

Onderwerp

Vertaling van verkeersveiligheidscijfers naar beleid

Samenvatting

In nota WenV/03.040811/L is een overzicht gegeven van de stand van zaken van de ongeval- en slachtoffergegevens in Flevoland tot en met 2002. Deze cijfers zijn aanleiding geweest om ons af te vragen hoe deze cijfers vervolgens van invloed zijn op het beleid als het gaat om verkeersveiligheid. Zijn er verschuivingen waar te nemen in het ongevallenbeeld die aanleiding zijn om het beleid aan te passen, maken we wel gebruik van de meest effectieve maatregelen... etc.

In bijgaande notitie wordt ingegaan op de vraag hoe verkeersveiligheidscijfers worden vertaald naar beleid. Hierbij wordt ingegaan op verschillende maatregelen die kunnen worden ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren te weten infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en verkeershandhaving. Voor alledrie de beleidsvelden is nagegaan hoe de ongevalcijfers betrokken worden bij het stellen van prioriteiten en bij het aanpassen van beleid. Daarnaast is gekeken naar de afstemming tussen de verschillende beleidsterreinen en in hoeverre wordt ingezet op de meest (kosten)effectieve maatregelen. Uit de notitie blijkt dat de ongeval- en slachtoffercijfers al veelvuldig gebruikt worden bij het opstellen van het provinciale en regionale beleid, maar dat dit verder kan worden aangescherpt. Ook een optimalisatie van de afstemming tussen verschillende maatregelen en het komen tot een maatregelen-mix kan tot een grotere effectiviteit leiden.

De belangrijkste aanbevelingen in de notitie zijn:

- Inzetten op een verdere optimalisatie van de inzet van bestaande middelen;
- Zoeken naar mogelijkheden om meer provinciaal geld in te zetten voor verkeersveiligheid;
- Bij selectie van locaties voor reconstructies blijvend inzetten op blackspots;
- Bij reconstructies zoveel mogelijk gebruik maken van effectieve maatregelen;
- Bij Vervoerberaad aandringen op het beter betrekken van ongeval- en slachtoffercijfers bij het opstellen van het Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid;
- Overleg met VerkeersTeam over verkeershandhaving op provinciale wegen intensiveren en daarbij inzetten op gevaarlijke locaties;
- Bij opstellen van definitief maatregelenpakket een zo integraal mogelijk plan opstellen om te komen tot een optimale maatregelen-mix en het Vervoerberaad vragen hierin een coördinerende rol te vervullen;

Voorstel GS:

De bijgevoegde notitie te bespreken.

Gevraagd advies:

In te stemmen met het besluit van het college van Gedeputeerde Staten om in te stemmen met de aanbevelingen.

Advies Commissie:

De commissie stemt in met de voorgestelde aanbevelingen uit de notitie Vertaling van verkeersveiligheidscijfers naar beleid.

Registratienummer:

CWE03.008

Commissie

Werk

d.d.

11 september 2003

Agendapunt:

6c

Aard bespreking Commissie:

Bespreken

Datum

19 augustus 2003

Steller

H.M. Schippers

Afdeling/Bureau

Wegen en Verkeer

BIJLAGE

Vertaling van verkeersveiligheidscijfers naar beleid

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. De cijfers als het gaat om ongevallen en slachtoffers op provinciale wegen	3
3. Infrastructuur	9
4. Gedragsbeïnvloeding	13
5. Verkeershandhaving	17
6. Integraal verkeersveiligheidsbeleid	19
7. Samenvatting en aanbevelingen	22
Bronnen	25
Bijlagen	26
1. Top-15 gevaarlijke kruispunten provinciale wegen	26
2. Top-15 gevaarlijke provinciale wegen	27
3.a. Dodelijke ongevallen op wegen van de provincie Flevoland 2000-2002	28
3.b. Dodelijke ongevallen in Flevoland 2003	29
4. Handhaving en aanvullende maatregelen ter verbetering verkeersveiligheid provinciale wegen en kruispunten	30

1. Inleiding

Ieder jaar wordt een overzicht samengesteld van de meest recente ongeval- en slachtoffergegevens zodra deze cijfers door het ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend worden gemaakt. Naast de absolute cijfers van het meest recente jaar wordt op dat moment gekeken naar trends. De beschikbare cijfers worden uitgesplitst naar diverse expositiematen. Er wordt gekeken naar de ongevallen en naar de slachtoffers voor heel Flevoland, er wordt ingegaan op de ernst van de ongevallen op de verdeling van slachtoffers over verschillende leeftijdsgroepen, er wordt gekeken naar vervoerwijze en al deze cijfers worden ook uitgesplitst per wegbeheerder en per gemeente. Ook wordt gekeken hoe Flevoland er voor staat vergeleken de doelstelling.

