

# Meerjaren uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Provinciale Wegen

2017 - 2020



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b> .....	3
<b>2. Verkeersonveiligheid provinciale wegen</b>	
2.1 stand van zaken provincie Groningen .....	4
2.2 trends op het gebied van verkeersveiligheid, mobiliteit en bevolkingsopbouw .....	6
2.3 aandachtsgebieden verkeersveiligheid provinciale wegen .....	7
* A. Black spots .....	7
* B. Gevaarlijke routes en wegvakken .....	8
* C. Verbeteren verkeersveiligheid (brom)fietsers .....	11
* D. Voorrang/doorgang op kruisingen .....	12
* E. Eenzijdige ongevallen .....	12
* F. Komtraversen .....	13
<b>3. Nieuwe ontwikkelingen verkeersveiligheidsbeleid</b> .....	15
3.1 noordelijke proeftuin .....	15
3.2 ProMeV .....	16
<b>4. Meerjarenuitvoeringsprogramma 2017 - 2020</b> .....	17
4.1 Projecten (categorie 1) .....	19
4.2 Ontwikkelingen (categorie 2) en post Onderzoek en Analyse .....	21

## 1. Inleiding

Het Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen 2012-2020, is op 21 maart 2012 vastgesteld door de Provinciale Staten. Dit beleidsplan is gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid op de wegen die in beheer zijn bij de provincie. Het plan vormt het beleidskader op grond waarvan wij een meerjaren-uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid voor de provinciale wegen (MUP) opstellen. Voor de komende jaren is een nieuw uitvoeringsprogramma samengesteld, het MUP 2017-2020. Een programma waarin concrete infrastructurele projecten voor de provinciale wegen en fietspaden staan benoemd en waarin ook wordt ingespeeld op de nieuwe 'proactieve' ontwikkelingen op verkeersveiligheidsgebied.

Met het uitvoeren van het meerjarenuitvoeringsprogramma levert de provincie, samen met het uitvoeren van specifieke verkeersveiligheidsprojecten als de Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid en ProMeV (Proactief Meten van Verkeersveiligheid) een bijdrage aan het behalen van de landelijke verkeersveiligheidsdoelstelling om het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden af te laten nemen. Voor het grondgebied van de provincie Groningen houdt dit in dat in 2020 het aantal verkeersdoden in onze provincie tot maximaal 25 slachtoffers per jaar moet zijn gedaald en het aantal ziekenhuisgewonden niet meer dan 300 per jaar mag bedragen.

Het Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen loopt tot 2020 en is nog voldoende actueel voor wat betreft de destijds gekozen aandachtsgebieden en de aansluiting op de nieuwe ontwikkelingen in het verkeersveiligheidsbeleid. Wel gaan wij, in navolging van het Ministerie van I&M dat een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid voor de periode na 2020 ontwikkelt, de komende jaren een nieuw Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen schrijven. De nieuwe landelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen zullen hierin weer worden vertaald naar onze provincie. In dit nieuwe beleid gaan wij aangeven hoe wij denken onze doelstellingen te zullen behalen, gebaseerd op alle verkeersveiligheidskennis die lokaal, regionaal en landelijk voorhanden is.

Het MUP 2017-2020 loopt tot aan de overgang naar dit nieuwe beleidsplan. Om rekening te kunnen houden met nieuwe ontwikkelingen in de provinciale verkeersveiligheid en met eventuele aanpassingen in het programma Groot Onderhoud, gelinkt aan het MUP, maken wij na 2018 een tussenstand op en wordt bepaald welke projecten er in 2019 en 2020 zullen worden uitgevoerd. De prioriteit zal daarbij wederom uitgaan naar het terugdringen van het aantal ziekenhuisgewonden en verkeersdoden. Wat neerkomt op het zoveel mogelijk terugdringen van het aantal *ernstige slachtofferongevallen*, aangezien de afloop van een ongeval afhankelijk is van diverse factoren en de scheidslijn tussen gewond en dodelijk soms maar klein is.

Naast de infrastructurele aanpak wordt er voor het terugdringen van het aantal ziekenhuisgewonden en verkeersdoden ook geïnvesteerd in verkeerseducatie en verkeershandhaving. Het onderdeel educatie wordt op bovenlokaal niveau deels georganiseerd en gefaciliteerd door het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB) en gefinancierd vanuit de Decentralisatie Uitkering Verkeer en Vervoer (duVV). Voor de verkeershandhaving is het OM het bevoegde gezag en is de politie Noord- Nederland verantwoordelijk voor de uitvoering van de handhaving.

Een nieuwe ontwikkeling in ons verkeersveiligheidsbeleid is dat samen met de provincies Fryslân en Drenthe onderzocht wordt of door een andere, proactieve, benadering en een slimmere manier van samenwerken met onze verkeersveiligheidspartners, zoals VVN en de ANWB, het aantal verkeersslachtoffers kan worden gereduceerd. De SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) begeleidt dit proces van de 'Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid'. Een initiatief dat is ontstaan als gevolg van de zorg die de minister van I&M uitsprak over de stijgende lijn van het aantal ziekenhuisgewonden en het wellicht niet halen van de verkeersveiligheidsdoelstelling in 2020. De SWOV heeft van het Ministerie opdracht gekregen een pakket van maatregelen te ontwikkelen die een extra impuls kunnen geven aan de verkeersveiligheid om zo de doelstelling 2020 toch te kunnen behalen. Dit is een pakket van 18 maatregelen. Een aantal hiervan vormen de basis voor de Noordelijke Proeftuin.

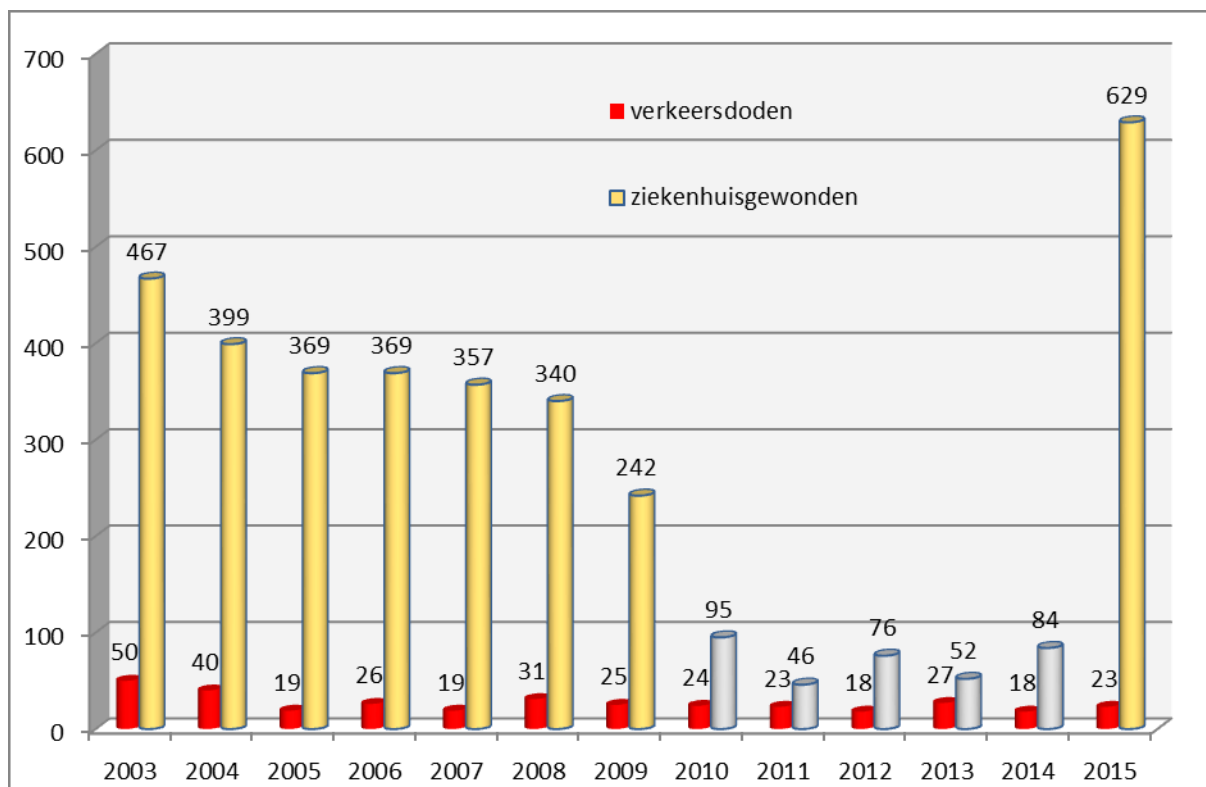
## 2. Verkeersonveiligheid Provinciale wegen

De keuze voor uitvoering van de in het MUP 2017-2020 benoemde projecten is gebaseerd op het willen verbeteren van de verkeersveiligheid op onze provinciale wegen. Daarbij proberen wij zoveel mogelijk 'werk met werk' te maken door de uitvoering van de projecten te koppelen aan het Programma Groot Onderhoud. Onveilige situaties kunnen los van het Programma Groot Onderhoud worden aangepakt of in combinatie met het uitvoeren van groot onderhoud. In de onderstaande paragrafen wordt ingegaan op hoe het er met de verkeersveiligheid op onze provinciale wegen voor staat.

