

Verkeersveiligheidsproject Fietsroute Hoogezand-Groningen

Werkplan 2016-2017

Versie juli 2016
In opdracht van Provincie Groningen
Senza Communicatie
A-weg 13
9718 CT GRONINGEN

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Een gefaseerde aanpak	8
3.	Wegvakken: analyse ongevallen en schouw	
4.	Activiteiten infrastructuur	9
	3.1 Proces	9
	3.2 Kruisingen van het fietspad met zijwegen	9
	3.3 Oversteken over de hoofdweg	10
	3.4 Quick wins	10
	3.5 Begroting infrastructuur 2016-2017	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 Tijdlijn	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

Sinds het voorjaar van 2015 werkt de provincie Groningen samen met partners aan de verbetering van de veiligheid op de fietsroute Hoogezand-Groningen. De 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 een project is begonnen met als doel de verkeersveiligheid op de (brom)fietsroute Hoogezand-Groningen te verbeteren. De projectpartners hebben een aanpak gekozen bestaande uit de drie E's: Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving) en Education (educatie).

In 2015 hebben de partners een set aan infrastructurele maatregelen voorbereid voor de route en hebben ze voorlichtingsactiviteiten ontplooid die samengingen met handhaving door de politie. De activiteiten waren gericht op snelheidsovertreders (vooral bromfietzers) op het fietspad en zichtbaarheid van zowel fietspadgebruikers als kruisend verkeer. In 2015 werden in de weginrichting enkele kleine maatregelen genomen en is een proef gedaan met reflecterend asfalt en belijning. In april 2016 zijn de voor de kruisingen voorbereide infrastructurele maatregelen in uitvoering genomen.

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 is ingezet voor een periode van maximaal drie jaar. In onderliggend werkplan stelt de projectorganisatie voor de tweede keer een uitvoeringsprogramma op met maatregelen op het gebied van infrastructuur, handhaving, voorlichting en monitoring. In dit tweede werkplan ligt daarbij de focus op de aanpak van de wegvakken & bermen Omdat dit thema ook een grote relatie heeft met beheer & onderhoud zal worden bekeken of we 'werk met werk' kunnen maken. Dit zal dan inhouden dat we de maatregelen voor de wegvakken en bermen combineren met de maatregelen voor beheer & onderhoud in 2017.

Voor het werkplan 2016-2017 is voor het uitvoeren van maatregelen een bedrag van € 250.000,- gereserveerd.

2. 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 2016-2017. Dat betekent dat de focus vooral is gericht op het verbeteren van de veiligheid op de wegvakken en de bermen. Omdat dit thema ook een grote relatie heeft met beheer & onderhoud zal worden bekeken of we 'werk met werk' kunnen maken. Dit zal dan inhouden dat we de maatregelen voor de wegvakken en bermen combineren met de maatregelen voor beheer & onderhoud in 2017.

3. Wegvakken: analyse ongevallen en schouw

In verband met de te nemen maatregelen in 2016 heeft de provincie Groningen een nadere ongevallenanalyse uitgewerkt en een schouw verricht op de fietsroute.

3.1 Ongevallencijfers

Ongevallen op wegvakken van fietspaden zijn op hoofdlijnen onder te verdelen in twee groepen:

- Eenzijdige ongevallen, waar geen andere vervoermiddelen bij betrokken zijn
- Onderlinge ongevallen tussen (brom)fietsers

Uit de analyse van de slachtofferongevallen die in de periode 2003-2012 op de fietspaden zijn gebeurd, bleek dat er twee ongevallen tussen fietsers onderling, drie ongevallen tussen bromfietsers onderling, zeven ongevallen tussen een fietser en een bromfietser en zeven eenzijdige ongevallen zijn gebeurd. Deze ongevallen kunnen te maken hebben met onvoldoende afstand houden, fout door de bocht rijden, te veel/onvoldoende rechts rijden, fout inhalen/snijden of slippen/macht over het stuur verliezen. In totaal zijn er in die periode 59 slachtofferongevallen geregistreerd.

