

Verkeersveiligheidsproject Fietsroute Hoogezand-Groningen

Werkplan 2015

Januari 2015
In opdracht van Provincie Groningen
Senza Communicatie
A-weg 13
9718 CT GRONINGEN

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	De huidige situatie	
2.1	De fietsroute	4
2.2	Problematiek	4
2.3	Conclusie	
3.	Een gefaseerde aanpak	8
4.	Activiteiten infrastructuur	9
4.1	Proces	9
4.2	Kruisingen van het fietspad met zijwegen	9
4.3	Kruisingen van het fietspad met inritten	10
4.4	Oversteken over de hoofdweg	10
4.5	Quick wins	11
4.6	Begroting infrastructuur 2015	11
4.7	Ambitie 2016 en 2017	11
5.	Activiteiten handhaving	12
6.	Activiteiten voorlichting en educatie	
6.1	Doelen, doelgroepen en middelen	13
6.2	Strategie	15
6.3	Actieplan	16
6.4	Tijddlijn	17
6.5	Begroting	18
6.6	Organisatie van de communicatie	18
7.	Activiteiten monitoring en onderzoek	19
8.	Organisatie	20
9.	Begroting	21

Bijlage

1. Inleiding

De provincie Groningen heeft een Actieplan Fiets opgesteld met concrete projectvoorstellen voor de uitvoering van het fietsbeleid voor de komende jaren. Met de projecten werkt de provincie aan de verbetering van de fietsinfrastructuur, de bevordering van het fietsen en de verbetering van de fietsveiligheid in de provincie. Zo worden onder meer zogeheten Fietsroutes Plus aangelegd op een aantal hoofdfietsroutes tussen de stad Groningen en de omliggende gemeenten.

Eén van de andere concrete voorstellen is de aanpak van de veiligheid fietsroute Hoogezand-Groningen. Deze route behoort tot de vier onveiligste provinciale fietspaden. Op deze route is vooralsnog geen Fietsroute Plus gepland, maar de mate van onveiligheid is dusdanig groot dat de provincie heeft besloten een project te starten met als doel de verkeersveiligheid op de (brom)fietsroute Hoogezand-Groningen te verbeteren. Dat wil de provincie doen met een aanpak bestaande uit de drie E's: Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving) en Education (educatie). Inmiddels zijn er positieve ervaringen met een 3E-aanpak op diverse provinciale wegen, zoals bijvoorbeeld op de N366 tussen Veendam en Ter Apel. Er zijn echter nog geen ervaringen opgedaan met een 3E aanpak op een fietspad, vandaar dat dit project dan ook als een pilot wordt gezien.

De pilot moet antwoord geven op de volgende vraag:

Kunnen we met kleinschalige 3E maatregelen de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid op het (brom)fietspad verbeteren?

Bij de uitvoering van de maatregelen op het gebied van infrastructuur, handhaving en educatie wordt in projectgroepverband nauw samengewerkt tussen de provincie Groningen, de gemeenten Groningen en Hoogezand-Sappemeer, Politie, het Openbaar Ministerie en de Fietsersbond. Deze samenwerking is van groot belang omdat de (brom)fietsroute bij verschillende wegbeheerders in beheer is en de activiteiten op het gebied van infrastructuur, handhaving en educatie zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd.

De pilot wordt ingezet voor een periode van maximaal drie jaar. De projectorganisatie stelt ieder jaar een nieuw werkplan op met maatregelen op het gebied van infrastructuur, handhaving, voorlichting en monitoring. Daarbij willen we ons elk jaar op een ander thema focussen. Overigens wordt na het eerste jaar (2015) geëvalueerd of de pilot voortgezet wordt.

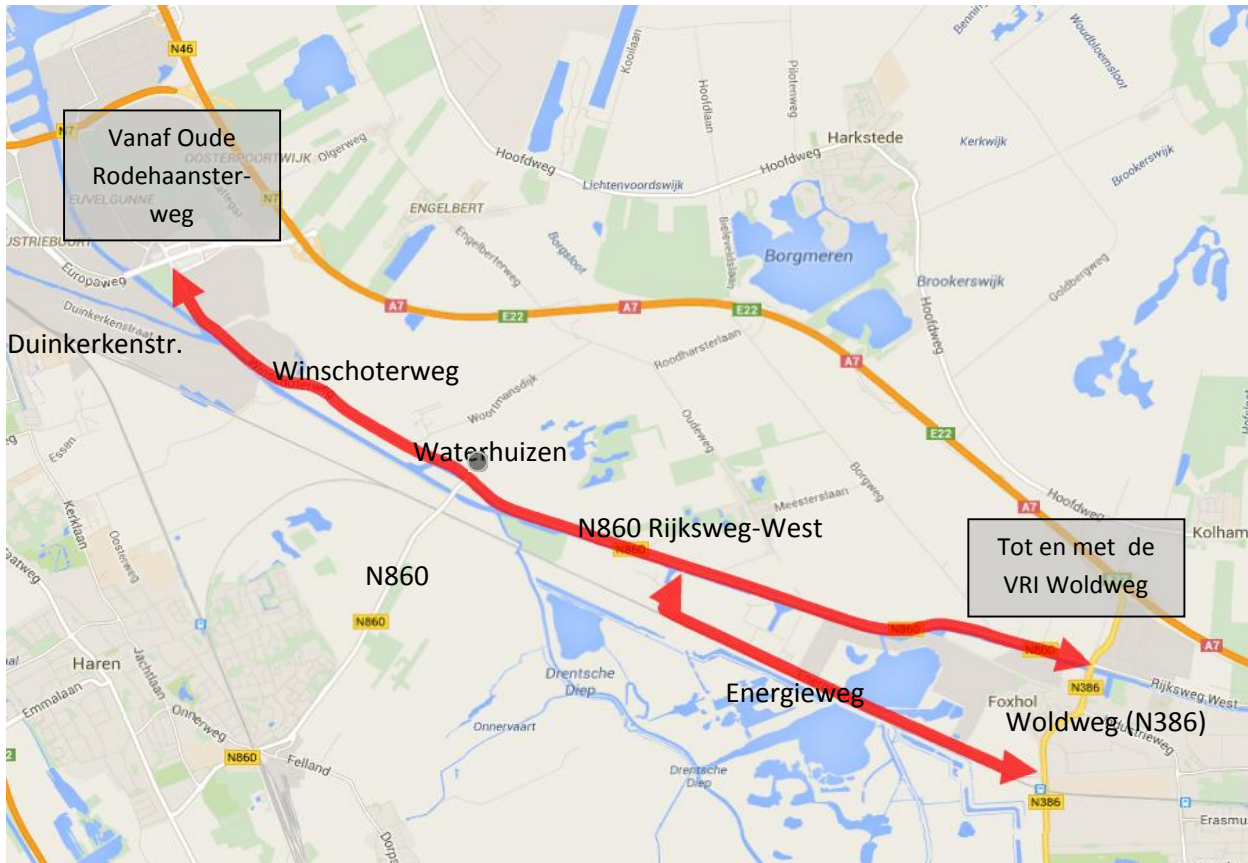
Dit eerste werkplan is gericht op de activiteiten in 2015.