### 2.1 Stand van zaken provincie Groningen

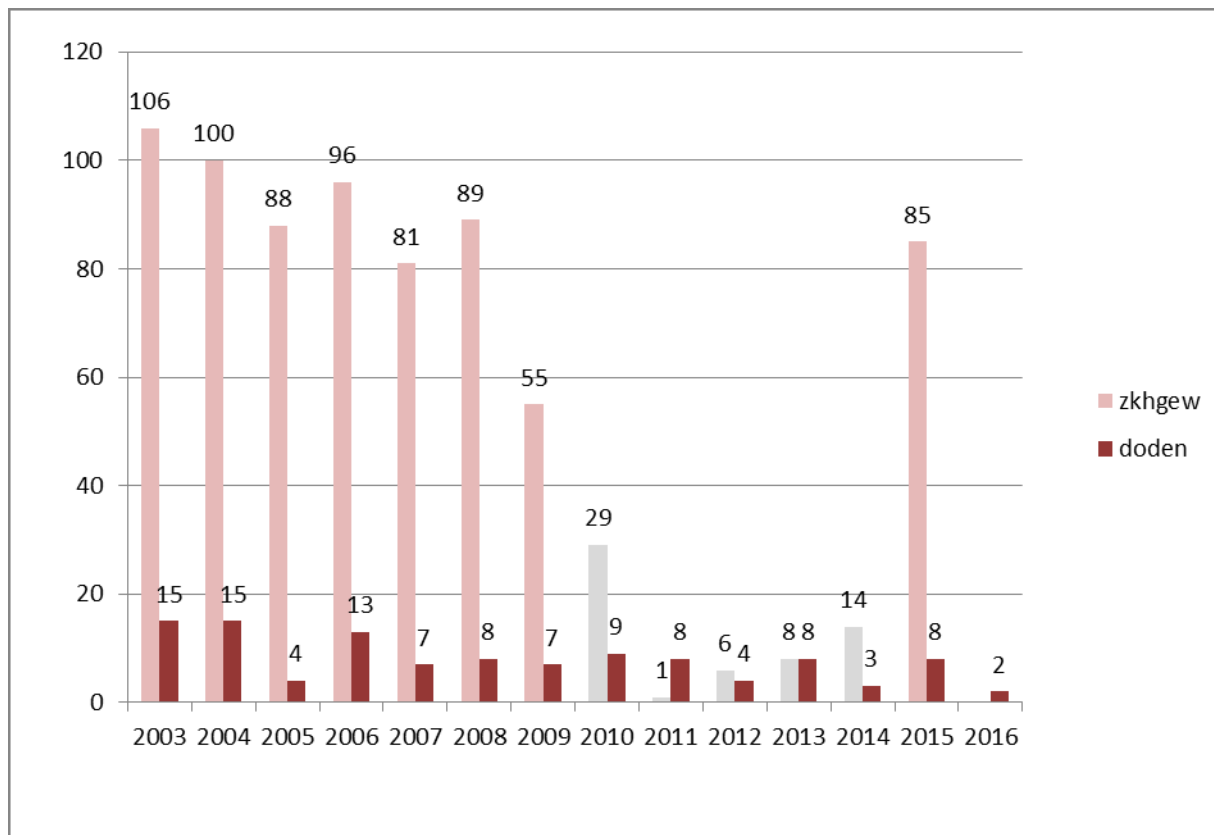
In de grafiek 1 is te zien dat het aantal verkeersdoden in de provincie Groningen fluctueert. Ten opzichte van de jaren 2003 en 2004 is het aantal verkeersdoden welliswaar behoorlijk afgenomen, maar in de periode 2009-2015 blijft het aantal dodelijke verkeersslachtoffers jaarlijks rond de 20 doden. De landelijke doelstelling (van maximaal 500 verkeersdoden) is vertaald naar onze provincie. In 2020 mag het aantal verkeersdoden maximaal 25 per jaar zijn (en het aantal ziekenhuisgewonden 300). Volgens de laatste gegevens bedraagt het aantal verkeersdoden in 2016 14. Hiermee zou de doelstelling gehaald zijn. Echter elke verkeersdode is er één te veel en ook gezien de jaarlijkse fluctuatie in het aantal slachtoffers, en de toename van het aantal ziekenhuisgewonden, moeten wij als regisseur van het regionale verkeersveiligheidsbeleid maar ook als wegbeheerder onverminderd inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid in onze provincie en op onze eigen wegen.

In de grafiek is te zien dat in 2015 het aantal ziekenhuisgewonden, ten opzichte van 2009, fors is toegenomen. Dit is een landelijke trend. Al behoeft de enorme stijging in 2015 enige toelichting. In de jaren 2010 t/m 2014 is de ongefallenregistratie achterwege gebleven door verandering in prioritering van werk bij de politie. In 2015 gaat de registratie weer richting het niveau van 2009. De Minister geeft in haar brief van 12 december 2016 aan dat de registratie van de verkeersongevallen in BRON (Bestand GeRegistreerde Ongevallen in Nederland) in 2015 voor het derde opeenvolgende jaar verbeterd (17% in 2013, 20% in 2014 en 28% in 2015). De sprong in gegevens in de periode 2010-2015 is niet het geval onder de ongevallen met dodelijke afloop. Er kan vanuit worden gegaan dat deze gegevens gezien de ernst van de afloop betrouwbaar zijn.



Grafiek 1: verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in de provincie Groningen 2003-2015. De registratie door de politie tussen 2010 en 2015 van het aantal ongevallen en ongevallen met gewonden laat te wensen over. Het aantal ziekenhuisgewonden in deze periode is niettemin, bij gebrek aan beter, ook gebruikt in de analyse.

Maar liefst 75% van de ongevallen in onze provincie in 2015 waarbij ziekenhuisgewonden zijn geregistreerd hebben plaatsgevonden op wegen die in beheer zijn bij de Groningse gemeenten. 14 % van de ziekenhuisgewonden vielen op provinciale wegen en 11 % op rijkswegen. De ziekenhuisgewonden op de rijkswegen betreft voornamelijk de A7 (48 ongevallen). Van de ziekenhuisgewonden in 2015 betreft 43 % ongevallen met (brom)fietzers.



Grafiek 2: verkeersdoden en ziekenhuisgewonden op provinciale wegen in de periode 2003-2016. Het aantal ziekenhuisgewonden in de periode 2010 en 2015 is grijs weergegeven vanwege het gebrek in registratie en verwerking.

Ook in grafiek 2 is te zien dat het aantal ziekenhuisgewonden in 2015 fors is gestegen. Mede door de verbetering in de ongevallenregistratie verschijnt in 2015 een hoog aantal ziekenhuisgewonden. Dit sluit aan bij het beeld voor de gehele provincie (alle wegbeheerders) en het landelijke beeld. Het aantal verkeersdoden op onze wegen is de laatste jaren afgenomen.

Omdat er in de periode 2010 t/m 2014 te weinig objectieve gegevens over verkeersongevallen in onze provincie beschikbaar waren hebben wij ook de (landelijke) analyses over verkeer(sonveiligheid) van de SWOV gebruikt als aanvullende bron om ons beleid te actualiseren. De SWOV heeft de beschikking over andere gegevensbronnen, zoals de gegevens van de eerste hulp van de ziekenhuizen. De SWOV spreekt van een tendens van toename van eenzijdige ongevallen onder (brom)fietzers van oudere leeftijd. Ook uit het onderzoek dat onlangs door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân (ROF), samen met het MCL ziekenhuis in Leeuwarden is uitgevoerd, is deze trend duidelijk.

In dit onderzoek is vastgesteld hoeveel gewonden bij het MCL binnen kwamen als gevolg van een verkeersongeval. Hieruit kwam naar voren dat ten opzichte van de ongevallenregistratie van de politie 80% meer verkeersgewonden boven tafel kwamen. Dit betrof voornamelijk lichtgewonden door éénzijdige ongevallen. Met name oudere voetgangers en fietsers van alle leeftijden die ten val zijn gekomen zonder dat er een andere verkeersdeelnemer bij betrokken was. Dit betrof verkeersgewonden uit de gehele provincie. Een koppeling tussen deze gegevens en de ongevalslocatie zou interessant zijn omdat hierdoor ook eventuele onbekende gevaarlijke locaties zichtbaar kunnen worden. Wij bekijken daarom of een dergelijk initiatief ook in onze provincie kan worden opgezet. Want door meer en locatiegebonden data is de verkeersonveiligheid beter en effectiever aan te pakken is. Wij willen dit zo breed mogelijk opzetten en streven er daarbij naar om naast het UMCG Groningen en ook het Martini-, Refaja- en Ommelander ziekenhuis erbij te betrekken. Met het UMCG worden inmiddels hierover al verkennende gesprekken gevoerd.

Om meer ongevalldata boven tafel te halen voor wat betreft het aantal verkeersgewonden willen wij samen met de ziekenhuizen in de provincie bekijken of er een onderzoek kan worden opgestart waarbij gegevens kunnen worden uitgewisseld. Hiervoor hebben wij in de post Onderzoek en Analyse € 50.000,-- gereserveerd.

## 2.2 Trends op het gebied van verkeersveiligheid, mobiliteit en bevolkingsopbouw

Zoals eerder is aangegeven is er naast de objectieve gegevens die voorhanden zijn ook naar landelijke SWOV-onderzoeken gekeken om een inschatting te kunnen maken voor de komende (ongevals)jaren. Uit deze onderzoeken meldt de SWOV de volgende trends:

**Meer ongevallen door afleiding** : veel automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers zijn in het verkeer bezig met allerlei activiteiten die hen kunnen afleiden, zoals luisteren naar muziek, mobiel bellen, sms'en of appen. Gezien de steeds verdergaande verspreiding van de elektronische apparatuur in het verkeer zowel de draagbare media-apparatuur als systemen voor geavanceerde bestuurdersondersteuning dreigt het aantal afleidingsgerelateerde ongevallen te stijgen (SWOV, 2016).

**Jonge mannelijke automobilisten blijven achter** : terwijl in Nederland het ongevalsrisico in de afgelopen decennia sterk is gedaald, hebben jonge mannelijke automobilisten daar niet van geprofiteerd. Begin jaren negentig was het risico (de kans op een dodelijk ongeval per afgelegde kilometer) van jonge mannen ongeveer vier keer zo hoog als dat van meer ervaren automobilisten. In de periode 2011- 2014 is dit verschil opgelopen tot ongeveer een factor tien (SWOV, 2016).