Opvallend is dat de ongevallen op wegvakken zich concentreren op het gedeelte van het fietspad dat langs de provinciale weg N860 loopt (58% van de ongevallen is gebeurd op een wegvak). Op de Winschoterweg en de Energieweg ligt dit percentage fors lager (respectievelijk 22% en 28%).

Tegelijkertijd is ook bekend dat er een zware onderregistratie is van eenzijdige fietsongevallen. Dit zelfde geldt ook voor ongevallen waarbij geen slachtoffers zijn gevallen.

Bij de aanpak van de ongevallen op wegvakken gaan we daarom uit van een proactieve aanpak: we zetten in op maatregelen die de kans op eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen (brom)fietsers onderling te verkleinen.

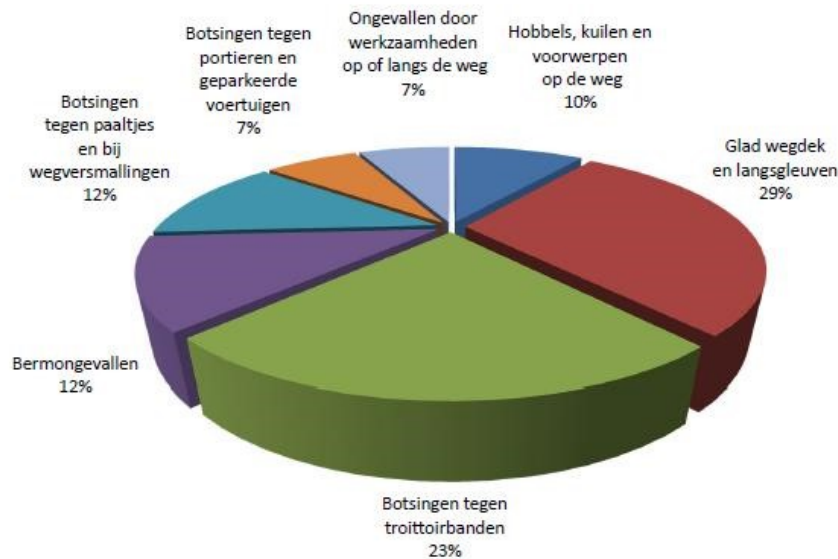
3.2 Eenzijdige ongevallen

Uit een landelijk onderzoek op basis van gegevens uit de Medische Registratie blijkt dat de meeste ernstig gewonden bij fietsers het slachtoffer zijn van een ongeval zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige fietsongevallen: fietsers die vallen of tegen een obstakel botsen. Bij de enkelvoudige ongevallen komt de politie vaak niet te plaatse, waardoor de ongevallen niet officieel geregistreerd worden.

In CROW Fietsberaad publicatie 19a wordt dieper ingegaan op deze enkelvoudige fietsongevallen. Een interessant conclusie uit deze publicatie is dat de helft van de enkelvoudige fietsongevallen één of meer aan infrastructuur gerelateerde factoren als (mede)oorzaak heeft. Dit kan te maken hebben met:

- Uitglijden: fietsers glijden uit door wintergladheid en gladde materialen in het wegdek. Goede maatregelen hiertegen zijn strooien, ruimen en borstelen bij sneeuw en ijsel, vooral op de hoofd fietsroutes.
- Uit balans door hobbels en kuilen: fietsers raken uit koers en/of uit balans door hobbels en kuilen in de verharding. Dit probleem is te voorkomen door gesloten verharding toe te passen.
- Van de weg afraken en botsen tegen trottoirbanden of ten val komen in de berm. Trottoirbanden zijn niet altijd noodzakelijk. Bij (te) smalle fietspaden kan men ze beter weglaten. Vooral buiten de bebouwde kom spelen bermongevallen een rol. Daarom zijn kantstrepen noodzakelijk op utilitaire fietspaden.
- Botsingen met paaltjes of wegversmallingen. Paaltjes en wegversmallingen leiden vaak tot enkelvoudige fietsongevallen, vooral bij oudere fietsers. Veel van deze botsingen zijn te voorkomen door paaltjes alleen toe te passen waar ze strikt noodzakelijk zijn.