In het Actieplan Fiets 2012-2015 is voor het opstellen van dit werkplan en het uitvoeren van maatregelen een bedrag van € 150.000,- gereserveerd. Daarnaast is vanuit het provinciaal fietsbudget aanvullend een bedrag van € 100.000 in beeld. Het college zal hierover in het voorjaar van 2015 een besluit nemen.

2. De huidige situatie

2.1 De fietsroute

De fietsroute tussen Hoogeveen en Groningen bestaat voor het overgrote deel uit een in twee richtingen bereden fietspad langs de Winschoterweg en de N860 Rijksweg-West. Een deel van de fietsroute loopt over een parallelweg. Het project omvat de route die begint bij de aansluiting Winschoterweg/Oude Rodehaansterweg (nabij de Milieuboulevard) in Groningen en eindigt bij de verkeerslichten bij de Woldweg in Foxhol. Daarnaast wordt de fietsroute langs de Energieweg meegenomen in het project. De routes zijn in onderstaand kaartje schematisch weergegeven.



Vooruitlopend op deze pilot zijn de aansluitingen bij de Nevelslaan (2009) en bij Hotel Westerbroek (2014) aangepast. Op beide locaties gebeurden relatief veel ongevallen.

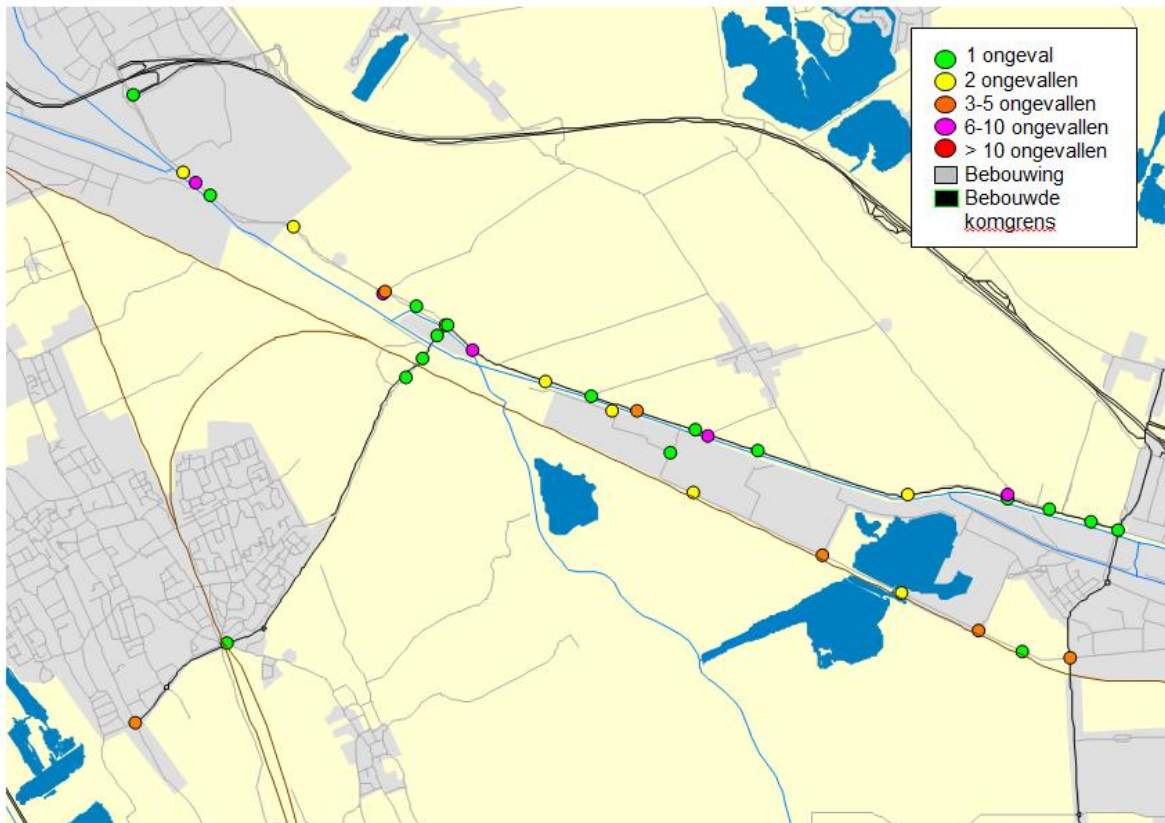
2.2 Problematiek

De fietsroute zoals hierboven omschreven behoort tot de vier onveiligste fietspaden van de provincie Groningen. Dat was aanleiding voor de projectpartners om de problematiek op de fietsroute verder te verkennen en analyseren. Hierbij is gebruik gemaakt van een ongevalanalyse, enquêtes, snelheidsmetingen, tellingen en een schouw van de fietsroute. Deze gegevens vormen de basis voor de maatregelen in dit werkplan. Wat waren de belangrijkste bevindingen uit deze verkenning? We vatten die hieronder samen.

Ongevallenanalyse

In 2013 is een verkennende analyse van de ongevallen op de fietsroute uitgevoerd. Daarin is gekeken naar ongevallen met (brom)fietsers in de periode 2003 t/m 2012. Daarbij moet worden opgemerkt dat de registratie van ongevallen in 2010 gewijzigd is, waardoor vergelijkingen tussen de jaren voor en na 2010 lastig te maken zijn. Ook kan het zijn dat het aantal ongevallen vanaf 2010 in werkelijkheid hoger is dan de cijfers waarmee in dit project gewerkt wordt.

In de periode 2003 t/m 2012 zijn in totaal 96 ongevallen waarvan 59 slachtofferongevallen met (brom)fietsers geregistreerd. Op de onderstaande kaart zijn globaal de locaties aangegeven waar de ongevallen met (brom)fietsers hebben plaatsgevonden.



Het grootste aantal ongevallen lijkt plaats te vinden op de kruisingen en aansluitingen.

Type locatie	Aantal ongevallen	Aantal slachtoffer ongevallen
Kruispunt	58	34
Wegvak	38	25
Aantallen	96	59

Voor aanvullende informatie verwijzen we naar: Verkennende ongevalsanalyse fietsroutes Hoogezand-Sappemeer - Groningen (d.d. 20-01-2014).

Enquêtes

In 2013 zijn enquêtes gehouden onder de (brom)fietsers en de aanwonenden van de fietsroute Hoogezand-Groningen. Deze resultaten hebben inzicht gegeven in het gebruik van de route en in de ervaringen van de gebruikers en de aanwonenden. Hen is onder meer gevraagd om de veiligheid van de route te beoordelen en welke punten als meest hinderlijk worden ervaren. Ook konden mensen suggesties doen voor verbetering van de veiligheid.