**Stijging ernstige fietsongevallen** : na een aanvankelijke daling vanaf de jaren negentig, vertoont het aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) sinds 2006 een stijging. We zien sinds 2006 een sterker stijgende trend in het aantal EVG zonder motorvoertuigen, terwijl het aantal EVG met motorvoertuig lijkt te stabiliseren. Van de EVG in de ziekenhuisregistratie vormen fietsers de grootste groep met ruim de helft van het totaal in 2009 en een stijgend aandeel in de jaren erna. De grootste stijging zien we bij fietsongevallen zonder betrokkenheid van motorvoertuigen, zogenaamde enkelvoudige fietsongevallen waarbij fietsers vallen of tegen een obstakel botsen. In 2014 was het aandeel slachtoffers in ongevallen zonder motorvoertuig naar schatting ruim 60%. (SWOV, 2016)

**Meer oudere verkeersdeelnemers** : het aantal 65-plussers in de stad Groningen stijgt tussen 2010 en 2020 van 22.854 naar 34.154 Dit is een groei van bijna 50%. Het aandeel 65+ in de stad stijgt in de jaren tot 2030 verder tot 43.359. Ten opzichte van 2010 is dit bijna een verdubbeling. Procentueel betekent dit voor de stad dat het aandeel 65-plus stijgt van 12% in 2010 via 17% in 2020 naar 20% in 2030, in de overige gemeenten van de provincie zal het aandeel 65-plussers stijgen van ongeveer 15 procent in 2010 naar ongeveer een kwart of iets hoger in 2030 (cijfers CBS, PBL).

De groep ouderen wordt niet alleen steeds groter, hun mobiliteitsbehoefte weten ze ook steeds beter te verwezenlijken. Het rijbewijsbezit onder ouderen is sterk toegenomen. Van de 65-plussers had in 1985 nog maar 53% van de mannen en 13% van de vrouwen een rijbewijs. In 2014 was dat al gestegen naar respectievelijk 89% en 58%. Ouderen maken ook aanzienlijk meer fietskilometers dan vroeger. In de afgelopen twintig jaar is dit meer dan verdubbeld. Deels doordat er gewoon meer ouderen zijn als gevolg van de vergrijzing, maar ook doordat de gemiddelde senior meer fietst. De 65+'er is fitter dan 30 jaar geleden. De mobielere groeiende groep senioren zal in de toekomst, bij ongewijzigd beleid, een steeds prominentere plaats innemen in de ongevallenstatistieken. De contouren zijn al zichtbaar. In 1996 was 28 procent van de verkeersdoden 60 jaar of ouder. In 2014 was dit opgelopen tot 47 procent. De SWOV schrijft dit toe aan de mobiliteit met de fiets in Nederland. Ook op een scootmobiel blijken ouderen kwetsbaar. Mensen met ernstig bewegingsbeperkingen maken in toenemende mate gebruik van een scootmobiel. Momenteel rijden er in Nederland ruim 150.000 scootmobielen rond. De verwachting is dat over twintig jaar dit aantal toegenomen is tot ruim 650.000. (Schepers 2007, Mudde 2008).



Het aantal ongevallen met scootmobiel is landelijk gezien in de periode van 2006 tot 2012 van 1200 tot 2000 gestegen. Het aantal bestuurders van een **scootmobiel** dat bij een verkeersongeval het leven liet, is onder mannen toegenomen van 21 in 2014 naar 36 in 2015. Jaarlijks worden er rond de 600 mensen bij de spoedeisende hulp behandeld na een ongeluk met een scootmobiel. Bij driekwart van de gevallen gaat het om ongevallen waarbij geen andere weggebruikers betrokken zijn.

### **2.3 Aandachtsgebieden verkeersveiligheid provinciale wegen**

Ook in de provincie Groningen krijgen wij te maken met de in paragraaf 2.2 omschreven ontwikkelingen. Een toename van het aantal ongevallen waarbij afleiding een rol speelt, een toename onder ongevallen met fietsers, een toename onder oudere verkeersdeelnemers en een blijvend verhoogd risico voor jonge mannelijke automobilisten om bij een ongeval betrokken te raken. Het laatste blijkt ook uit eigen onderzoek naar de verkeersdoden in onze provincie in de periode 2007 t/m 2016. Bij 38 % van de dodelijke ongevallen, in totaal 217, was er sprake van het macht over het stuur verliezen. Hierbij was 67% van de veroorzakers tussen de 19 en 28 jaar. En bij deze ongevallen droeg 34 % geen gordel. Ook de tendens dat ouderen vaker bij ongevallen zijn betrokken met de fiets kwam uit deze cijfers voort. 19% van de 217 dodelijke ongevallen waren ongevallen waarbij geen voorrang werd verleend, 48 % hiervan betreft iemand van 60 jaar of ouder. En van alle dodelijke ongevallen was het aandeel van de veroorzakers in de leeftijdsgroep 25-39 jaar de grootste, 28 %. Daarna volgen 18-24 jaar met 17 % en 70 jaar en ouder met 16 %. Vanuit het Beleidskader Permanente Verkeerseducatie zet het VVB/provinciaal bestuur in op de specifieke doelgroepen zoals jonge automobilisten en oudere verkeersdeelnemers. Ons MUP richten wij ook op de hierboven omschreven ontwikkelingen door bij te dragen aan het fietsveiliger maken van onze fietsinfrastructuur en oversteeksituaties.

Uit de analyse naar verkeersdoden in onze provincie bleek dat juist bij ongevallen bij het oversteken van wegen vaak ouderen betrokken zijn. Het onderzoek dat wij samen met de Groninger ziekenhuizen willen opstarten moet meer inzicht bieden in de fietsongevallenproblematiek. Ook in de provinciale fietsstrategie 2016-2025 is hiervoor aandacht. Het aandachtspunt afleiding in het verkeer en daarmee het rijgedrag van jongeren op onze wegen zijn onderwerpen die onderdeel zijn van de 3E-projecten zoals de N361 Veilig en deze onderwerpen liften waar mogelijk mee met de landelijke verkeersveiligheids campagnes.

Naast deze ontwikkelingen zijn wij nagegaan of de destijds in het beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale wegen en MUP gekozen aandachtsgebieden (A t/m F) nog actueel zijn. Dit betreft:

- A. black spots (gevaarlijke kruisingen);
- B. gevaarlijke routes en wegvakken;
- C. verbeteren verkeersveiligheid voor (brom)fietsers op provinciale wegen;
- D. voorrang/doorgang ongevallen op kruisingen;
- E. eenzijdige ongevallen;
- F. komtraversen.

#### **A. Black spots**

Een black spot is een gevaarlijke locatie waar in drie jaar tijd in totaal minimaal 12 ongevallen of 6 slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat op onze provinciale wegen op dit moment geen black spots meer voorkomen. Door de gerichte aanpak van een gevaarlijke kruising of door de aanpak als onderdeel van een groter project, bijvoorbeeld bij het N366 project, zijn de black spots op de provinciale wegen in de loop van de jaren opgeruimd.

De kanttekening hierbij is dat door een gebrekkige ongevallenregistratie in de periode 2010-2013 het waarschijnlijk is dat er ook op locatieniveau minder ongevallen zijn geregistreerd. Er mag van worden uitgegaan dat de ongevallen met ernstige afloop voor het grootste deel wel zijn geregistreerd. De komende jaren zal, nu de registratie sinds 2014 weer is verbeterd, jaarlijks worden nagegaan of er zich alsnog nieuwe blackspots of andere opvallende zaken voordoen op het provinciale wegennet. Dit houdt in dat het MUP, naast de vastgestelde projecten, een dynamisch karakter kent. Voor de aanpak van black spots hebben wij in het MUP 2017-2020 geen specifieke financiële ruimte gereserveerd. Om adequaat te kunnen reageren op onvoorziene ontwikkelingen op onze wegen is er in het MUP wel een post 'ontwikkelingen' opgenomen.

## B. Gevaarlijke routes en wegvakken

### Routes

Voor wat betreft de ontwikkeling op de routes (gehele lengte van een provinciale N-weg), heeft zich ten opzichte van de analyse die ten grondslag lag aan het vorige MUP een verschuiving voorgedaan. In de periode 2005 t/m 2009 stonden de N366 en de N361 bovenaan de lijst voor wat betreft verkeers- onveiligheid, gerangschikt op ongevallen met ernstige slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden). Voor de periode 2011 t/m 2015 bestaat de top drie uit de N360 (Groningen-Delfzijl), de N980 (Zuidhorn-Grootegast-A7) en de N355 (Groningen-Zuidhorn-Friese grens), zie tabel 1.

Nr	wegnr	traject	totaal aantal ongevallen	ong.met blikschade	ong.met slachtoffers	ong.met ernstige slachtoffers	aantal slachtoffers	lichtgewonden	ziekenhuisopnamen	doden	totaal ernstige slachtoffers
1	N360	Groningen - Delfzijl	155	129	26	16	39	17	21	1	22
2	N980	Zuidhorn - Grootegast - A7	66	52	14	12	17	4	12	1	13
3	N355	Groningen - Friese grens	161	144	17	9	20	10	9	1	10
4	N361	Groningen - Lauwersoog	133	122	11	9	14	2	5	7	12
5	N388	A7 - Grijskerk - Zoutkamp - N361	109	96	13	6	13	7	3	3	6
6	N366	Veendam - Ter Apel	175	163	12	6	15	8	5	2	7
7	N362	Delfzijl - Scheemda	54	45	9	6	11	3	2	6	8
8	N387	Hoogezand - Sappemeer - Siddeburen	68	63	5	5	6	0	6	0	6
9	N976	Blijham - Vlagtwedde - Ter Apel	39	30	9	4	9	5	4	0	4
10	N363	Ranum - Oosteinde	77	69	8	4	9	4	3	2	5

Tabel 1 : top tien provinciale wegen volgens rangschikking ongevallen met ernstige slachtoffers. Periode 2011 t/m 2015.

De top 2 van de gevaarlijke routes 2005-2009, de N366 en de N361, worden aangepakt volgens de 3E-aanpak. Dit betreft samenwerkingsverbanden tussen het OM, de politie, de gemeenten waar de weg doorheen loopt en de provincie. In een dergelijk project wordt er naast de infrastructurele aanpassingen ook extra gehandhaafd en voorlichting/educatie gegeven om zo de verkeersonveiligheid op de weg te verbeteren. Deze specifieke aanpak loopt op beide wegen door totdat de wegen infrastructureel op orde zijn, voor de N366 wordt afronding in 2018 verwacht en voor de N361 in 2019.

