken (black spots) is in de achterliggende jaren behoorlijk gedaald. Daar staat tegenover dat aanpassing van gevaarlijke plekken nu veelal groter/duurder zijn dan tien jaar geleden. Hetzelfde geldt voor gevaarlijke fiets-oversteken en herinrichtingen binnen de bebouwde kom. Onze aanpak van een bebouwde kom volgens het Shared Space-concept, waar de vormgeving van de provinciale weg wordt afgestemd op de omgeving, brengt vaak hogere inrichtingskosten met zich mee. De beschikbare middelen voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid zijn daarentegen niet in omvang toegenomen.

De financiering van de projecten die in het uitvoeringsprogramma staan benoemd is opgebouwd uit verschillende delen. De in het meerjaren uitvoeringsprogramma opgenomen bedragen is één onderdeel. In de planvorming wordt er opgetrokken met de betrokken gemeenten of andere belanghebbenden. De projectkosten worden dan vaak, naar rato, gedeeld. Naast de financiering vanuit het uitvoeringsprogramma en andere overheden worden projecten door ons aangemeld voor BDU-subsidie. Deze subsidiebron staat vanwege de landelijke bezuinigingen helaas sterk ter discussie. Een afname van de BDU kan tot gevolg hebben dat wij voor wat betreft ons uitvoeringsprogramma keuzes moeten maken. Vooralsnog hopen wij dat snijden in het uitvoeringsprogramma achterwege blijft en wij ons voorgenomen provinciaal verkeersveiligheidsbeleid concreet op de weg kunnen gaan uitvoeren. Naast de co-financiering uit de BDU wordt de aanpak van een aantal wegen waar ook de verkeersonveiligheid een probleem is, opgepakt vanuit de beschikbare MIT-middelen.

5 Meten effecten maatregelen/evaluatie

Ons Beleidsplan zal tot 2020 van kracht zijn. Met een actualisering tegen de tijd dat het meerjarenuitvoeringsprogramma in 2016 is afgelopen. Wij houden tussentijds steeds de vinger aan de pols als het gaat om nieuwe positieve dan wel negatieve ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Deze ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn het beleid bij te stellen.

Het is ons voornemen om de afzonderlijke maatregelen, die op basis van de keuzes in dit beleidsplan zijn gemaakt en in het uitvoeringsprogramma terecht zijn gekomen, te evalueren. "Voornemen" aangezien wij hierbij afhankelijk zijn van de ontwikkelingen op het gebied van de ongevallenregistratie. Zoals wij al aangaven (1.4) is er door een gewijzigde manier van registreren van ongevallen bij de regiopolitie en een gewijzigd intern bedrijfssysteem bij de regiopolitie minder zicht op wat er daadwerkelijk op straat plaatsvindt. Van deze gegevens zijn wij niet alleen afhankelijk voor onze analyse naar wat er speelt op de Groningse wegen maar ook voor het uitvoeren van evaluaties naar door ons genomen maatregelen. Normaliter evalueren wij maatregelen op basis van de ongevalsgegevens en snelheidsmetingen voor en na een getroffen maatregel te vergelijken. En in het geval van herinrichtingsplannen kan er ook een schriftelijke evaluatie plaatsvinden om meer te weten te komen.

Per herinrichting in een dorpskern wordt ongeveer één jaar na de aanleg zowel de nieuwe wegsituatie als het gevolgde planproces geëvalueerd. Dit kan bijvoorbeeld voor een wegsituatie inhouden dat zowel voor- als na de reconstructie de verkeersintensiteiten en de snelheid van het verkeer worden gemeten. Het evalueren van het planproces, waarbij bewoners veelal direct betrokken zijn geweest, is interessant omdat van hieruit voor volgende planvormingen kan worden geleerd en verbeteringen kunnen worden doorgevoerd. Tegelijkertijd kunnen wij dan te weten komen hoe bewoners de maatregelen ervaren.

In het planproces worden zo zorgvuldig mogelijk keuzes gemaakt voor wat betreft de te treffen maatregelen. Echter er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen waardoor in een nieuwe aangepaste situatie naderhand alsnog reparaties moeten worden gepleegd. De praktijkervaring leert ons dit. Voor dergelijk reparaties is er daarom in het uitvoeringsprogramma een post onvoorzien/onderzoek opgenomen.