Uit de enquêtes kwamen de volgende punten als grootste ergernis naar voren:

- Bromfietsers: te hard rijden, inhalen, snijden en te laat toeteren
- Scholieren: 3 of meer naast elkaar, koptelefoons, niet aan de kant gaan
- Comfort: slecht wegdek, te smal, te smalle berm, wateroverlast
- Sluipverkeer over de parallelweg Winschoterweg bij file

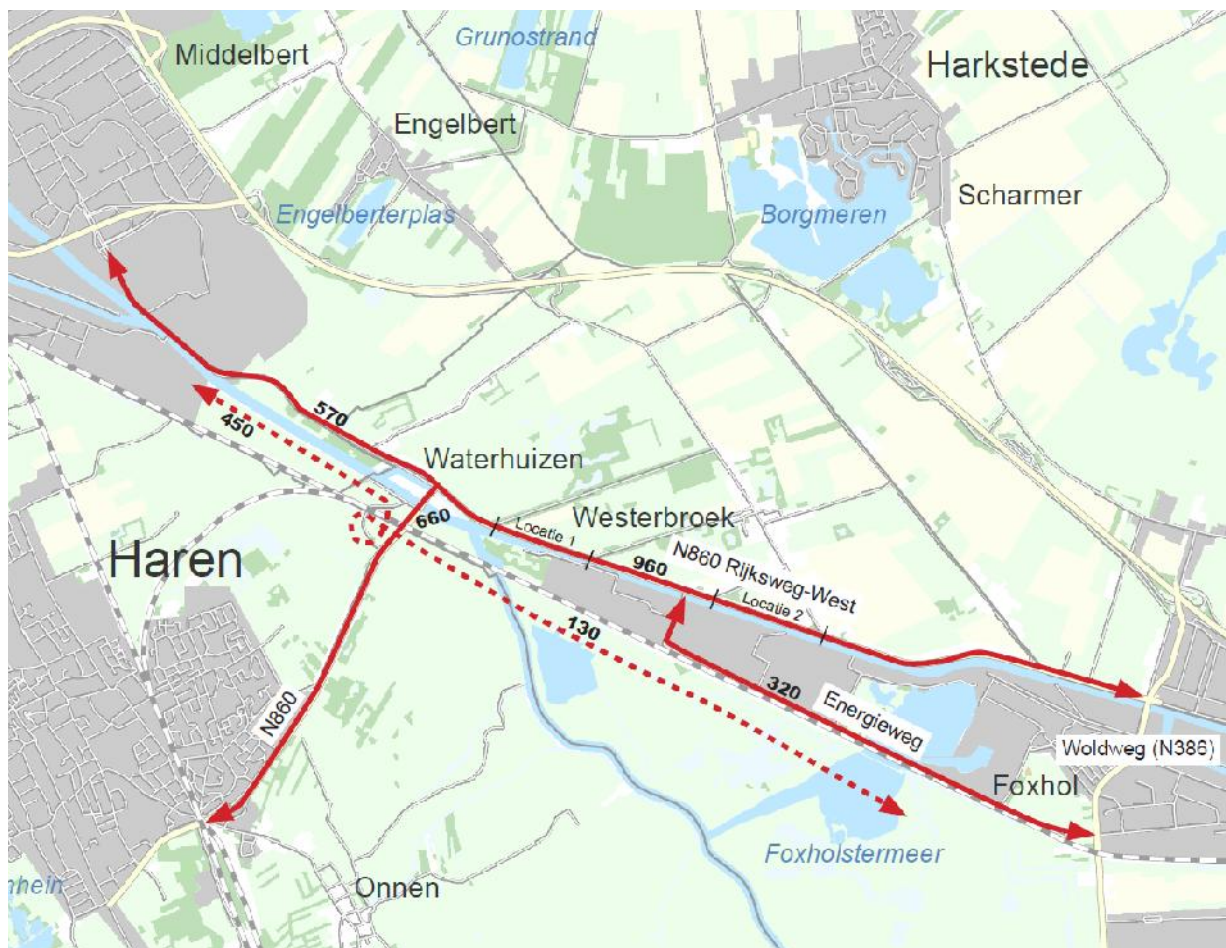
De respondenten deden de volgende suggesties:

- Comfort verbeteren (verharding, breedte, wateroverlast)
- Verlichting aanbrengen/verbeteren
- Uitritten/kruisingen verbeteren (meer zichtbaarheid bv. door markering/verlichting)
- Onderhoud bermen: vaker maaien
- Verbetering markering

Tellingen

In 2013 zijn tellingen uitgevoerd. De resultaten vindt u in onderstaande kaart. De genoemde getallen betreffen de (brom)fietsintensiteiten per etmaal (werkdaggemiddelde). Het gaat hierbij om een benadering, de tellingen laten zien dat de intensiteit per dag/week en seizoenen fluctueert.

De gestippelde lijn is de recreatieve route over een nieuw fietspad (Molenweg) dat sinds kort open is en door weilanden en natuurgebied (Westerbroekstermadepolder) van Hoogezand- Sappemeer naar Groningen voert. Deze route is geen onderdeel van dit verkeersveiligheidsproject.



Snelheidsmetingen bromfietzers

Om te weten of snelheid van snor- en bromfietzers een probleem is op de fietsroute en een rol kan spelen bij de aanpak van de verkeersveiligheid, zijn snelheidsmetingen uitgevoerd op twee locaties op het fietspad langs de Rijksweg West N860 tussen Groningen en Hoogezand-Sappemeer. Deze locaties zijn aangegeven op de kaart hierboven:

- Locatie 1: wegvak tussen Pastorielaan en Hesselinkslaan
- Locatie 2: wegvak tussen Vonderpad en Nevelslaan

De snorfietzers (met een blauw kenteken) passeren met een gemiddelde snelheid van 40 km/uur op locatie 1 en 39 km/uur op locatie 2. Nagenoeg alle snorfietzers overschrijden hiermee de maximumsnelheid van 25 km/uur.

De bromfietzers (met een geel kenteken) passeren met een gemiddelde snelheid van 50 km/uur op locatie 1 en 47 km/uur op locatie 2. Dat betekent dat op locatie 1 88% van alle bromfietzers de maximumsnelheid van 40 km/uur overschrijdt. Op locatie 2 is dat 71%.

Schouw

In april 2014 en oktober 2014 hebben de verschillende projectteamleden de fietsroute op de fiets verkend. Doel van deze verkenning was om in een schouw de verschillende (infrastructurele) knelpunten te inventariseren. Alle bevindingen zijn in een (uitgebreid) overzicht vastgelegd. Samengevat komt dat neer op de volgende bevindingen:

- De voorrang is niet op alle kruisingen/aansluitingen gelijk geregeld;
- Bebording en markering is niet overal gelijk;
- Markering is op veel plekken niet (meer goed) te zien;
- Op een aantal plaatsen is sprake van een steile afgrond naar de sloot (kleine berm);
- Het groenonderhoud verdient aandacht: het groeit over het pad heen en soms is er niet geveegd na een maaiactie;
- Ter hoogte van de aansluiting Duinkerkenstraat ligt een olifantenpaadje in de weg;
- Op het deel van de route in Hoogezand: om de bushaltes toegankelijk te maken is het fietspad plaatselijk verhoogd; (brom)fietzers kunnen door de grote lap asfalt en het ontbreken van een berm echter langs de 'verkeerde kant' van de bushalte (over de haltekom).
- Energieweg: staat van onderhoud is niet in orde (gaten gevuld met koud asfalt, wateroverlast).

2.3 Conclusie

Uit het voorgaande komen de volgende knelpunten en aandachtspunten naar voren die in het project kunnen worden aangepakt.