Ouderen (50-plussers) zijn oververtegenwoordigd in enkelvoudige fietsongevallen. Dat komt onder andere door functionele beperkingen bij het ouder worden (zicht, contrast waarneming, evenwicht, kracht, reactievermogen, informatieverwerking). En door hun hogere fysieke kwetsbaarheid, waardoor zij relatief vaak ernstig letsel oplopen.



Figuur 1. Overzicht van typen enkelvoudige fietsongevallen gerelateerd aan infrastructuur

Vergevingsgezinde fietspaden

Daarom is er een landelijk onderzoek gestart naar 'vergevingsgezinde fietspaden'. Op een vergevingsgezin fietspad hebben fietsers, en met name ouderen, minder risico op een eenzijdig ongeval. Bijvoorbeeld door ontbreken van obstakels op of langs het fietspad, bredere fietspaden, beter belijning, betere bermverharding en geen hoogteverschillen tussen stoeprand en fietspad.

Vergevingsgezindheid uit zich in vier componenten die een belangrijke rol spelen bij enkelvoudige fietsongevallen. Hieronder wordt kort toegelicht welke aspecten per component van invloed zijn.

- Balans houden
 - Op- en afstappen
 - Vanuit stilstand op snelheid komen
 - Lage snelheid: meer slingeren (<12 km/u)
 - Gladheid, verontreiniging, gaten, scheuren
 - Krampachtig fietsen bij obstakels, paaltjes, drukte
 - Lagere reactiesnelheid
- Koers houden
 - Zicht op en herkenbaarheid van het wegverloop
 - Vetergang beperken
 - Op de verharding blijven fietsen
 - Binnen belijning fietsen
 - Inleiden van obstakels op of naast het fietspad (paaltjes)
- Ruimte voor foutcorrectie
 - Redresseerstrook
 - Bermverharding
 - Kunnen anticiperen op fouten van andere verkeersdeelnemers
 - Hoogteverschil fietspad/verharding en stoep/berm (stoepranden)

- Geen of adequate afgeschermd (botsvriendelijke) obstakels
 - Obstakelvrije zone, in principe geen obstakels op of naast het fietspad
 - Indien toch obstakels, dan botsvriendelijk en goed zichtbaar (inleiden)
 - Zachter vallen en objectvrij

Schouw

Op basis van bovenstaande aspecten zijn de fietspaden tussen Groningen en Hoogezand geschouwd. Belangrijke constatering die we hebben gedaan, zijn:

- De breedte van de fietspaden varieert iets, maar voldoet overal aan de minimaal benodigde breedte (3 meter)
- Op verschillende plekken langs (vooral het provinciale deel van) de route liggen grote asfaltplakken tussen het fietspad en de weg. In totaal 37 stuks. Waarschijnlijk is dit nog een erfenis uit de periode dat de N860 nog een Rijksweg was. Doordat er op deze plekken geen enkele afscheiding is tussen het fietspad en de weg, kan dit voor gevaarlijke situaties zorgen.
- De overgang van het fietspad naar de berm is soms erg "scherp" (dan wel door kuilen in de berm, dan wel door trottoirbanden in de berm)
- De staat van onderhoud van het fietspad is niet overal even goed. Op verschillende plekken zijn forse scheuren in het asfalt geconstateerd. Daarnaast viel op dat er op verschillende plekken viezigheid op het fietspad ligt (vooral modder/overgroeide kanten).
- Er zitten verschillende discontinuïteiten (zoals bochten/knikken of wegversmallingen) in het fietspad die zorgen voor een verhoogd risico op in de berm raken.

3.3 Onderlinge ongevallen

Ongelukken tussen (brom)fietsers onderling zijn globaal onder te verdelen in de volgende typen (aldus een onderzoek van Rijkswaterstaat uit 2010):

- Slachtoffer en tegenpartij in dezelfde richting 113 (76%)
 - voorwiel tegen achterwiel andere fietser 30 (20%)
 - sturen in elkaar 27 (18%)
 - botsing in de flank 26 (18%)
 - inrijden op voorligger 24 (16%)
 - aanrijden bij het passeren 6 (4%)
- Slachtoffer en tegenpartij kruisen 18 (12%)
- Slachtoffer en tegenpartij in tegenovergestelde richting 17 (11%)
- Bij de fietsers die in dezelfde richting fietsen zijn het vaak fietsers die in een koppel of groep fietsen (85%)