De cijfers geven inzicht in de stand van zaken maar roepen tegelijkertijd ook een hoop vragen op. Want wat doen we nu eigenlijk met die cijfers, zijn er verschuivingen in het ongevallenbeeld die aanleiding vormen om ons beleid aan te passen? Moeten we ons niet op andere thema's richten, of op andere leeftijdsgroepen? Lossen we de problemen wel op door een rotonde aan te leggen of zijn verkeerslichten beter op zijn plaats?

Bij het opstellen of aanpassen van provinciaal beleid moeten we ons afvragen: wat zijn nu van al die ongevallen vermijdbare ongevallen? Veel ongevallen zijn vermijdbaar. Als een punt onoverzichtelijk is kan dat worden aangepast, als iemand een letselongeval krijgt door een klapband dan hadden we wellicht in de voorlichting meer aandacht moeten besteden aan het belang van goed onderhoud van het voertuig... Veel ongevallen blijken ongevallen te gebeuren door menselijke fouten en vergissingen. Het is belangrijk om niet alleen naar de aantallen maar vooral naar de ongevalsoorzaken te kijken. Het is moeilijk aan te geven welk deel van de ongevallen wellicht vermeden had kunnen worden of waarvan de gevolgen minder ernstig hadden kunnen zijn doordat men zich bijvoorbeeld wel aan de maximumsnelheid heeft gehouden of doordat men wel een gordel droeg.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn verschillende instrumenten die zelfstandig of gezamenlijk ingezet kunnen worden te weten infrastructurele aanpassingen, gedragsbeïnvloeding (voorlichting en educatie) en verkeershandhaving. Welk instrument of welke combinatie van instrumenten het beste kan worden ingezet is afhankelijk van het soort ongevallen dat plaatsvindt. Als ongevallen gebeuren doordat een situatie onduidelijk is of onoverzichtelijk dat vraagt dat om infrastructurele aanpassingen. Is er sprake van te hard rijden of het gebruik van alcohol in het verkeer dan moet worden ingezet op voorlichting/educatie en handhaving. Vaak is een mix van maatregelen de beste oplossing.

In deze notitie wordt ingegaan op deze drie instrumenten en op welke manier de ongevalcijfers worden gebruikt bij het bepalen van de prioriteit bij de inzet van deze instrumenten. Hierbij wordt vooral gekeken naar de provinciale wegen. Voordat wordt gekeken naar de instrumenten wordt kort ingegaan op de cijfers tot en met 2002 specifiek voor provinciale wegen. Nadat aandacht is besteed aan de instrumenten infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en handhaving wordt gekeken in hoeverre de verschillende maatregelen in samenhang worden ingezet en kunnen worden ingezet. De notitie wordt afgesloten met aanbevelingen voor de verwerking van de cijfers naar het beleid.

2. De cijfers als het gaat om ongevallen en slachtoffers op provinciale wegen

Inleiding

Voordat wordt gekeken naar de concrete invulling van maatregelen wordt een beeld geschetst van de ongeval- en slachtoffercijfers op provinciale wegen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van verschillende expositiematen. Niet alleen wordt gekeken naar aantallen ongevallen en slachtoffers en op welke locatie deze vallen. Ook wordt ingegaan op de verschillende soorten ongevallen die plaatsvinden, op de verschillende leeftijdscategorieën van de slachtoffers en op de gebruikte vervoerwijze. De volledige cijfers zijn bekend tot en met 2002. Voor 2003 is alleen bekend hoe het staat met het aantal dodelijke ongevallen en slachtoffers. Hier wordt ook aandacht aan besteed.

In nota WenV/03.040811/L wordt uitgebreid ingegaan op de ongeval- en slachtoffercijfers voor heel Flevoland en per wegbeheerder. In die nota zijn ook diverse tabellen en grafieken opgenomen.

In deze paragraaf over de cijfers is speciaal gekeken naar de ongevallen en slachtoffers op provinciale wegen. Dit omdat het beleid van de provincie met betrekking tot infrastructuur en de betrokkenheid van de provincie bij verkeershandhaving zich ook vooral richten op provinciale wegen. Dit betekent niet dat de provincie zich beperkt tot beleid op provinciale wegen. Als het gaat om gedragsbeïnvloeding dan richt de provincie zich op het hele gebied. In de paragraaf over gedragsbeïnvloeding wordt wel ingegaan op de cijfers voor de hele provincie.