- Zijwegen in combinatie met een in twee richtingen bereden fietspad;
- Inritten woningen en bedrijven in combinatie met een in twee richtingen bereden fietspad;
- Scholieren fietsen met drie/vier naast elkaar (verkeersgedrag);
- Schampongevallen op de wegvakken (onvoldoende rechts rijden);
- Eenzijdige ongevallen op de wegvakken;
- Oversteken van de hoofdweg (N860, Winschoterweg, Woldweg);
- Markering en verlichting;
- Dagelijkse (brom)fietser, die de route op z'n duimpje kent en voorrang afdwingt;
- Relatief hoge snelheid van de bromfietser;
- Onderhoud wegdek, strooibeleid, onderhoud groen.

3. Een gefaseerde aanpak

De projectorganisatie wil de veiligheid op de fietsroute verbeteren door gefaseerd een aantal maatregelen door te voeren op het gebied van infrastructuur, handhaving en educatie. De aanpak van de infrastructuur van de route is daarbij leidend voor de fasering van de andere onderdelen. Zo zijn de maatregelen op het gebied van infrastructuur logisch verdeeld over drie jaren. Met de activiteiten gericht op handhaving en educatie wordt hier vervolgens op aangesloten. Daardoor is er jaarlijks eenduidig te communiceren aan de hand van het genoemde thema.

Drie jaren, drie thema's
De fasering is als volgt:



De projectpartners proberen los van de jaarlijkse thema's ieder jaar ook kleinschalige maatregelen en/of 'quick wins' mee te nemen in het maatregelenpakket. Een voorbeeld hiervan is het opruimen van olifantenpaadjes.

Dit werkplan beschrijft de maatregelen en acties voor het jaar 2015. Dat betekent dat de focus vooral is gericht op het verbeteren van de veiligheid op de kruisingen en de inritten.

4. Activiteiten infrastructuur

De eerste E van Engineering betreft maatregelen gericht op het verbeteren van de infrastructuur. In het eerste jaar ligt daarbij het accent op het verbeteren van de veiligheid op de kruisingen en inritten. Daar waar dat mogelijk is, willen wij inzetten op eenduidigheid in voorrang, markering en bebording. Hiermee verwachten wij een heldere situatie te bewerkstelligen voor alle (kruisende) verkeersdeelnemers op de route.

Bij de aanpak van kruisingen en inritten maken we het volgende onderscheid:

1. Kruisingen van het fietspad met zijwegen;
2. Kruisingen van het fietspad met inritten van woningen/bedrijven;
3. Oversteken over de hoofdweg (Winschoterweg, Rijksweg West N860 en Woldweg N386);







4.1 Proces

In dit hoofdstuk vindt u een voorstel voor de te nemen maatregelen in 2015. In het voorjaar worden de maatregelen uitgewerkt tot een concreet plan. Bij de planvorming wordt ook de omgeving betrokken, zowel de aanwonenden als de gebruikers van de route. Het budget voor de te nemen infrastructurele maatregelen is richtinggevend en bedraagt voor het jaar 2015 maximaal 200.000,-¹.

4.2 Kruisingen van het fietspad met zijwegen

Voor de verbetering van de veiligheid op de route is het belangrijk om zoveel mogelijk eenduidigheid in de inrichting van de kruispunten en inritten te creëren. Dit zorgt ervoor dat zowel de (brom)fietsers als de automobilist weet waar hij aan toe is en voorkomt onduidelijkheid en twijfel en daarmee ongevallen.

Een ideale kruising met een zijweg ziet er als volgt uit:

-  Fietser in de voorrang;
-  Kruisingsvlak rood gemarkeerd;
-  Blokmarkering + asmarkering loopt door over de kruising;
-  Bebording en markeringen geven aan dat bestuurders voorrang moeten verlenen en (brom)fietsers uit twee richtingen komen;
-  Fietspad is uitgebogen tot 6 meter van de rijbaan;
-  Bromfietsdrempels aan beide kanten van de kruising om bromfietsers af te remmen.

Niet alle kruisingen

De maatregelen 'uitbuigen fietspad' en 'bromfietsdrempels' zijn vrij ingrijpend en grootschalig. Omwille van de haalbaarheid is daarom besloten deze maatregelen niet bij alle zijwegen toe te passen maar alleen bij die kruisingen waar meerdere ongevallen zijn gebeurd, zijwegen met een relatief hoge intensiteit of zijwegen met slecht zicht op het fietspad. Per kruising wordt bekeken welke van bovenstaande maatregelen veilig gerealiseerd kunnen worden. In de bijlage vindt u een tabel waarin per kruising een voorstel wordt gedaan voor de te treffen maatregelen.

Europaweg

Op de aansluiting van de Europaweg op de Rijksweg worden de kruisingen niet veranderd. Het fietspad komt hier dus ook niet in de voorrang. Automobilisten die afkomstig zijn van een stroomweg

¹ In het voorjaar van 2015 neemt het college van Gedeputeerde Staten een besluit over aanvullende middelen vanuit het provinciaal fietsbudget. In het geval van een positief besluit bedraagt het budget voor inframaatregelen maximaal € 200.000,-.

(Europaweg) verwachten onder aan de afrit namelijk niet dat zij fietsers voorrang moeten verlenen. Uit oogpunt van veiligheid blijft de situatie daar dus zoals hij is.

Kruisingen op de parallelweg

De situatie bij de zijwegen 'Borgweg', 'Van Arnhemslaan', 'Vrouwenlaan-achter' en 'Parallelweg Rijksweg West' is ook bijzonder. De fietsroute loopt hier over een parallelweg (en is dus geen fietspad). Naast (brom-)fietsers maakt ook gemotoriseerd verkeer gebruik van deze route. Door deze parallelweg worden verschillende woningen en landbouwpercelen ontsloten. Daarom stelt de projectorganisatie voor de kruisingen van de fietsroute met de parallelweg een apart voorstel op, dat wordt afgestemd met de aanwonenden. Daarbij hanteert de projectorganisatie overigens wel de bovengenoemde principes. Belangrijk aandachtspunt is de menging van (brom-)fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer en daarbij ook de vraag hoe de weggebruiker duidelijk kan worden gemaakt dat de parallelweg onderdeel is van de (belangrijke) fietsroute Hoogezand-Groningen.

4.3 Kruisingen van het fietspad met inritten

Uit de ongevalanalyse komt naar voren dat ongeveer 16% van de ongevallen plaatsvinden op in/uitritten. Ongeveer de helft van deze ongevallen vond plaats bij Motel Westerbroek. Deze kruising is in 2014 aangepakt. Uit de enquête onder aanwonenden van de fietsroute kwam naar voren dat zij de uitritten van woningen en/of bedrijven soms ook als onveilig ervaren en hier ook bijna-ongevallen hebben gehad.

De projectorganisatie ziet weinig mogelijkheden om de (vele) uitritten met infrastructurele maatregelen aan te pakken maar verwacht dat hier wel met voorlichting en educatie effect kan worden gesorteerd (zie hoofdstuk 6).

4.4 Oversteken over de hoofdweg

Fietsers kunnen de hoofdweg op vijf punten oversteken. In onderstaande tabel leest u welke dat zijn en welke maatregelen de projectorganisatie wil uitvoeren.