De belangrijkste aspecten op het gebied van de infrastructuur die van invloed zijn op dit type ongevallen zijn:

- de breedte van het fietspad
- de aanwezigheid van asmarkering op het fietspad
- discontinuïteiten in het fietspad

Op basis van bovenstaande aspecten zijn de fietspaden tussen Groningen en Hoogezand geschouwd. Belangrijke constatering zijn:

- De breedte van de fietspaden varieert iets, maar voldoet overal aan de minimaal benodigde breedte (3 meter)
- De asmarkering is niet overal op orde (soms weggesleten, soms überhaupt niet aanwezig)
- Er zitten verschillende discontinuïteiten (zoals bochten/knikken of wegversmallingen) in het fietspad die zorgen voor een verhoogd risico op het op de verkeerde weghelft geraken.

4. Activiteiten infrastructuur

De eerste E van Engineering betreft maatregelen gericht op het verbeteren van de infrastructuur. In het eerste jaar lag daarbij het accent op het verbeteren van de veiligheid op de kruisingen en inritten. Dit jaar richten we ons op de wegvakken en bermen. Zoals toegelicht in hoofdstuk 3 gaan we hierbij uit van een proactieve aanpak: we zetten in op maatregelen die de kans op eenzijdige ongevallen en ongevallen tussen (brom)fietsers onderling te verkleinen. Zie ook het schema op de volgende pagina.

4.1 Proces

In dit hoofdstuk vindt u een voorstel voor de te nemen maatregelen in 2017. In het najaar 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 infrastructurale maatregelen is richtinggevend en bedraagt voor het jaar 2016/2017 maximaal €190.000,=.

4.2 Aanpak wegvakken

Op basis van het geconstateerde in hoofdstuk 3 stellen we voor om de volgende maatregelen te nemen om eenzijdige ongevallen te voorkomen:

- Asfaltplakken indien mogelijk verwijderen. Zo niet, het fietspad door middel van een doorgetrokken lijn beter afscheiden van de weg/asfaltplak
- Gaten in de berm opvullen/berm inzaaien
- Gaten/scheuren in het fietspad opvullen
- Obstakels verwijderen of beter accentueren
- Uitbuigingen en plotselinge versmallingen van het fietspad beter accentueren door middel van belijning of verlichting in het wegdek
- Fietspad beter/vaker schoonmaken

Ook wachten we de aanbevelingen uit het onderzoek 'Het vergevingsgezinde fietspad' af. Dit zou bijvoorbeeld nog kunnen leiden tot het aanbrengen van kantbelijning op het fietspad.

Daarnaast stellen we voor om voor het voorkomen van onderlinge ongevallen de volgende maatregelen te nemen:

- De asmarkering (opnieuw) aanbrengen op die delen die weggesleten zijn of waar überhaupt geen asmarkering aanwezig is
- Uitbuigingen en plotselinge versmallingen van het fietspad beter accentueren door middel van belijning of verlichting in het wegdek.

4.3 Aanpak kruisingen

In het voorjaar van 2016 zijn de verschillende kruisingen van het fietspad met zijwegen aangepast (maatregelen uit het werkplan 2015). De maatregelen gaan uit van het creëren van uniformiteit op alle kruisingen, zodat het voor weggebruikers duidelijk is welk gedrag van ze verwacht wordt. Aanvullend heeft een stagiair op de afdeling verkeer en vervoer van de provincie Groningen onderzoek gedaan naar de toepassing van 'onbewuste gedragsbeïnvloeding' op dezelfde kruisingen. Hierbij valt te denken aan maatregelen op het gebied van priming¹ of prompting². In het najaar van 2016 zullen

¹ Bij priming wordt gedrag uitgelokt door mensen te prikkelen met een boodschap die gelinkt is aan bepaald gedrag, een zogenaamde prime. Een voorbeeld van een prime zijn de Dick Bruna verkeersborden rond schoolomgevingen. De borden worden geplaatst omdat Dick Bruna door veel mensen zal worden geassocieerd met kinderen en waardoor ze beter gaan opletten.

de maatregelen voor onbewuste gedragsbeïnvloeding verder worden uitgewerkt en worden toegepast op deze route.