De N366 is, op de verdubbeling Veendam-Pekela, de verbreding Pekela-Stadskanaal en de aanpak van de kruisingen Westerstraat en N391 na, omgebouwd tot autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen. Met name de aanpak van de kruisingen heeft het aantal ongevallen doen dalen op de N366. Voor de start van het project in 2009 bedroeg het aantal ongevallen 71 en het aantal slachtofferongevallen 9. In 2015 is dit aantal gedaald tot 46 ongevallen en 4 slachtofferongevallen (gegevens politie Noord Nederland). Verder is ook het verkeersbeeld op de weg rustiger geworden. De concrete doelstelling van het project was om het totaal aantal ongevallen en het aantal slachtofferongevallen te halveren (gebaseerd op de ongevals cijfers in de periode 2003-2007).

Dat betekent maximaal 50 ongelukken in 2015, waarvan maximaal 10 ongelukken met slachtoffers. Het totale aantal ongevallen bedraagt voor 2015 46 en het aantal slachtofferongevallen 4. Ondanks de beperktere registratie gaan wij er vanuit dat de daling van het aantal ongevallen behoorlijk is en de doelstelling gehaald zal worden. Mede gelet op dat de verdubbeling Veendam-Pekela nog moet worden uitgevoerd, daar waar nu regelmatig ongevallen plaatsvinden, gaan wij er vanuit dat de doelstellingen in het N366 Veilig-project worden behaald. Bij een dergelijke projectanalyse wordt samen met de politie het aantal ongevallen op de projectweg handmatig nagelopen. Een dergelijke analyse neemt veel tijd in beslag en wordt daarom alleen uitgevoerd voor specifieke projecten.



De voornaamste knelpunten op de N361, zoals de onveilige kruisingen tussen Groningen en Winsum en de kruisingen bij Wehe den Hoorn en Leens, worden de komende jaren aangepakt. Ook hier loopt een 3E-project, om zo al aan de verkeersveiligheid te werken voordat de weg infrastructureel op orde is. De weg rondom Mensingeweer en de aanleg van de rotonde bij Ranum zijn vorig jaar afgerond. Het aantal ongevallen op de N361 wordt vanuit het project bijgehouden maar voor een conclusie voor wat betreft een daling in het aantal ongevallen is het nog te vroeg.

Van de huidige top tien onveilige provinciale wegen (2011 t/m 2015) (tabel 1) worden de volgende wegen aangepakt:

- N360 (rotondes en andere maatregelen worden in 2016 en/of 2017 aangelegd);
- N980 (onderhoud in 2018 en 2019);
- N355 (deel Groningen-afslag Aduard wordt onderhoud gepleegd in 2018, hiervoor wordt een plan gemaakt en worden tijdelijke maatregelen (verkeerslichten) getroffen bij de kruising Slaperstil);
- N361 (3E-aanpak N361 Veilig);
- N388 (onderhoud in 2017);
- N366 (3E-aanpak N366 Veilig);
- N363 (onderhoud in 2019).

Van de top 10 provinciale wegen (tabel 1) worden alleen de N362, de N387 en de N976 de komende jaren voor wat betreft het groot onderhoud niet aangepakt. Los hiervan gaan wij deze wegen wel nader analyseren en bekijken of hier verkeersveiligheidsmaatregelen gewenst zijn. In de post categorie 2 Ontwikkelingen wordt hier rekening mee gehouden. Voor de wegen uit de top tien die de komende jaren wel voor onderhoud in aanmerking komen (Meerjarenplanning GOH Hoofdrijbaanverhardingen 2017-2020 / afdeling Beheer en Onderhoud) vindt ook een nadere verkeersveiligheidsanalyse plaats. Aan de hand daarvan worden mogelijke maatregelen bepaald zodat deze kunnen meeliften in het onderhoudsprogramma. Dit geldt voor de N980, N388 en de N363. In tabel 5 staan deze opgenomen onder de post 'Onderzoek en Analyse'.

Een weg die buiten de top tien valt maar wel de nodige problemen kent is de N996 Middelstum - Loppersum - N360. In totaal kent deze weg 91 ongevallen in de periode 2011 t/m 2015 en 6 slachtoffer-ongevallen. De weg valt buiten de top tien omdat het aantal ongevallen met ernstige slachtoffers onder het aantal van 4 ligt. Omdat aan de weg in de periode 2017-2019 wel groot onderhoud plaatsvindt willen wij bekijken of er voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N996 naast het onderhoud aanvullende maatregelen kunnen worden getroffen. Ook deze weg staat daarom onder de post Onderzoek en Analyse opgenomen.

Omdat voor de N355 Zuidhorn-Groningen al begonnen is met een plan voor het verkeersveiliger maken van de weg hebben wij het voornemen hier een nieuwe 3E-aanpak te starten. Zo kunnen de tijdelijke maatregelen die getroffen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren worden ondersteund met handhaving en communicatie. De N355 neemt de derde plaats in op de lijst van gevaarlijke routes. De mate van inzet en opzet van de 3E-aanpak kan verschillen per project want iedere weg kent zijn eigen problematiek en daarmee vorm van aanpak. Deze opzet van een dergelijke aanpak is ook sterk afhankelijk van de mogelijke extra handavingsinzet door het Openbaar Ministerie en de politie Noord-Nederland en de samenwerking met de betrokken gemeenten. Voor het vervolg van het 3E-project N361 Veilig hebben wij voor de periode 2017-2019 € 70.000,-- gereserveerd. En voor een 3E-aanpak op de N355 € 50.000,--. Wij schatten in dat het op deze weg in een beperktere vorm kan dan op de N361. Op de N361 is sprake van meerdere infrastructurele werken, zoals de herinrichtingen van Adorp, Sauwerd en Winsum, waardoor er meer aandacht uitgaat naar de project N361 Veilig-communicatie zoals het bijhouden van de projectinformatie op de projectwebsite.

Voor de N980, N388, N363, N996, N362, N387 en N976 vindt een nadere ongevalanalyse plaats. Aan de hand hiervan wordt bepaald of verkeersveiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen. Al dan niet in combinatie met het uitvoeren van groot onderhoud aan de weg. Op de wegen N361 en N366 uit de top tien loopt een 3<sup>E</sup>-project, respectievelijk N361 Veilig en N366 Veilig. Deze projecten willen wij continueren tot de wegen infrastructureel op orde zijn. Voor de N361 Veilig is er € 70.000,-- gereserveerd. N366 Veilig wordt gefinancierd door het VVB. Gezien de derde plek van de N355 in de top tien en gezien de planvorming en tijdelijke maatregelen die er voor deze weg zijn willen wij hier een 3E-aanpak in beperkte vorm opzetten. Hiervoor is € 50.000,-- gereserveerd.

## Wegvakken

De provinciale wegen zijn in de analyse ook op segmentniveau bekeken. Een segment is een wegvak van een provinciale weg die zich op een bepaalde manier onderscheidt van andere segmenten. Het ene segment betreft bijvoorbeeld een wegvak waar een 60 km/uur regiem geldt en bij een ander segment is er sprake van bomen langs de weg. Deze indeling naar segmenten is gemaakt om ongevallen te kunnen koppelen aan de vormgeving en inrichting van de weg. Op brede wegen zonder bomen wordt bijvoorbeeld sneller gereden dan wegen die smaller zijn in een beboste omgeving. Een ander type ongeval en andere maatregelen om de ongevallen te voorkomen is gekoppeld aan de vormgeving en inrichting.

Gekeken is welke wegvakken (segmenten) opvallen in de aantallen ongevallen. Hierbij is de black spot definitie aangehouden. Dit houdt in dat de wegvakken waar in een periode van 3 jaar 12 ongevallen of meer of 6 slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden, als gevaarlijk worden benoemd. Voor de periode 2013 t/m 2015 betreffen dit 13 wegvakken, zie tabel 2. Mede door de gebrekkige registratie en de korte weglengtes is het aantal slachtofferongevallen in deze tabel laag. Daarom is er hier, om toch te kunnen prioriteren, voor gekozen de wegvakken te sorteren op het aantal ongevallen in plaats van het aantal slachtofferongevallen.

Tabel 2 geeft een eerste indruk, voor alle wegvakken geldt dat deze nog nader worden geanalyseerd om de oorzaken van de ongevallen te achterhalen. De wegvakken van de N355, N366, N370 en N360 worden nader bekeken in reeds lopende projecten (verkeersveiliger maken N355, N366 Veilig en de voorverkenning van de Westelijke Ringweg). De N46, Oostelijke Ringweg, is net op orde. Omdat het wegbeeld hier de afgelopen jaren nogal is veranderd is het gewenst de analyse uit te breiden met de komende jaren. Uit de nadere analyse van de wegvakken (segmenten) N387-01 en N385-01 moet blijken of het vanuit het verbeteren van de verkeersveiligheid wenselijk is deze aan te pakken, los van onderhoudswerkzaamheden. Deze wegvakken staan in tabel 5 daarom opgenomen onder de post Onderzoek en Analyse.

Nr.	Segment provinciale weg	wegvak	Totaal aantal ongevallen	ong. met slachtoffers	Totaal aantal slachtoffers	aantal lichtgewonden	aantal ziekenhuisgewonden	aantal doden	aantal ernstige slachtoffers
1	N355_07	komgrens Groningen - Aduard	30	3	4	2	2	0	2
2	N370_05	Ring West, Vrijheidsplein - Hoendiep	23	1	1	0	1	0	1
3	N387_01	wegvak aansluitingen A7	18	0	0	0	0	0	0
4	N46_02	Berlageweg - N360	18	1	1	0	1	0	1
5	N46_03	N361 - Berlageweg	17	1	1	1	0	0	0
6	N366_03	Veendam - pompstation Holland Marsh	16	1	2	2	0	0	0
7	N366_09	Van Boekerenweg N378 - Nautilusweg N374	16	3	4	1	2	1	3
8	N366_08	N374 - Musselkanaal	13	2	2	1	1	0	1
9	N385_01	Hoogezand - Sappemeer - N962	13	1	1	1	0	0	0
10	N360_01	oostelijke ring N46 - komgrens Groningen	13	3	6	6	0	0	0
11	N366_04	pompstation Holland Marsh - aansl.Pekela's	12	0	0	0	0	0	0
12	N355_03	Zuidhorn - Grijpskerk	12	3	3	2	1	0	1
13	N355_06	Aduard - Zuidhorn	12	1	1	0	1	0	1

Tabel 2 : gevaarlijke wegvakken van provinciale wegen (segmentindeling), 12 ongevallen of meer in drie jaar tijd (2013 t/m 2015).