Nr	Locatie	Situatie	Actie
1	Winschoterweg-Duinkerkenstraat	T-splitsing	Onderzoek of ongevallenbeeld aanleiding geeft om aanvullende maatregelen te treffen. Quick win: opruimen olifantenpaadje
2	Winschoterweg-Rijksweg West N860	Rotonde	Rotonde Waterhuizen: fietsers kunnen ter plaatste van de rotonde (bij middengeleider) oversteken. Voorstel is hier verder geen aanvullend onderzoek te doen.
3	Rijksweg West N860-Energieweg	VRI	In 2016 wordt de VRI vervangen. Dan gaan we ook onderzoeken of en zo ja welke maatregelen gewenst zijn.
4	Rijksweg West N860-Rengerslaan	VRI	De verkeersregelinstallatie is hier onlangs vernieuwd en wordt naar verwachting om en nabij 2022 vervangen. Voorstel is te onderzoeken welke verbetermogelijkheden gewenst zijn (bv. wachttijdvoorspeller).
5	Woldweg N386-Energieweg	T-splitsing	In 2014 is deze splitsing verbeterd (o.a. olifantenpaadje opgeruimd). Er worden geen aanvullende maatregelen voorgesteld.

4.5 Quick wins

Zoals eerder vermeld, wil de projectorganisatie los van de maatregelen op de kruisingsvlakken die dit jaar centraal staan, ook enkele 'quick wins' en andere kleinschalige maatregelen uitvoeren. Daarbij valt te denken aan het opruimen van het olifantenpaadje bij de oversteek 'Duinkerkenstraat'. Hoewel de aanpak van wegvakken en bermen voor het volgende jaar staat gepland, kan er ook winst ontstaan door daar waar mogelijk meteen in het eerste jaar zowel de markering van kruispunten als de markering van wegvakken te verbeteren. Dat geldt eveneens voor het verwijderen van onnodig diepe molgoten en onnodige trottoirbanden. De projectorganisatie bepaalt uiteindelijk aan de hand het beschikbaar budget, de uitkomst van de enquêtes en de schouw welke kleinschalige maatregelen dit jaar worden aangepakt.

4.6 Begroting infrastructuur 2015

Het budget voor de te nemen infra-maatregelen is richtinggevend en bedraagt voor het jaar 2015 200.000,-²

4.7 Ambitie 2016 en 2017

Zoals in hoofdstuk 3 al is aangegeven wil de projectorganisatie zich in 2016 en 2017 vooral richten op de thema's bermen & wegvakken en beheer & onderhoud. Ook zal in die periode een oplossing worden gezocht voor het wegzakken van het fietspad Energieweg (wegbeheer gemeente Hoogezand-Sappemeer). Op dit moment is er nog geen zicht op budget voor te nemen (infra-)maatregelen in 2016 en 2017.

² In het voorjaar van 2015 neemt het college van Gedeputeerde Staten een besluit over aanvullende middelen vanuit het provinciaal fietsbudget. In het geval van een positief besluit bedraagt het budget voor infra maatregelen maximaal € 200.000,-.

5. Activiteiten handhaving

De E van enforcement is de tweede E in de 3E-aanpak die op de fietsroute wordt uitgevoerd. Dat betekent dat de politie controles gaat houden om de verkeersdeelnemers te wijzen op veilig verkeersgedrag.

Organisatie

In dit project zorgt de politie Eenheid Noord Nederland District Groningen voor de handhavingsactiviteiten door stelselmatig controles te houden (handhaving tijdens reguliere surveillance). In 2015 worden hierbij de eenheden van de Unit Districtsondersteuning Ommelanden Midden en Oost en de Basiseenheid Hoogezand-Sappemeer, inclusief de buurtagent ingezet. De capaciteit van de politie voor het uitvoeren van de handhavingsactiviteiten wordt jaarlijks vastgesteld.

Controleactiviteiten

De politie Eenheid Noord Nederland District Groningen zal tijdens de normale surveillance controles houden op:

- Gedrag van fietsers en bromfietsers (zoals zoveel mogelijk rechts houden)
- Verlichting fietsers en bromfietsers
- Snelheid

Bij de controles worden de volgende middelen ingezet:

- (on)opvallende surveillanceauto en/of motor
- lasergun
- rollerbank

Speciale acties

De inzet van de politie op thema's als verlichting en snelheid zal hand in hand gaan met de voorlichting rondom deze thema's. De projectorganisatie streeft ernaar om de activiteiten op het gebied van voorlichting en educatie te laten aansluiten bij de politiecontroles en andersom. De partijen zullen hierover nauw contact onderhouden. Meer over de invulling van de educatie leest u in Hoofdstuk 6.

Evaluatie

Jaarlijks vindt een evaluatie plaats over de inzet van medewerkers van de politie Eenheid Noord Nederland District Groningen.

6. Activiteiten voorlichting en educatie

Inleiding

Een nieuw verkeersveiligheidsproject op een fietsroute tussen Hoogezand-Sappemeer en Groningen gaat van start. Een project waarin de drie E's engineering, enforcement en education een basis vormen voor de aanpak. Voor wegbeheerder provincie Groningen is het de eerste keer dat de beproefde aanpak op een fietsroute wordt toegepast. In zekere zin is het daardoor een proef, iets wat in de positionering van het project ook door mag klinken. Voornaamste doel? De veiligheid op de fietsroute – langs het Winschoterdiep (Rijksweg) en de Energieweg – verbeteren voor de gebruikers van de fietsroute en zij die de route kruisen. De mogelijkheid bestaat dat de verbeterde veiligheid ook leidt tot een toename van het aantal fietsers op het tracé Hoogezand-Sappemeer – Groningen komt. Dat zou een bijkomend voordeel zijn.

In dit werkplan Communicatie en educatie leest u hoe de projectorganisatie met welke publieks- en relatie- en doelgroepen wil communiceren. Wat willen we bij wie bereiken, hoe willen we wie betrekken? Hoe communiceren we over de maatregelen op het gebied van engineering? Hoe ondersteunen we de politie-inzet met voorlichting? En welke andere activiteiten zetten we in voor gedragsbeïnvloeding? Tot slot leest u ook hoe de projectpartners met elkaar zullen communiceren.

6.1 Doelen, doelgroepen en middelen

Algemene voorlichting

Doel

- Doelgroepen kennen het project en weten waarom en door wie het wordt uitgevoerd.
- Doelgroepen staan positief tegenover het project en waarderen de inspanningen van de projectpartners.
- Activiteiten op het gebied van handhaving, educatie en infrastructuur worden versterkt (door algemene voorlichting).

Doelgroep

Primaire doelgroepen

- 500 tot 1000 (brom)fietsers per dag op de fietsroute
- Aanwonenden/aanliggende bedrijven langs de fietsroute
- Automobilisten (en gemotoriseerde weggebruikers) op de provinciale weg langs de fietsroute, bestemmingsverkeer
- Projectpartners en hun achterban/organisatie/collega's van dezelfde en andere betrokken afdelingen (denk aan kantoniers)
- Bestuur en politiek
- Inwoners van de gemeenten Hoogezand-Sappemeer, Slochteren en Groningen

Secundaire doelgroepen

- Intermediairs: media, maar ook onderwijsinstellingen
- Inwoners provincie Groningen

Communicatiemiddelen

- Borden die de fietsroute markeren
- Een bijzondere startactie van het project
- Opvallende voorwerpen op en/of langs de route
- Eigen projectlogo
- Facebookpagina die verwijst naar websites van projectpartners, relevante sites
- Persoonlijk contact (telefonisch, e-mail, huiskamergesprekken, Twitter, Facebook)
- Informatiebijeenkomsten

- Publiciteit en media
- (Interne) communicatiemiddelen van projectpartners

Educatie

Doel

De doelgroepen die zich, blijkens de ongevalsanalyse, onveilig gedragen op de fietsroute zodanig beïnvloeden dat zij veilig verkeersgedrag gaan vertonen.