4.4 Oversteken over de hoofdweg

Fietsers kunnen de hoofdweg op vijf punten oversteken. Op verschillen oversteekpunten zijn in 2015 kleine maatregelen genomen om de oversteek veiliger te maken. In onderstaande tabel leest u welke maatregelen de projectorganisatie verder nog wil uitvoeren.

Nr	Locatie	Situatie	Actie
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 verkeersregelininstallatie is hier onlangs vernieuwd en wordt naar verwachting om en nabij 2022 vervangen. Voorstel is te onderzoeken welke verbetermogelijkheden gewenst zijn (bv. wachttijdvoorspeller).

4.5 Begroting infrastructuur 2016

Het budget voor de te nemen infra-maatregelen is richtinggevend en bedraagt voor de jaren 2016/2017 190.000,-.

² Prompting is het uitlokken van gedrag door een hint of aanwijzing te geven over het gewenste gedrag om vervolgens dit gedrag positief te bekrachtigen.

Ongevallen

- Eenzijdige ongevallen
- Onderlinge ongevallen

Mogelijke oorzaken

- Uitglippen
- Uit balans door hobbels/bobbels
- In de berm raken
- Botsingen met paaltjes/wegversmallingen
- Op de andere weghelft geraken

Maatregelen

- Hobbels/bobbels verhelpen (onderhoud)
- Overgang fietspad-berm
 - Berm aanvullen/inzaaien
 - Obstatels in de berm verwijderen of beter accentueren
- Beter onderscheid fietspad-berm (bijv. kantbelijning, lichtere verharding toepassen/nieuwe technieken)
- Grote lappen asfalt verwijderen of beter accentueren
- Obstatels verwijderen of beter accentueren
- Discontinuïteiten verwijderen of beter accentueren
- Asmarkering verbeteren
- Specifieke knelpunten
 - Energieweg: fietspad verdwijnt in sloot

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. De handhaving zal niet stelselmatig plaatsvinden; per periode wordt bekeken of er controles gaan plaatsvinden. In 2016-2017 worden hierbij de eenheden van de Unit Districtsondersteuning Ommelanden Midden en Oost en de Basiseenheid Hoogezand-Sappemeer, inclusief de buurtagent ingezet.

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 5.

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

In dit werkplan Communicatie en educatie leest u hoe de projectorganisatie tijdens het tweede en derde jaar met de 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: bekendheid genereren

Doelen

- 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).

Doelgroepen

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
- Opvallende voorwerpen op en/of langs de route (n.a.v. onderzoek NHL)
- 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

Voorlichting rond infrastructurele maatregelen

Doelen

- 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

Doelgroepen

- Weggebruikers
- Aanwonenden/bedrijven
- Breed publiek

Communicatiemiddelen

- Overlegvormen, persoonlijk contact, informatieavonden
- Brieven
- Websites projectpartners, facebookpagina project
- Social media
- Publiciteit en media
- Borden

Voorlichting rond politie-inzet

Doel

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

Doelgroepen

- Weggebruikers
- Breed publiek

Communicatiemiddelen

- Website, intranet, social media politie
- Facebook project
- Publiciteit en media

Educatie: scootersnelheid, fietsverlichting en afleiding op de fiets

Doel

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

Doelgroepen

- Brommer- en scooterrijders (te hard rijden, fout inhalen, asociaal rijden, geen voorrang geven, (misschien) afgeleid zijn, slecht zichtbaar zijn);
- Fietsers (forens en schooljeugd) (in groepen fietsen, slecht zichtbaar zijn, afleiding op de fiets)
- 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

Onbewuste gedragsbeïnvloeding

Doelen

- Automobilisten en fietsers/scooters bewust maken van risicovolle kruisingen
- Indien nodig onveilig gedrag beïnvloeden

Doelgroepen

- Fietsers/scooters op kruisingen
- Automobilisten op kruisingen

Communicatiemiddelen

Nader te bepalen na uitkomsten onderzoek NHL

Betrekken van omgeving

Doel

De omgeving van de route met de weggebruikers in contact brengen, zodat beide partijen kunnen praten over hoe de veiligheid op de route verbeterd kan worden.