Bepaalde wegvakken van provinciale wegvakken op door het aantal ongevallen die er hebben plaatsgevonden. Veel van deze wegvakken zijn onderdeel van een lopend project. Het verkeersveiliger maken dan deze wegvakken wordt binnen de projecten opgelost. Voor twee wegvakken op de N387 en N385 is dat niet het geval. Deze wegvakken worden daarom door ons nader bekeken en wordt bepaald of maatregelen noodzakelijk zijn.

### C. Verbeteren verkeersveiligheid voor (brom)fietzers op provinciale wegen

Zoals eerder aangegeven blijkt dat onder de zwakkere en oudere verkeersdeelnemers, waaronder de fietsers, de laatste jaren meer verkeersslachtoffers vallen. Zowel uit de eigen gegevens als uit de gegevens van de SWOV. In de fietsstrategie hebben wij genoemd dat wij ook willen inzetten op de aanpak van fietsoversteken. Vanuit het MUP wordt financieel bijgedragen aan het verbeteren van deze specifieke locaties voor wat betreft de provinciale wegen en het veiliger maken van de fietsinfrastructuur.

Als we kijken naar de ongevallen op de provinciale wegen in de periode 2011-2015 voor wat betreft ongevallen met ernstige afloop waarbij bromfietzers, snorfietzers en fietsers betrokken zijn, dan valt op dat het voornamelijk eenzijdige ongevallen betreft die verspreid over de provincie hebben plaatsgevonden. Ook hier is vastgesteld dat er slecht is geregistreerd. Los van deze onderregistratie van de afgelopen jaren geeft dit echter wel een patroon aan. In eerdere jaren was er ook vaak sprake van 'enkele' ongevallen op diverse kruisingen verspreid over de provincie. Er is hierbij geen sprake van een ongevalsconcentratie zoals bij de black spots het geval was. Dit maakt gerichte inzet op het voorkomen van ongevallen lastiger. Wel kan worden afgegaan op eerdere opgedane ervaring bij het oplossen van knelpunten en de onderzoeksresultaten van de SWOV die onder grotere populaties onderzoek hebben gedaan. Zo weten wij uit eigen ervaring dat een in twee richtingen bereden fietspad bij het kruisen van een zijweg problemen op kan leveren omdat de zijweg wordt overgestoken vanuit een, voor verkeer vanuit de zijweg, onverwachte richting. Bij het onderhoud op onze provinciale wegen willen wij daarom het verkeersveiliger maken van dergelijke situaties in het werk meenemen.

Uit het eerder genoemde onderzoek door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân (ROF) samen met het MCL ziekenhuis in Leeuwarden bleek dat 80% van de ongevallen met langzaam verkeersdeelnemers niet geregistreerd stond bij de politie. Dit houdt in dat het probleem met name ten aanzien van deze verkeersdeelnemers veel groter is dan vermoed. Dit betreft voornamelijk lichtgewonden door eenzijdige ongevallen: voor het grootste deel oudere voetgangers en fietsers van alle leeftijden die ten val zijn gekomen zonder dat er een andere verkeersdeelnemer bij betrokken was. Ondanks beperkte cijfers is het patroon van dit beeld ook wel te zien in de BRON-data. In de groep eenzijdige ongevallen met een (brom)fietser in onze provincie betreft het ook alle leeftijden maar ligt het ongevalspercentage in de leeftijdsklasse 55-65 jaar hoger ten opzichte van de rest.

Om een indicatie te geven van het aantal ongevallen met langzaam verkeersdeelnemers op de verschillende wegen in onze provincie: van de geregistreerde ongevallen blijkt uit analyse over de periode 2011 t/m 2015 dat meer dan 90 % van de ongevallen met (brom)fietzers heeft plaatsgevonden op de gemeentelijke wegen. Op onze provinciale wegen bedraagt dit 6 %: 104 ongevallen op het totaal van 1756. Van deze 104 ongevallen heeft 31 % plaatsgevonden op een rechte weg en 52 % op een kruispunt. De overige aantallen zijn verdeeld over rotonde (5 %) en bocht (9%). Van 3 % van de ongevallen is de locatie onbekend. Het grootste deel van de problematiek van de (brom)fietsonveiligheid ligt dus op de gemeentelijke wegen. Onder aandachtspunt A 'Black Spots' werd genoemd dat, in navolging van het onderzoek in Fryslân, het interessant is te bekijken of ongevalsgegevens vanuit de medische databank meer informatie oplevert. Dit geldt met name voor de ongevallen met (brom)fietzers.

Daar waar de verkeersveiligheid van (brom)fietzers op de provinciale wegen, op zowel kruisings- als wegvakniveau, kan worden verbeterd binnen een project wordt dit gedaan en vanuit het MUP financieel ondersteund. Het verbeteren van de situatie voor (brom)fietzers kan dan in de projecten meeliften. Hiervoor is, net als in het vorige MUP, onder categorie 1 het verbeteren (brom)fietsevenveiligheid opgenomen en een bedrag van € 300.000 gereserveerd. In 2018 zullen wij de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de projecten in het MUP opnieuw bekijken. Het kan dan zijn dat er ruimte is voor extra investeringen in het verbeteren van de verkeersveiligheid ten aanzien van fietsers. Ook vanuit het nieuwe initiatief de Noordelijke Proeftuin en vanuit de provinciale fietsstrategie wordt voorgesteld de fietsinfrastructuur veiliger te maken.

Fietzers en ouderen blijken steeds meer bij ongevallen betrokken te zijn. Gezien de bevolkingsopbouw wordt verwacht dat dit de komende jaren toeneemt. In het MUP is een bedrag van € 300.000,-- gereserveerd voor het veiliger maken van de provinciale fietsinfrastructuur en het verbeteren of aanleggen van oversteekvoorzieningen op de provinciale wegen.

#### D. Voorrang/doorgang ongevallen op kruisingen

Waar in de voorgaande jaren de ernstige ongevallen meer op kruisingen plaatsvonden is dit nu het geval voor de wegvakken. Van de ernstige ongevallen die hebben plaatsgevonden op de provinciale wegen hebben er 47 van de 129 plaatsgevonden op kruisingen, 64 op wegvakken en is het in 18 gevallen onbekend (periode 2011 t/m 2015). Voor wat betreft het aantal ernstige slachtoffers (ziekenhuisgewonden en doden) is de verdeling als volgt: 53 op kruispunten en 78 op wegvakken.

Het extra aandacht besteden aan het niet verlenen van voorrang of doorgang op kruispunten ligt daarmee minder voor de hand dan in het vorige MUP. En omdat ook de black spots op onze wegen zijn verdwenen zetten wij in op de verbetering van de verkeersveiligheid op de wegvakken van onze provinciale wegen. Zoals vermeld in paragraaf 2.3. B gevaarlijke routes en wegvakken.

#### E. Eenzijdige ongevallen

In tabel 3 staat de top tien van de eenzijdige ongevallen op de provinciale wegen weergegeven. De N366 en de N361 staat nu nog als nummers 1 en 2 in de lijst. Verwacht wordt dat met de aanpak van deze wegen ook dit type ongeval de komende jaren verder af zal nemen. Om dergelijke ongevallen te voorkomen zal ook moeten worden ingezet op verkeerseducatie. Zoals eerder geconstateerd zijn jongere bestuurders vaak betrokken bij dit soort ongevallen. De N366 wordt tussen Veendam en Stadskanaal nog deels verdubbeld en verbreed waarbij ook een geribbelde kantstreep zal worden aangebracht. Op de N361 worden de wegvakken ook nog voorzien van nieuw asfalt en is er voor gekozen om ook hier een ribbelmarkering aan te brengen in of naast de kantlijn, afhankelijk van de beschikbare wegbreedte.

Vanuit het MUP willen we de top tien van wegen uit tabel 3, waar geen sprake is van een lopend project, nader analyseren om na te gaan of door het treffen van maatregelen invloed kunnen uitoefenen op het voorkomen van dergelijke ongevallen. De N46, de Oostelijke Ringweg, is net op orde. Omdat het wegbeeld hier de afgelopen jaren nogal is veranderd is het gewenst met de analyse te wachten om deze uit te kunnen breiden met de komende jaren. De N370 wordt beschouwd in het project Aanpak Ring West en de N355 in het project van het verkeersveiliger maken van deze weg.

De wegen N387, N983, N999, N996 en N388 gaan wij nader onderzoeken. De N996 en de N388 staan opgenomen in het Programma Groot Onderhoud.

Nr	wegnr	traject	Totaal aantal eenzijdige ong.	eenzijdige ong. met slachtoffers	Totaal aantal slachtoffers	aantal lichtgewonden	aantal ziekenhuisgewonden	aantal ernstige slachtoffers	aantal doden
1	N366	Veendam - Ter Apel	15	4	5	4	0	1	1
2	N361	Groningen - Lauwersoog	13	2	3	1	0	2	2
3	N46	oostelijke ringweg - Eemshavenweg	12	4	4	4	0	0	0
4	N370	Westelijke ringweg	11	1	1	1	0	0	0
5	N355	Groningen - Friese grens	10	2	2	2	0	0	0
6	N387	Hoogezand-Sappemeer - Siddeburen	10	0	0	0	0	0	0
7	N999	Eemshavenweg - Uithuizen	9	1	1	1	0	0	0
8	N983	Aduard - Wehe den Hoorn	8	2	2	2	0	0	0
9	N996	Winsum - Middelstum - Loppersum - N360	8	3	3	2	0	1	1
10	N388	A7 - Grijpskerk - Zoutkamp - N361	7	1	1	1	0	0	0
	overige wegen		74	15	16	15	0	1	1
	Aantallen		177	35	38	33	0	5	5

Tabel 3: top 10 eenzijdige ongevallen provinciale wegen 2011 t/m 2015

Provinciale wegen waar vaker eenzijdige ongevallen voorkomen worden door ons veiliger gemaakt binnen een project of nader onderzocht op of maatregelen dit type ongeval kunnen voorkomen. Wegen die wij nader gaan bekijken zijn de N387, N983, N996, N999 en N388. Onderzoek naar deze wegen staan opgenomen in de post Onderzoek en Analyse.