Doelgroep

- Brommer- en scooterrijders (te hard rijden, fout inhalen, asociaal rijden, geen voorrang geven, (misschien) afgeleid zijn, slecht zichtbaar zijn);
- Fietzers (forens en schooljeugd) (in groepen fietsen, slecht zichtbaar zijn)
- Automobilisten (geen voorrang geven op kruisingen)
 - o Bewoners en hun (gemotoriseerde) bezoekers
 - o Bedrijven en hun (gemotoriseerde) bezoekers
- Vrachtverkeer (geen voorrang geven op kruisingen)

Communicatiemiddelen

- Educatiepartners/activiteiten
- Voorlichtingsmateriaal (allerlei soorten)
- Speciale acties met daarvoor benodigde/ontwikkelde middelen

Voorlichting infra

Doel

- Doelgroepen weten welke maatregelen er worden getroffen en waarom
- Doelgroepen weten waarom deze en niet andere maatregelen getroffen worden
- Doelgroepen weten wanneer ze genomen worden en welke consequenties dat heeft
- Doelgroepen kunnen zich vinden in de maatregelen, de planning en de aanpak.
- Doelgroepen waarderen het als er innovatieve maatregelen genomen worden
- Doelgroepen zien de provincie Groningen als betrokken en innovatieve wegbeheerder

Doelgroep

- Weggebruikers
- Aanwonenden/bedrijven
- Breed publiek

Communicatiemiddelen

- Overlegvormen, persoonlijk contact, informatieavonden
- Websites projectpartners, facebookpagina project
- Informatiebulletin/krant
- Social media
- Starthandelingen, ludieke acties, openingsfeestjes
- Publiciteit en media
- Borden

Voorlichting politieinzet

Doel

Uitleg geven over het hoe en waarom van de politiecontroles en daarmee draagvlak creëren voor de controles.

Doelgroep

- Weggebruikers

- Breed publiek

Communicatiemiddelen

- Website, intranet, social media politie
- Facebook project
- Persoonlijk contact agent
- Agent (als deskundige) in de klas of bij voorlichtingsbijeenkomst
- Publiciteit en media

Projectcommunicatie

Doel

- Betrokkenheid creëren en behouden projectpartners.
- Activeren en enthousiasmeren betrokkenen.
- Luisteren en signaleren.
- Verbinden.

Doelgroep

- Projectpartners
- Betrokkenen binnen projectpartners
- Samenwerkingspartners
- Belanghebbenden (omwonenden/bedrijven)

Communicatiemiddelen

- Overlegmomenten, agenda's, verslagen
- Uitnodigen bij bijeenkomsten, starthandelingen
- Facebook

6.2 Strategie

In dit verkeersveiligheidsproject willen we het verkeersgedrag op de fietsroute Hoogezand-Sappemeer-Groningen beïnvloeden door de inzet van infrastructurele maatregelen, politiecontroles en educatie. Inzake de infrastructurele maatregelen communiceren we: tijdig, eerlijk, open en in overleg met belanghebbenden. We lichten bovendien aan alle belanghebbenden en weggebruikers toe waarom de maatregelen genomen worden. Voor de politie-inzet geldt datzelfde. Tegelijkertijd zetten we handhaving en voorlichting hand-in-hand in bij een aantal gerichte acties op enkele doelgroepen, zoals brommer-/scootrijders. In de educatie kiezen we voor het – in het kader van de pilot – uitproberen van (on)bewuste gedragsbeïnvloeding door middel van fysieke attenties op of langs de route. En we streven naar (persoonlijke) ontmoeting en verbinding van de belanghebbenden en doelgroepen langs de route.

Kernwoorden in de communicatiestrategie zijn: fysieke prikkels op en langs de route die onbewust gedrag beïnvloeden, ontmoeting en persoonlijk contact.

Naam/huisstijl project

Het project heeft een naam of slogan nodig waarmee de projectpartners over het project naar buiten kunnen treden. Verder zal de beeldtaal op en langs de route de huisstijl vormen van het project en het project herkenbaar gaan maken bij de directe gebruikers van de route. Er is geen naam voor de route en streek die als inspiratie kan dienen bij de keuze van de projectnaam. Gebruikers van de route noemen deze gewoon bij naam van de weg zelf (Energieweg en Rijksweg/Winschoterdiep). Het alternatieve fietspad tussen Hoogezand en Groningen dan door de landerijen voert, heeft wel een naam 'Molenpad'.

Start project

Plan is het project van start te laten gaan met een markering van de route met beeldtaal nabij kruisingsvlakken (en op wegvakken). De plekken worden in overleg met politie en wegbeheerders gekozen. Daarnaast proberen we een verkeerspsycholoog met onderzoekservaring op het terrein van onbewuste gedragsbeïnvloeding te betrekken bij het project. Ook komen er borden langs de route, niet alleen bij het begin en eind van de route maar op meerdere plaatsen, vooral daar waar veel verkeer de route op komt.

Thema 2015

In het eerste projectjaar staan maatregelen en verkeersgedrag op en rondom kruisingsvlakken op de fietsroute centraal. Dus ook in de voorlichting en educatie.

6.3 Actieplan

Algemene voorlichting

Voor het project van start kan gaan, worden de volgende acties ondernomen:

- Keuze naam en beeldmerk. Ontwikkeling huisstijlelementen (beperkt tot logo voor briefpapier provincie Groningen en voor gebruik in e-mailafzenders). Daarbij een standaardzin opstellen voor het project die in verschillende uitingen kan worden opgenomen.
- Facebookpagina: het project krijgt een facebookpagina met basisinformatie over de drie E's. Ook maken we een Twitteraccount aan. Binnen de projectorganisatie maken we afspraken over wie er wanneer reageert. Daarbij laten we duidelijk zien dat de vertegenwoordigers van het project willen luisteren naar ideeën van belanghebbenden en weggebruikers.

Start project

We organiseren een startbijeenkomst met bewoners en belanghebbenden. Tijdens de bijeenkomst worden zij geïnformeerd over de gekozen aanpak, over de maatregelen die genomen zullen worden en over de wijze waarop de projectorganisatie hen wil betrekken (bewoners/belanghebbenden mogen op uitvoeringsniveau mee praten). Ook wordt hier gepeild in welke mate bewoners en belanghebbenden betrokken willen zijn, mee willen praten en willen bijdragen aan het project. Tijdens de startbijeenkomst kan de markering van de route (borden, afbeeldingen wegdek) worden onthuld. Daarbij wordt ook de pers uitgenodigd.

Markering route

We markeren de route met borden langs de weg en met opvallende afbeeldingen op het wegdek met een boodschap gerelateerd aan snelheid ('langzamer rijden'), aandacht op de weg ('blijven opletten'), zichtbaarheid en verlichting ('wees zichtbaar'), asociaal rijgedrag ('vriendelijk zijn'). Bij de keuze van de plekken denken wegbeheerders, politie en – indien betrokken – de verkeerspsycholoog mee. Ook worden afspraken gemaakt over hoe lang de afbeeldingen op de weg zullen zitten.