Doelgroepen

- Aanwonende particulieren
- Aanliggende bedrijven
- Verkeersdeelnemers die de auto regelmatig gebruiken

Communicatiemiddelen

- Educatiepartners/activiteiten
- Via bestaande evenementen zoals Burendag
- Via bestaande verenigingen zoals Plaatselijk Belang Westerbroek
- Social media
- Publiciteit en media

Projectcommunicatie

Doelen

- 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
- Facebook

6.2 Strategie

In dit verkeersveiligheidsproject willen we het verkeersgedrag op de fietsroute Hoogezand-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-/scooterrijders. 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. Daar wordt in 2016 gericht aan gewerkt in samenwerking met de NHL. Daarnaast onderzoeken we of we meer contact kunnen krijgen met 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.

Markering route

Plan was het project van start te laten gaan met een markering van de route met beeldtaal nabij kruisingsvlakken (en op wegvakken). Dit is echter niet gebeurd omdat de projectpartners onvoldoende zicht hadden op de eventuele bijeffecten die deze markeringen zouden kunnen hebben. Daarom is het streven om dit in 2016 in samenwerking met de NHL en aan de hand van onderzoek alsnog uit te voeren.

Thema 2016-2017

In 2016/2017 staan maatregelen en verkeersgedrag op de wegvakken op de fietsroute centraal. Dus ook in de voorlichting en educatie.

6.3 Actieplan

Bekendheid genereren

De projectpartners willen meer aandacht voor het project krijgen en daarom het project gaan promoten via de (sociale) media van de partners. Senza neemt dit in uitvoering en zal ook een gerichte Facebookadvertentiecampaagne opzetten om meer volgers/likes te krijgen op Facebook.

Voorlichting rond infrastructurele maatregelen

Wanneer de projectorganisatie plannen maakt voor infrastructurele maatregelen worden daarbij tijdig de belanghebbenden en omgeving van de route betrokken. De projectorganisatie informeert hen, gaat persoonlijk het gesprek aan en nodigt desgewenst mensen uit voor inloopbijeenkomsten. Bij de bijeenkomsten worden de voorgestelde maatregelen helder gepresenteerd en krijgen de bezoekers gelegenheid om hun visie te geven.

Bij minder ingrijpende maatregelen bestaat de communicatie voornamelijk uit brieven, persberichtgeving, berichtgeving via de media van de projectpartners en op de Facebook- en Twitterpagina.

Voorlichting rond politie-inzet

Als de politie controles houdt, zorgen we voor de publicatie van de resultaten van de controles via de Facebookpagina en Twitter. Ook worden de projectpartners voorzien van deze berichtgeving.

Educatie: 'te hard op de scooter'

In 2016 en 2017 organiseren de projectpartners enkele educatie-acties gericht op 'snelheid' (bromfiets) en fietsverlichting. Zo organiseren we in het voorjaar en in september een actie waarbij de politie onder meer controleert op snelheid en de rollerbank inzet. We benaderen de scooterrijders bij deze actie ook met campagnemateriaal van de campagne Scootervrienden van Verkeerswijzer Groningen.

Educatie: Fietsverlichting

In het najaar van 2016 organiseren de projectpartners fietsverlichtingsacties i.s.m. Veilig Verkeer Nederland afdeling Hoogezand. We zetten daarbij middelen in die in 2015 zijn ontwikkeld. De actie is vriendelijk opgezet. Mensen die niet goed verlicht zijn, krijgen verlichting cadeau – zo lang de voorraad strekt. Als de politie vervolgens controles houdt, zorgen we voor publicatie van de resultaten.

Educatie: Afleiding op de fiets

Een derde educatiethema dat aandacht krijgt in 2016, is 'afleiding op de fiets'. In het voor- en najaar besteden landelijke en provinciale overheden aandacht aan dit thema met de landelijke campagne Fietsmodus. We bekijken of we daar op deze fietsroute ook aandacht voor kunnen vragen via die campagne of dat er een eigen campagne voor gewenst is.