## F. Komtraversen

In de loop van de jaren zijn provinciale wegen binnen de bebouwde kom, bijvoorbeeld Onderdendam, Den Ham, Warfhuizen, Saaksum, aangepakt omdat de reconstructie onderdeel kon zijn van het noodzakelijk te plegen groot onderhoud aan die weg. Omdat er in verband met onderhoud toch aan de weg gewerkt moet worden is dit een goede aanleiding de verkeersveiligheid te verbeteren en het dorp een betere ruimtelijk aanzien te geven. Hiervoor wordt er samen met het dorp een plan gemaakt en wordt er, naast de beschikbare onderhoudsgelden, gezocht naar aanvullende financiering om uitvoering van een herinrichtingsplan mogelijk te maken, onder andere financiering vanuit het MUP.

Op dit moment wordt er samen met de betreffende gemeenten en dorpen aan de herinrichtingsplannen voor de komtraversen van Roodeschool en Oosteinde (N363) en voor Adorp, Sauwerd en Winsum (N361) gewerkt. En ook het maken van een plan voor de traverse Winsum (N361) is opgestart. De uitvoering van Roodeschool/Oosteinde staat gepland voor 2017 en die van Adorp, Sauwerd en Winsum voor 2018. De dekking van de kosten voor de aanpak Roodeschool/Oosteinde staan in dit MUP opgenomen, dit betreft een overboeking uit het vorige MUP. De aanpak van Adorp, Sauwerd en Winsum worden gefinancierd uit het provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

Het onderhoud in Grootegast/Doezum (2018) is opnieuw in het MUP opgenomen. In het MUP 2012-2016 heeft uitvoering van onderhoud op dit tracé door gewijzigde prioriteiten niet plaatsgevonden. De aanpak van Grootegast/Doezum staat nu voor 2018 gepland. Vanuit de gemeente liggen er wensen voor wat betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid. Voor de aanpak van dit deel van de N980 is er enkele jaren geleden een plan gemaakt waarin de verkeersveiligheid op de weg werd verbeterd. Wij gaan beoordelen of het plan nog actueel is en samen met de gemeente Grootegast het vervolg bepalen. In het MUP hebben wij voor de uitvoering € 300.000 gereserveerd.

In het onderstaande schema staan de voorgenomen onderhoudswerkzaamheden 2017-2020 voor wat betreft de komtraversen aangegeven. De aanpak van de komtraverse in Uithuizen (N363) in 2019 is in ons MUP opgenomen voor € 250.000,--. De N363 doorsnijdt Uithuizen en kent al jaren verkeersonveilige locaties. Omdat er groot onderhoud aan de traverse moet plaatsvinden is dit een goede gelegenheid de traverse onder de loep te nemen en verkeersveiliger in te richten, rekening houdend met de ruimtelijke ontwikkelingen zoals veranderingen op het aan de N363 gelegen gemeentelijke bedrijventerrein. Samen met de gemeente, inwoners van Uithuizen en instanties als politie Noord-Nederland gaan wij werken aan een herinrichtingsplan.

Voor de overige komtraversen in de onderstaande tabel geldt dat hier geen grootschalige ingrepen dan wel herinrichting hoeft plaats te vinden en kan worden volstaan met (eventuele) kleinschalige aanpassingen. Of iets vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid grondig, meer dan alleen het plegen van groot onderhoud, dan wel kleinschalig of niet hoeft te worden aangepakt is gebaseerd op de ongevallenanalyse en de kennis ter plaatse van de klantbeheerders uit het gebied. Bijvoorbeeld of er wel of gaan klachten bekend zijn van bewoners aan een weg. De kleinschalige aanpassingen worden in het MUP gefinancierd uit categorie 2 'ontwikkelingen'.



komtraverse	geplande uitvoeringsjaar	maatregelen verkeersveiligheid
N365, Onstwedde	2017	nee, evt. kleinschalig
N363, Roodeschool en Oosteinde	2017	planvorming loopt
N980, Doezum en Grootegast	2018	opstarten
N983, Aduard	2018	planvorming loopt
N361, Adorp en Sauwerd	2018	planvorming loopt
N361, Winsum	2018	planvorming loopt
N980, Oldekerk	2019	evt. kleinschalig
N363, Uithuizen	2019	opstarten
N998, Kantens	2020	evt. kleinschalig
N361, deel Delfzijl	2020	evt. kleinschalig
N969, Blijham	2020	evt. kleinschalig

Tabel 4: overzicht komtraversen met uitvoeringsjaar voor groot onderhoud en of planvorming vanuit verkeersveiligheidsoogpunt noodzakelijk is.

Een aantal komtraversen op onze provinciale wegen is voor de komende jaren in het programma Groot Onderhoud opgenomen. Voor de komtraversen Grootegast-Doezum (N980), Uithuizen (N363) en Roodeschool/Oosteinde (N363) wordt er vanuit het MUP een bijdrage geleverd om zo werk met werk te kunnen maken en de verkeersveiligheid op deze traversen te kunnen verbeteren. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid in Bourtange verbeterd door onder andere de komgrens te aan te passen. Hiervoor was in het vorige MUP al € 60.000,-- gereserveerd. Dit bedrag is overgeboekt. Verder is er voor Roodeschool/Oosteinde € 1.150.000,--, Uithuizen € 250.000,-- en Grootegast/Doezum € 300.000,-- gereserveerd.



### **3. Nieuwe ontwikkelingen verkeersveiligheidsbeleid**

Anticiperend op het waarschijnlijk niet halen van de landelijke doelstelling verkeersveiligheid (het aantal ziekenhuisgewonden stijgt) heeft de minister van infrastructuur en milieu opdracht gegeven aan de SWOV onderzoek te doen naar hoe de doelstelling met een extra inspanning alsnog zou kunnen worden behaald. Hierop heeft de SWOV het rapport "Opschakelen naar meer verkeersveiligheid" uitgebracht. Met een lijst van 18 maatregelen die aanvullend zijn op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 en op de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012 (beide van I&M). Wel is er door de Minister samen met de koepels van provincies (IPO) en gemeenten (VNG) geconcludeerd dat van de 18 maatregelen op verschillende gebieden al het nodige in gang is gezet maar dat volledige uitvoering van alle 18 maatregelen tegelijkertijd niet realistisch is. In aansluiting hierop en door het besluit van het IPO tot proactief verkeersveiligheidsbeleid werken de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe samen om de verkeersveiligheid een extra impuls te geven en te verbeteren. De SWOV heeft opdracht gekregen om een opzet te maken voor een "Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid".

#### **3.1 Noordelijke Proeftuin**

In de "Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid" wordt verkend hoe met slimme/andere inzet van middelen, partijen en kennis de verkeersveiligheid kan worden verbeterd en deze ook inspiratie voor anderen kan bieden. Concreet betekent dit dat de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de drie noordelijke provincies met behulp van kennis over oorzaken en effectieve maatregelen aan relevante organisaties kan worden gekoppeld en ook deze organisaties, als ANWB, VVN, verslavingszorg etc., directer worden betrokken bij het gezamenlijk behalen van de verkeersveiligheidsdoelstelling.

Hiervoor wordt eerst begonnen met het aangeven van de risicofactoren in het verkeer (zogenaamde SPI's oftewel Safety Performance Indicatoren) en worden onderliggende veiligheidsdoelen geformuleerd. Bijvoorbeeld: wij willen dat het rijden onder invloed niet boven een bepaald percentage komt. En ook wordt aangegeven hoe wij dit kunnen gaan meten.

Centraal staan hierbij snelheid, rijden onder invloed, fietsinfrastructuur en autoinfrastructuur. Dit zijn vier onderwerpen die door de noordelijke provincies als kansrijk worden gezien voor extra inzet. De onderwerpen zijn gerelateerd aan risicofactoren. De gedachte achter de proactieve aanpak van de proeftuin is om de risicofactoren te reduceren met effectieve maatregelen. Per risicofactor wordt bekeken welke actoren (organisaties/partners) aan de reductie van het betreffende risico kunnen bijdragen. Met andere woorden: het samen inzetten op het voorkomen van verkeersonveiligheid op de wegen in de provincie. Zowel de drie Noordelijke provincies als regievoerders, de politie Noord-Nederland, de gemeenten en andere lokale organisaties hebben hierbij een rol. De onderzoeksfase van de SWOV wordt begin 2017 afgesloten met een rapport waarin staat vermeld hoe en met wie proactief kan worden ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid in ook onze provincie. Daarna bekijken de drie noordelijke provincies of uitvoering hiervan wenselijk en haalbaar is.

De kosten voor het uitvoeren van de eerste fase van door de SWOV zijn betaald uit het MUP 2012-2016. Voor het mogelijke vervolg van de proeftuin de komende jaren is er in het MUP 2017-2020 een bedrag van € 30.000,-- gereserveerd onder post Onderzoek en Analyse.

Op verkeersveiligheidsgebied zijn er een aantal nieuwe ontwikkelingen. Zo werkt onze provincie samen met de provincies Fryslân en Drenthe aan de Noordelijke Proeftuin. Een proactieve aanpak van de verkeersonveiligheid waarin veel organisaties moeten gaan samenwerken. Op dit moment is nog niet zeker en op welk moment de proeftuin daadwerkelijk wordt omgezet in maatregelen. Wel staan wij achter een dergelijke innovatieve aanpak en hebben daarom voor het vervolg € 30.000,-- gereserveerd. Een andere ontwikkeling is het Proactief Meten van Verkeersveiligheid (ProMeV), een instrument waarmee beleidskeuzen kunnen worden gemaakt voor de inrichting van wegen en het wegennetwerk. Belangrijk om zo inzicht te verkrijgen in ons provinciale netwerk van wegen en de inrichting ervan. Voor het vervolg hiervan hebben wij eveneens € 30.000,-- gereserveerd.

### 3.2 ProMeV

Parallel aan de ontwikkeling van de Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid loopt het project Proactief Meten van Verkeersveiligheid, afgekort ProMeV.

Het IPO heeft de SWOV opdracht gegeven een instrument te ontwikkelen waarmee beleidskeuzen kunnen worden gemaakt voor de inrichting van wegen en het wegennetwerk. Met dit instrument moeten veiligheidsproblemen gerelateerd aan wegen en wegennetwerk in kaart kunnen worden gebracht en geprioriteerd. Tevens dient gebruik te worden gemaakt van wetenschappelijk zo goed mogelijk onderbouwde methoden.