De (opvallende) markering van de route is bedoeld om verkeersgedrag op de route te beïnvloeden en maakt meteen duidelijk dat er iets aan de hand is op de fietsroute.

Voorlichting infrastructurele maatregelen

De projectorganisatie stelt voor om in 2015 de kruisingen met zijwegen op de fietsroute zoveel mogelijk eenduidig in te richten en daarvoor verschillende maatregelen te treffen. De vele uitritten op de route zullen niet worden aangepakt met infrastructurele maatregelen. Kruisingsvlakken waarbij fietsers de hoofdweg moeten oversteken worden wel nader onderzocht. Bij alle maatregelen worden bewoners en belanghebbenden betrokken. Voor de kruisingen met zijwegen op de parallelweg waarover de fietsroute loopt, worden bewoners en belanghebbenden apart betrokken. De globale

aanpak voor de kruisingen wordt gepresenteerd tijdens de genoemde startbijeenkomst. Daarna zullen aparte bewonersbijeenkomsten met bewoners en belanghebbenden voor de genoemde (verschillende kruisingen). Naar verwachting gaat het hierbij om tenminste twee bijeenkomsten.

Educatie 'snelheid' met politiecontroles

In het voorjaar van 2015 zetten we een actie op langs de route gericht op de snelheid van (brom)fietsers, waarbij de politie onder meer controleert op snelheid en de rollerbank inzet. We benaderen de scooterrijders bij deze actie ook met campagnemateriaal van de VVB-campagne Scootervrienden.

Educatie Fietsverlichting

In het najaar van 2015 houdt de projectorganisatie fietsverlichtingsacties i.s.m. de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. We communiceren tevens de resultaten van controles die door politie worden gehouden.

Betrekken omgeving

Na de eerste contacten met bewoners werken we in mei enkele ideeën uit voor de wijze waarop bewoners en belanghebbenden betrokken kunnen worden bij ontmoeting met de gebruikers van het fietspad. Daarbij kijken we hoe we kunnen aansluiten op bestaande events zoals Burendag. Hierbij denken we ook aan verenigingen voor dorpsbelangenverenigingen zoals Plaatselijk Belang Westerbroek. We onderzoeken in hoeverre er een gezamenlijke actie mogelijk is in 2016.

Projectcommunicatie

De communicatie binnen het project verloopt via de standaardcommunicatielijnen. Er is één (brede) projectgroep waarin alle projectpartners overleggen over alle maatregelen in het project. Indien nodig worden projectgroepoverleggen voorbereid door kleine afvaardigingen van de projectgroep. De communicatie binnen de projectgroep gebeurt onder meer via een (groeps)e-mail. Voor de achterban van de projectpartners en hun bestuursleden worden geen andere middelen ingezet behalve de eerder omschreven middelen.

6.4 Tijdlijn

Hieronder volgt een voorlopige planning voor de communicatie en educatie in het eerste jaar.

Maart START

- Beeldmerk gereed
- Facebookpagina, Twitteraccount
- Websites partners geven juiste informatie
- Bekendmaking project/startbijeenkomst/publiciteit: met bewonersbijeenkomst
- Presentatie tijdlijn maatregelen infra
- Weg gemarkeerd met borden, uitingen (fasegewijs)
- Uitingen op asfalt dragen bij aan educatiethema 1, 2 en 4.

April INFRA & BROMMERS

- Betrekken bewoners bij maatregelen infra
- Actie 'Brommers': controles, rollerbank en voorlichting TrafficInformers

Mei

- Onderzoeken of bewoners willen bijdragen aan project en ontwikkeling actie najaar 2015 of in 2016

September

- Actie 'Brommers' (herhaling) of actie 'Ontmoeting'
- Blijvend informeren bewoners/bedrijven en weggebruikers inzake infrastructurele maatregelen.

Oktober

- Fietsverlichtingsactie

6.5 Begroting

In deze begroting worden de activiteiten zoals omschreven in het Werkplan Communicatie en educatie begroot passend binnen het budget van de opdracht van de provincie Groningen aan Senza Communicatie.

- Naam, beeldmerk & huisstijlelementen	€2.520,-
- Markeren route	
o Borden langs de weg (excl. stellingen in beheer wegbeheerder)	€2.450,-
o Markeringen wegdek nabij kruisingen	€4.310,-
o Meer budget voor meer borden	€2.810,-
- Startbijeenkomst en publiciteit	€1.400,-
- Bijeenkomsten bewoners algemeen	€1.060,-
- Facebookpagina, Twitter, incl. signaleren en reageren, webteksten partners	€3.000,-
- Communicatie Infrawerken	
o 2 bewonersbijeenkomsten, 2 brieven	€2.700,-
o 1 start-/openingshandeling	€1.400,-
o Presentatiemateriaal	€600,-
- Actie brommers i.s.m. politie (rollerbank en voorlichting Traffic Informers)	€2.500,-
- Actie Fietsverlichting	€3.750,-
- Actie Ontmoeting verkeersdeelnemers-belanghebbenden	€1.920,-
- Voorlichting rondom politiecontroles	€1.365,-
- Werkplan en 8 projectgroepbijeenkomsten	€2.490,-
- Projectmanagement en overleg	€900,-

TOTAAL excl. BTW €35.175

6.6 Organisatie van de communicatie

Voor de communicatie en educatie in het kader van het project Fietsroute HoogezandGroningen is de projectgroep verantwoordelijk. Als regisseur van het project heeft de provincie Groningen de eindverantwoordelijkheid over de communicatie en educatie. Om die reden is een communicatieadviseur van de provincie Groningen lid van de projectgroep. De provincie Groningen heeft de uitvoering van de communicatie- en educatieactiviteiten uitbesteed aan een communicatiebureau.

Het communicatiebureau bewaakt in opdracht van de projectleider de strategie, planning en begroting van de communicatieactiviteiten. Bij de uitvoering van dit werkplan doet het bureau voorstellen voor de invulling van de activiteiten en communicatiemomenten aan de projectgroep. De projectleider is verantwoordelijk voor besluitvorming op financieel gebied. Bij het bepalen van de inhoud van de communicatie stemt het bureau af met alle projectgroepleden. Bij de keuze van de media-inzet stemt het bureau indien nodig ook af met de communicatieadviseurs van de projectpartners. Tot slot schakelt het bureau derden in voor de realisatie van alle middelen in dit plan.

7. Activiteiten monitoring en onderzoek

Hebben de genomen maatregelen en voorlichting-/educatiecampagnes en acties effect? Neemt het aantal ongevallen af? Ervaren de (brom-)fietsers de route als meer veilig dan voorheen? Rijden de bromfietsers minder hard? Allemaal vragen die de betrokken partijen binnen het project graag beantwoord zien. Daarom reserveert de projectorganisatie ieder jaar een budget voor activiteiten op het gebied van monitoring en onderzoek.

De pilot moet antwoord geven op de volgende vraag:
Kunnen we met kleinschalige 3E maatregelen de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid op het (brom)fietspad verbeteren?