Inzet onbewuste gedragsbeïnvloeding

Een student van de NHL verricht onderzoek naar de vraag of en zo ja, hoe verkeersgedrag op kruisingen op de route aangepakt kan worden met middelen die het rijgedrag onbewust prikkelen. Bij de keuze van de instrumenten en de realisatie ervan denkt de projectorganisatie mee. Ook zorgen we voor de communicatie rondom de maatregel en activiteiten.

Betrekken van de omgeving

Een eerder voornemen is te onderzoeken op welke manier de ontmoeting tussen aanwonenden en weggebruikers van de route kan worden gestimuleerd en een bijdrage kan leveren aan veilig gedrag op de route. Mogelijk willen bewoners en belanghebbenden zelf ook actief bijdragen aan de veiligheid op de fietsroute. We kijken hoe we kunnen aansluiten op bestaande events zoals Burendag. Hierbij denken we ook aan verenigingen voor dorpsbelangenverenigingen zoals Plaatselijk Belang Westerbroek.

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 projectgroep-overleggen voorbereid door kleine afvaardigingen van de projectgroep. De communicatie binnen de projectgroep gebeurt onder meer via een (groeps)e-mail.

6.4 Tijdslijn

De activiteiten uit dit werkplan kunnen doorlopen in 2017 en er kunnen aanvullende acties plaatsvinden gericht op Thema 3.

	jan	feb	maart	april	mei	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec
Projectcommunicatie												
Bekendheid genereren (fb-adv)												
Voorlichting infra-maatregelen												
Onbewuste gedragsbeïnvloeding												
Betrekken omgeving												
Afleiding op fiets (fietsmodus)												
Fietsverlichtingsactie												
Educatie scooter-rijders												
Voorlichting politie-inzet					pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm

6.5 Begroting

Bekendheid genereren (via Facebookadvertentie)	€1.350,-
Voorlichting rondom infrastructurele maatregelen (3 keer per jaar)	€3.690,-
Voorlichting rond politie-inzet (4 keer per jaar)	€1.280,-
Educatie 'te hard op de scooter'	€3.130,-
Educatie Fietsverlichting	€1.805,-
Afleiding (en eenzijdige ongevallen) op de fiets	€3.020,-
Inzet onbewuste gedragsbeïnvloeding	€10.270
Betrekken omgeving	€2.490
Projectcommunicatie	€1.520,-
Projectmanagement (8 uur à € 90/u)	€720,-
Overig	€750,-
TOTAAL KOSTEN COMMUNICATIE 2016 (excl. BTW)	€30.025,-
Resterend budget communicatie, voorlichting, educatie 2017	€9.975,-

6.6 Organisatie van de communicatie

Voor de communicatie en educatie in het kader van het project *Fietsroute Hoogezand-Groningen* 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 2016-2017 wordt voor monitoring en onderzoek een bedrag van €20.000 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 is geen stuurgroep ingesteld.

Leden projectgroep:

Provincie Groningen	de heer I. Kramer (afdeling Verkeer en Vervoer) (voorzitter) de heer R. Dijkstra (afdeling Verkeer en Vervoer) de heer J. Hut (afdeling Beheer en Onderhoud) de heer F. Zijlstra (afdeling Wegenbouw) de heer T. Smid (afdeling Communicatie) mevrouw A. van der Meer (afdeling Verkeer en Vervoer)
Politie Eenheid Noord Nederland District Groningen	de heer E. ten Cate (vakspecialist unit Districtsondersteuning Ommelanden Midden en Oost)
Gemeente Hoogezand-Sappemeer Gemeente Groningen	de heer D. Doeven de heer K. van den Berg de heer E. de Jager
Fietsersbond Senza Communicatie Gemeente Slochteren	de heer B. van der Grinten mevrouw P. Limburg, mevrouw D. Gortmaker 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 2016-2017 ziet er voorlopig als volgt uit:

2016

Infrastructuur:	€ 190.000,-
Handhaving:	uren ingezette capaciteit en inzet materieel
Educatie & voorlichting:	€ 40.000,-
Monitoring & Onderzoek:	€ 20.000,-