ProMeV kent de volgende onderdelen:

- a. hoe het wegennet is opgebouwd en of deze voldoet aan de structuur en functie die de wegen behoren te hebben, welke wegen hebben de juiste categorie en welke niet (zgn.kernenmethode);
- b. wordt vastgesteld in hoeverre routes tussen twee kernen de gewenste op- en afbouw vertonen (qua belangrijkheid/categorie van een weg) en toetsen in hoeverre de meest gebruikte routes ook de veiligste zijn (zgn. routetoets);
- c. wordt nagegaan of een wegvak of kruispunt voldoet aan de functionele en operationele duurzaam veilig eisen (zgn. DV-meter);
- d. wordt nagegaan wat een veilige snelheid is gegeven de inrichting van de weg, in hoeverre de huidige snelheid of snelheidslimiet afwijkt van de veilige snelheid en in hoeverre de snelheidslimiet geloofwaardig is (zgn. VSGS).

ProMeV sluit hiermee aan op de Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid waarin de snelheid en autoinfrastructuur, met daarin onder andere het inrichten van geloofwaardige wegen qua snelheidslimiet, onderwerpen zijn die als kansrijke maatregelen worden gezien en nader worden uitgewerkt.

Voor het doorzetten van het ProMeV-project in 2017 is in het MUP 2017-2020 een bedrag van € 30.000 gereserveerd.

#### 4. Meerjarenuitvoeringsprogramma 2017-2020

Voor het uitvoeren van de MUP- projecten in de verschillende aandachtsgebieden is er vanuit de jaarlijkse begroting geld beschikbaar. Zo is er voor het uitvoeringsprogramma voor de jaren 2017, 2018, 2019 en 2020 jaarlijks structureel € 688.600,-- beschikbaar (krediet 600237, actieplan verkeersveiligheid). Daarnaast wordt het beschikbare bedrag vermeerderd met de overboekingen vanuit het oude uitvoeringsprogramma (totaal € 1.210.000). Vanuit het VVB is daarnaast een bijdrage van € 25.000 toegezegd voor het project N366 veilig. Het totaal beschikbare bedrag over de jaren 2017 t/m 2020 bedraagt daarmee € 3.989.400,--.

Net zoals voor de uitvoeringsjaren 2012 t/m 2016 het geval was, is er ook voor de jaren 2017 t/m 2020 voor de MUP-projecten geen cofinanciering vanuit de duVV mogelijk. Voor de projecten die het aangaat zal er daarom gezocht moeten worden naar andere cofinanciering of zal een hogere bijdrage vanuit het MUP beschikbaar moeten worden gesteld om uitvoering mogelijk te maken.

In tabel 5 staan de projecten benoemd die wij de komende vier jaren willen gaan uitvoeren. De projecten worden in paragraaf 4.1 nader omschreven. Tabel 5 betreft een overzicht van het totaal aan benodigde middelen uitgesplitst naar verschillende projecten en posten. Daarbij hebben wij onderscheid gemaakt in categorie 1 en 2.

Onder categorie 1 staan de projecten aangegeven waarvoor de planvorming of projectuitvoering reeds loopt of waarvoor wij inschatten dat een ondersteuning vanuit het MUP zeker bij zal dragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Projecten waarvoor dit nog niet zeker is, waarvoor nog nader onderzoek moet worden gedaan, staan vermeld onder categorie 2 Ontwikkelingen. Vanuit de post Ontwikkelingen willen wij de uitvoering van maatregelen ondersteunen die de verkeersveiligheid op onze wegen zullen verbeteren maar waarvoor eerst nader onderzoek moet plaatsvinden en dus nog niet bekend is of er maatregelen gaan komen en welke dit dan zullen zijn. Dit geldt ook voor eventuele kleinschalige maatregelen op komtraversen.

Omdat het onderzoeken en analyseren van de verkeersveiligheid op onze wegen belangrijk is om inzicht te verkrijgen en vanwege het ondersteunen van nieuwe voornemens, zoals de Noordelijke Proeftuin of het onderzoek met de ziekenhuizen in onze provincie, te kunnen ondersteunen is er tevens een post Onderzoek en Analyse opgenomen in dit MUP.

Eventuele vrijgevallen bedragen van MUP-projecten worden opgenomen onder categorie 2, post Ontwikkelingen. Zo willen wij zoveel mogelijk ruimte creëren om onverwachte ontwikkelingen op te kunnen vangen.

Na 2018 wordt bekeken of het MUP voldoende actueel is voor de jaren 2019-2020 of dat er een andere prioritering in de projecten moet worden aangebracht. Dit doen wij aan de hand van de ongevalsgegevens/informatie die op dat moment voorhanden is en, net als bij de totstandkoming van het huidige programma, kijken wij ook dan weer naar het programma Groot Onderhoud om, daar waar het kan, werk met werk te kunnen maken.

<b>Categorie 1 Projecten</b>	<b>uitvoerings- jaar</b>	<b>bijdrage uitvoeringsperiode 2017-2020</b>	<b>indicatie kosten</b>	<b>dekking kosten</b>
<b>verbeteren (brom)fietsveiligheid</b> aanpak fietsinfrastructuur en fietsoversteken op provinciale wegen	2017 - 2020	€ 300.000,--	€ 300.000,-	MUP € 300.000,--
<b>N363</b> , herinrichting komtraverse Roodeschool 1)	2018	€ 1.150.000,--	€ 1.150.000,-	MUP € 1.150.000,--
<b>N355</b> 3E aanpak gevaarlijke route	2017 - 2019	€ 50.000,--	€ 50.000,--	MUP € 50.000,--
<b>N363</b> komtraverse Uithuizen	2019	€ 250.000,--	€ 465.000,--	MUP € 250.000,-- BO € 215.000,--
<b>N361</b> 3E aanpak gevaarlijke route	2017 - 2019	€ 70.000,--	€ 70.000,--	MUP € 70.000,--
<b>N365</b> maatregelen kom Bourtange 2)	2017	€ 60.000,--	€ 60.000,--	MUP € 60.000,--
<b>N980 komtraverse</b> Doezum – Grootegast	2018	€ 300.000,--	€ 380.000,--	MUP € 300.000,-- BO € 80.000,--
<b>Categorie 2 Ontwikkelingen</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>maatregelen voortkomend uit nadere analyse/vrije ruimte</li> <li>kleinschalige maatregelen komtraversen</li> </ul>	2017 - 2020	€ 1.554.400,--	€ 1.459.400,-	€ 1.459.400,--
<b>Post onderzoek &amp; analyse</b> nadere analyse naar :	2017-2020	€ 50.000,--	€ 50.000,--	€ 50.000,--
<ul style="list-style-type: none"> <li>wegen N362, N387, N976, N980, N388 en N363;</li> <li>eenzijdige ongevallen N996, N388, N387, N983, N999;</li> <li>segmenten N387-01 en N385- 01</li> </ul>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>vervolg Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid;</li> <li>uitwerking ProMeV;</li> <li>onderzoek naar onderregistratie samen met ziekenhuizen;</li> <li>onderzoek algemeen (evaluaties projecten/tellingen)</li> <li>onvoorzien/licentie Veras/ kleine zaken</li> <li>N366 Veilig, bijdrage VVB 3)</li> </ul>		€ 30.000,-- € 30.000,-- € 50.000,-- € 60.000,-- € 10.000,-- € 25.000,--	€ 30.000,-- € 30.000,-- € 50.000,-- € 60.000,-- € 10.000,-- € 25.000,--	€ 30.000,-- € 30.000,-- € 50.000,-- € 60.000,-- € 10.000,-- € 25.000,-- (VVB)
<b>Totaal</b>	2017 - 2020	€ 3.989.400,--		
<b>Beschikbaar</b>	2017 - 2020	€ 3.989.400,--		

Tabel 5: programma/ overzicht projecten 2017 – 2020

- 1) bijdrage € 1.150.000,-- betreft een overboeking vanuit het vorige MUP.
- 2) bijdrage € 60.000,-- betreft een overboeking vanuit het vorige MUP.
- 3) bijdrage € 25.000,-- vanuit het VVB aan het project N366 Veilig is administratief opgenomen in het MUP. Dit gaat buiten de beschikbare middelen vanuit de begroting om.

## 4.1 Projecten (categorie 1)

### **Verbeteren (brom) fietsveiligheid, uitvoering 2017-2020**

Voor de selectie van aan te pakken (brom)fietsgevaarlijke situaties op de provinciale wegen maken wij gebruik van de analyses in het kader van de Fietsstrategie zijn uitgevoerd. Daar waar de verkeersveiligheid van (brom)fietsers op de provinciale wegen, op zowel kruisings- als wegvakniveau, kan worden verbeterd binnen een project wordt dit gedaan en vanuit het MUP financieel ondersteund. Het verbeteren van de situatie voor (brom)fietsers kan dan in de projecten meeliften. Hiervoor is, net als in het vorige MUP, onder categorie 1 het verbeteren van (brom)fietsveiligheid opgenomen en een bedrag van € 300.000 gereserveerd.

### **N361 3E - aanpak, uitvoering 2017 - 2019**

Al enige tijd werken wij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het Lauwersmeergebied en het verkeersveiliger maken van de weg er naar toe, de N361. De N361 kwam jaarlijks als één van de onveiligste provinciale wegen naar voren bij de ongevalanalyse. Inmiddels hebben er op de weg een aantal verbeteringen plaatsgevonden en staan er voor de komende jaren nog een aantal op stapel. Zo is de rondweg Mensingeweer gereed en ligt er bij de kruising bij Ranum een rotonde. De komende jaren worden nog een fiks aantal maatregelen genomen zoals het verkeersveiliger maken van het traject Groningen-Winsum, het aanleggen van rotondes op de kruisingen met de Warfhuisterweg (bij Wehe den Hoorn) en bij de Breekweg (bij Leens) en het aanbrengen van ribbelmarkering op het deel Mensingeweer-Menneweer. De aanpak van de komtraverses in Adorp, Sauwerd en Winsum zijn hier ook onderdeel van. De herinrichtingsplannen voor Adorp en Sauwerd bevinden zich in de realisatiefase en de planvorming voor Winsum is net opgestart.