Dit willen we meten aan de hand van de ongevalgegevens (objectief) en enquêtes (subjectief).

We realiseren ons dat er sinds 2010 op landelijk niveau problemen zijn met de verwerking en registratie van ongevalgegevens. We zien dat er steeds minder ongevallen geregistreerd worden. Daarbij is het gewenst na realisatie/uitvoering van de maatregelen en acties over een langere periode te toetsen (bijv. over een periode van 3 of 4 jaar). Dit betekent dat we in 2016 nog niet kunnen meten in hoeverre er verbetering is opgetreden.

Wel kunnen we de subjectieve veiligheid in beeld brengen. Voorafgaand aan dit werkplan is een enquête gehouden (zgn. nulmeting) waarbij onder meer werd gevraagd om de verkeersveiligheid van de fietsroute te beoordelen.

Omdat het nog te vroeg is om in 2016 de objectieve veiligheid te meten, stellen we voor om na uitvoering van dit werkplan door middel van een enquête alleen de subjectieve veiligheid te meten. Dat zullen wij net als bij eerste enquête (nulmeting) bij beide doelgroepen doen: fietsers en aanwonenden.

Verder stellen we voor om na afronding van de acties uit dit werkplan opnieuw een meting uit te voeren naar de snelheid van brom- en snorfietsers.

De resultaten van deze onderzoeken worden gerapporteerd aan de regiegroep Actieplan Fiets. Op basis van deze resultaten en het resterend budget, zal de opdrachtgever een beslissing nemen over het vervolg van de pilot.

Begroting

In de begroting 2015 wordt voor monitoring een bedrag van €5.000 gereserveerd.

8. Organisatie

Opdrachtgever voor dit werkplan is de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Groningen. Ambtelijk opdrachtgever is het afdelingshoofd Verkeer en Vervoer.

Het werkplan moet worden goedgekeurd door de opdrachtgever. Daarnaast worden de betrokken bestuurders van de gemeente Groningen en Hoogezand-Sappemeer over de inhoud van het werkplan geïnformeerd. Dit gebeurt in overleg met de verschillende projectteamleden. Er wordt geen stuurgroep ingesteld.

Leden projectgroep:

Provincie Groningen	mevrouw I. Zandink (afdeling Verkeer en Vervoer) (voorzitter) de heer R. Dijkstra (afdeling Verkeer en Vervoer) de heer T. Smid (afdeling Communicatie)
Politie Eenheid Noord Nederland District Groningen	de heer E. ten Cate (vakspecialist unit Districtsondersteuning Ommelanden Midden en Oost)
Gemeente Hoogezand-Sappemeer	de heer D. Doeven
Gemeente Groningen	de heer K. van den Berg de heer E. de Jager
Fietsersbond	de heer R. Enter de heer B. van der Grinten
Senza Communicatie	mevrouw P. Limburg
Gemeente Slochteren	de heer B. Luinge (agendalid)

De projectgroep is nauw betrokken bij het opstellen van het werkplan. Senza communicatie vervult hierin een belangrijke rol. Zodra het werkplan is vastgesteld (door gedeputeerde) kunnen de voorgestelde acties en maatregelen worden uitgevoerd. Het is de bedoeling dat de projectgroep vervolgens 4 keer per jaar bij elkaar komt om de voortgang met betrekking tot de uitvoering te bespreken.

9. Begroting

De financiële middelen voor het project zijn afkomstig uit verschillende bronnen.
De begroting voor 2015 ziet er voorlopig als volgt uit:

2015	
Infrastructuur:	€ 200.000,-*
Handhaving:	uren ingezette capaciteit en inzet materieel
Educatie & voorlichting:	€ 35.175,-
Monitoring & Onderzoek:	€ 5.000,-

*) Onder voorbehoud van het besluit van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen met betrekking tot aanvullende middelen ter grootte van € 100.000,-

Bijlage 1

WINSCHOTERWEG/RIJKSWEG WEST N860

Nr	Kruising (zijweg)	Wegbeheerder (van het fietspad)	Situatie	1	2	3	4	5	6	Toelichting
1	Europaweg (op- en afritten)	Gemeente Groningen	Fietspad	x	x	x	x	✓	x	
2	Oude Roodehaansterweg (1)	Gemeente Groningen	Fietspad	✓	x✓	x✓	x✓	✓	x	
3	Oude aansluiting vuilstort	Gemeente Groningen	Fietspad	✓	x✓	x✓	x✓	x	x	Kruising wordt (tijdelijk) niet gebruikt
4	Oude Roodehaansterweg (2)	Gemeente Groningen	Fietspad	✓	x✓	x✓	x✓	✓	x	Entree vuilstort
5	Woortmansdijk	Gemeente Hoogezand	Fietspad	✓	x✓	x✓	x✓	x	x✓	Uitbuigen niet haalbaar (onvoldoende ruimte)
6	Uitrit motel Westerbroek	Provincie Groningen	Fietspad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
7	Hesselinkslaan	Provincie Groningen	Fietspad	✓	x	x	x	x	x	
8	Pastorielaan	Provincie Groningen	Fietspad	✓	x	x	x	x	x	
9	Weg langs manege De Berkenhoeve	Provincie Groningen	Fietspad	✓	x✓	x✓	x✓	x		
10	Nevelslaan	Provincie Groningen	Fietspad	✓	✓	x✓	x✓	x	✓	Kruising is net heringericht, uitbuigen bleek niet mogelijk (bij steakhouse)
11	Vonderpad	Provincie Groningen	Fietspad	✓	x✓	x✓	x✓	x	x✓	Uitbuigen niet haalbaar (onvoldoende ruimte)
12	Borgweg	Provincie Groningen	Parallelweg							Voor de parallelweg wordt een apart plan gemaakt
13	Van Arnhemslaan	Provincie Groningen	Parallelweg							Voor de parallelweg wordt een apart plan gemaakt
14	Vrouwenlaan-achter	Provincie Groningen	Parallelweg							Voor de parallelweg wordt een apart plan gemaakt
15	Parallelweg Rijksweg West/fietspad	Provincie Groningen	Parallelweg							Voor de parallelweg wordt een apart plan gemaakt

ENERGIEWEG

Nr	Kruising (zijweg)	Wegbeheerder	Situatie	1	2	3	4	5	6	Toelichting
16	Avebe-weg	Gemeente Hoogezand	Fietspad	✓	✓	x✓	x✓	✓	x✓	
17	Scheepswervenweg	Gemeente Hoogezand	Fietspad	✓	✓	x✓	x✓	✓	x✓	
18	Madepolderweg (1)	Gemeente Hoogezand	Fietspad	✓	✓	x✓	x✓	✓	x	
19	Madepolderweg (2)	Gemeente Hoogezand	Fietspad	✓	✓	x✓	x✓	✓	x	
20	Entree PPG Fiber	Gemeente Hoogezand	Fietspad	✓	✓	x✓	x✓	✓	x	

LEGENDA	
1	Fietsers voorrang
2	Kruisingsvlak rood
3	Blokmarkering en asmarkering
4	Bebording
5	Fietspad uitgebogen
6	Bromfietsdrempels

LEGENDA	
✓	Is er al
x✓	Is er nog niet, moet er wel komen
x	Is er nog niet en moet er ook niet komen