Omdat de N361 als één van de meest onveilige provinciale wegen naar voren kwam hebben wij 2013 de verkeersveiligheids campagne N361 Veilig gestart. Naast de N366 (Veendam-Ter Apel) het tweede 3E-project dat met educatie/communicatie en extra handhaving de weg verkeersveiliger moet maken. De N361 kwam hiervoor het meest in aanmerking gezien het aantal ernstige slachtofferongevallen op de weg. Een dergelijk 3E-project loopt door tot de weg infrastructureel, en daarmee veiliger, op orde is. Daarom wordt de extra handhaving en educatie en voorlichting tot en met 2019 doorgezet. Over de inzet van de extra handhaving voor de periode 2017-2019 worden afspraken gemaakt met de politie Noord-Nederland.

Voor het voortzetten van deze communicatie/educatie rondom de verkeersveiligheid en de infrastructurele aanpassingen stellen wij vanuit het MUP € 70.000,- ter beschikking voor de periode 2017-2019. Los van het groot onderhoud op het deel Mensingeweer - Menneweer (aansluiting N388) dat in het onderhoudsprogramma is opgenomen voor 2021, verwachten wij de N361 in 2019 op orde te hebben en daarmee een verkeersveiliger N361.

### **N355 3E - aanpak in beperkte vorm, 2017 - 2019**

Uit het opmaken van de stand van zaken blijkt dat de N355 (Friesestraatweg) voor wat betreft het aantal ongevallen met ernstige slachtoffers op nummer 3 van de provinciale lijst staat en voor wat betreft het totaal aantal ongevallen op plek 2. Voor ons reden om de komende jaren extra aandacht te besteden aan deze weg. In het kader van het project vaarweg Lemmer-Delfzijl komt er een nieuwe brug ten oosten van de huidige brug bij Aduard en wordt er komend jaar een rondweg bij Aduard en een ongelijkvloerse aansluiting op de N355 bij Nieuwklap gerealiseerd. Daarnaast wordt op dit moment een planstudie voor het traject Zuidhorn- Groningen uitgevoerd. Daarbij wordt ingezet op de verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid door onder meer de aanleg van een parallelstructuur. De (infrastructurele) maatregelen die uit deze planstudie volgen worden fasegewijs gerealiseerd. Uitvoering van de grootste knelpunten zal op zijn vroegst in 2021 starten. Gezien de verkeersonveiligheid bij de aansluiting Slaperstil hebben PS begin 2017 besloten om bij deze aansluiting tijdelijk verkeerslichten te plaatsen, in afwachting van een definitieve maatregel die volgt uit de planstudie.

Met name conflicten tussen afslaand en recht doorgaand verkeer, samen met de drukte tijdens spitsuren, zorgen ervoor dat de aansluiting Slaperstil onveilig is. Tijdelijke verkeerslichten gaan de conflicterende richtingen scheiden. De situatie wordt nauwlettend door ons gemonitord omdat de grens tussen een goed werkende installatie en onveiligheid (door bijvoorbeeld door rood rijden als het de automobilist te lang duurt) dun is.

Aangezien maatregelen op het traject Zuidhorn-Groningen op het vroegst vanaf 2021 wordt gerealiseerd en gezien de hoge notering van de N355 op de ongevallentijdslijst denken wij dat het goed is om op de N355 middels een 3E-project extra in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Aandacht voor de wegwerkzaamheden bij Nieuwklap en de tijdelijke verkeerslichten kunnen daarin meeliften. Daarbij wordt bij de weggebruikers aandacht gevraagd voor de problematiek op de N355 om daarmee het rijgedrag te beïnvloeden. Verder gaan wij overleggen met het OM/politie Noord-Nederland om afspraken te maken over extra handhaving. Wij denken dat dit, ten opzichte van andere 3E-projecten, in een afgeslankte vorm kan omdat de problematiek zich met name voordoet op bepaalde wegvakken zoals het wegvak tussen het viaduct Nieuwklap en de aansluiting Slaperstil. Wij stellen voor om in eerste instantie voor de periode 2017-2019 met de 3E-aanpak extra in te zetten en daarna, samen met het beoordelen van de effecten van de tijdelijke verkeerslichten, te bekijken of continuering wenselijk is. Onderzocht moet worden welke communicatiemiddelen het beste kunnen worden ingezet. In het MUP hebben wij voor de 3E-aanpak onder categorie 1 € 50.000,-- gereserveerd.

### ***N980 Doezum – Grootegast, uitvoering 2018***

In het kader van het Groot Onderhoud staat het N981-wegvak Doezum-Grootegast op de planning voor 2018. Van deze gelegenheid kunnen wij gebruik maken het wegvak gelijk verkeersveilig in te richten. Het betreft een wegvak waar met name sprake is van de subjectieve verkeersonveiligheid. 70% van de bewoners geeft aan dat zij de bebouwde kom van Doezum als (zeer) onveilig ervaren. Dit is met name het gevolg van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en de menging van dit verkeer met de fietsers op de rijbaan.

Deze zorg leeft ook bij ouders van de kinderen (basisschool) die van Doezum naar Grootegast fietsen om het sportpark en zwembad te bezoeken (sportcomplex "De Leegens"). Ouders maken zich zorgen over de veiligheid van hun kinderen in combinatie met het passeren van grote (landbouw)-voertuigen. Voor de aanpak van dit deel van de N980 is er enkele jaren geleden een plan gemaakt waarin de verkeersveiligheid op de weg werd verbeterd. Wij gaan beoordelen of het plan nog actueel is en samen met de gemeente Grootegast het vervolg bepalen. In het MUP hebben wij voor de uitvoering € 300.000,-- gereserveerd. De bijdrage vanuit het programma Groot Onderhoud voor dit deel van de N981 wordt geschat op 80.000,--. Samen € 380.000 waarvoor de N981 verkeersveilig kan worden ingericht.

### ***N363 komtraverse Uithuizen, uitvoering 2019***

De N363 loopt in Uithuizen als een brede ontsluitingsweg door de bebouwde kom. In de loop van de jaren zijn er meer aansluitingen op de komtraverse gekomen door de komst van bedrijfsgebouwen aan de zuidkant van de weg. Aan zowel de noord- en zuidzijde van de weg zijn er ontwikkelingen, onder andere de komst van een brandweerkazerne, die een andere vormgeving van de weg rechtvaardigen. Een weg die niet langer dominant door de omgeving loopt maar dusdanig is vormgegeven dat uitwisseling met de omgeving logisch is en lijkt waardoor de verkeersveiligheid op het tracé wordt verbeterd, zoals op de kruising met de Tilweg. Het behouden van onderdelen als een met verkeerslichten geregelde oversteekplaats voor voetgangers en een vangrail tussen de parallelweg met woningen en de N363 moet daarbij worden afgewogen. Samen met de gemeente Eemshaven en de aanwonenden van het tracé gaan wij dit plan oppakken. Hiervoor is in het MUP € 250.000,-- gereserveerd. De uitvoering, gekoppeld van het groot onderhoud aan de weg staat gepland voor 2019. Samen met de geschatte bijdrage vanuit het programma Groot Onderhoud a € 215.000,-- is er voor het verkeersveilig maken voor dit deel van de N363 dan in totaal circa € 465.000,-- beschikbaar.

### ***N365 maatregelen bebouwde kom Bourtange, uitvoering 2017***

Al enige tijd zijn er snelheidsklachten op de N365, ter hoogte van de bebouwde kom van Bourtange. Inmiddels wordt er samen met de gemeente Vlagtwedde, de politie en de aanwonenden bekeken hoe de situatie kan worden aangepakt. Met beperkte middelen, de aanleg van een wegversmalling en het verleggen van de komgrens naar een logische plek, kan de situatie worden verbeterd. Voor de uitvoering van deze maatregelen staat in het MUP € 60.000,-- opgenomen. Dit betreft een overboeking uit het voorgaande MUP.



## 4.2 Ontwikkelingen (categorie 2) en post Onderzoek en Analyse

Op het gebied van de verkeersveiligheid zijn er veel ontwikkelingen. Zo hebben wij te maken met de pro-actieve benadering van de verkeersveiligheid in de Noordelijke Proeftuin en het ProMeV-programma die de komende jaren een vervolg krijgen en is er ons eigen voornemen om meer en beter zicht te krijgen op ongevallen met zwakkere verkeersdeelnemers via een samenwerkingsverband met de ziekenhuizen in onze provincie. Voor deze het uitvoeren van deze activiteiten hebben wij in totaal € 110.000,-- opgenomen. In de praktijk bleek, vanuit het vorige MUP, een post voor het uitvoeren van onderzoek en analyse noodzakelijk. Het evalueren van projecten is nodig om van zowel getroffen maatregelen te kunnen leren. En uit de ongevalsanalyse kwamen een aantal provinciale wegen of wegvakken als onveilig naar voren. Wegen of wegvakken die nader onderzocht dienen te worden op wat er nu precies aan de hand is. Bij het uitvoeren van groot onderhoud op deze wegen en wegvakken kunnen eventuele verkeersveiligheidsmaatregelen dan worden meegenomen

Belangrijk vinden wij dat er binnen het programma van het MUP vrije ruimte beschikbaar is. Zo kunnen wijzigingen in bijvoorbeeld het programma voor het Groot Onderhoud of veranderingen in de aanpak van de verkeersveiligheid door nieuwe ontwikkelingen worden opgevangen. Deze financiële ruimte is in het MUP benoemd als categorie 2 Ontwikkelingen, waarvoor in totaal € 1.554.400,-- beschikbaar is. Voor een aantal wegen weten wij dat verkeersveiligheidsmaatregelen noodzakelijk kunnen zijn, alleen moet dit nog nader worden onderzocht. Voor zowel het onderzoek als eventuele maatregelen is een bedrag in het uitvoeringsprogramma opgenomen. Geld dat vanuit de post onderzoek en analyse niet wordt besteed wordt onder de post Ontwikkelingen opgenomen.

De mate die maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op onze provinciale wegen bepaalt de prioriteit als er keuzes moeten worden gemaakt over een bijdrage vanuit het MUP.