Doelstelling Flevoland voor 2010

Omdat het Vervoerberaad zich in haar plannen uitgebreid richt op het beleidsveld verkeersveiligheid is in het PVVP de aandacht voor verkeersveiligheid beperkt. In het PVVP wordt voor het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid verwezen naar het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland. In het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland 2001-2005 heeft het Vervoerberaad Flevoland de volgende taakstelling voor 2010 opgenomen ten opzichte van 1998 (gebaseerd op een vertaling van concept-NVVP-taakstelling):

- 10% reductie van het aantal dodelijke slachtoffers met een maximum van 18;
- 8% reductie van het werkelijke aantal ziekenhuisgewonden, met een maximum van 213 (bij een registratiegraad van 100%)

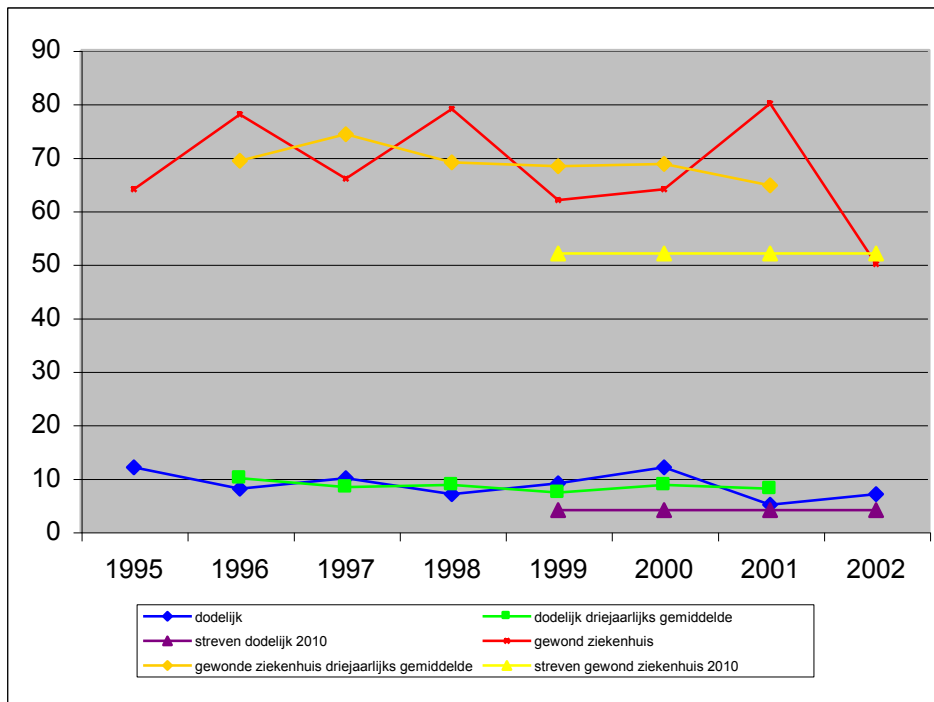
De doelstelling geldt voor de hele provincie en is niet verder uitgesplitst naar doelstellingen per wegbeheerder. Bij de formulering van deze doelstelling is rekening gehouden met de doelstelling zoals die op dat moment was geformuleerd in het concept-NVVP. Deze doelstelling is vertaald naar Flevoland, rekening houdend met de relatief snelle bevolkingsgroei van Flevoland ten opzichte van de rest van Nederland.

Landelijk wordt op dit moment gewerkt aan het formuleren van een nieuwe landelijke doelstelling die vervolgens vertaald moet worden naar regionale doelstellingen. Als een nieuwe landelijke doelstelling wordt vastgesteld zal Flevoland haar doelstelling bijstellen, tot die tijd wordt bovenstaande doelstelling vastgehouden. Meer informatie over de ontwikkelingen rond landelijke doelstelling vindt u op pagina 23/24 van deze notitie.

Om te kijken hoe we er in Flevoland voor staan ten opzichte van de doelstelling is het onvoldoende om alleen naar de absolute cijfers te kijken. Door de relatief grote groei van de bevolking zou dit een vertekend beeld geven. Daarom zijn de cijfers herrekend naar het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners en is de doelstelling herrekend naar het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners in 2010 (gebaseerd op prognose van de bevolkingsomvang in 2010).

Als het gaat om het aantal dodelijke slachtoffers dan is de doelstelling voor 2010 nog lang niet in zicht, de doelstelling voor 2010 is 4 per 100.000 inwoners, in 2002 was sprake van 7 dodelijke slachtoffers per 100.000 inwoners. Voor het aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners blijkt 2002 ongeveer samen te vallen met de doelstelling (doelstelling 2010 52 ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners). Dat lijkt erg positief maar het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners was in 2002 erg laag vergeleken voorgaande jaren, het is nog te vroeg om te concluderen dat er sprake is van een daling van het aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners. Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners schommelt sterk maar vertoont hierbij geen dalende lijn, de doelstelling is daarmee nog niet in zicht.

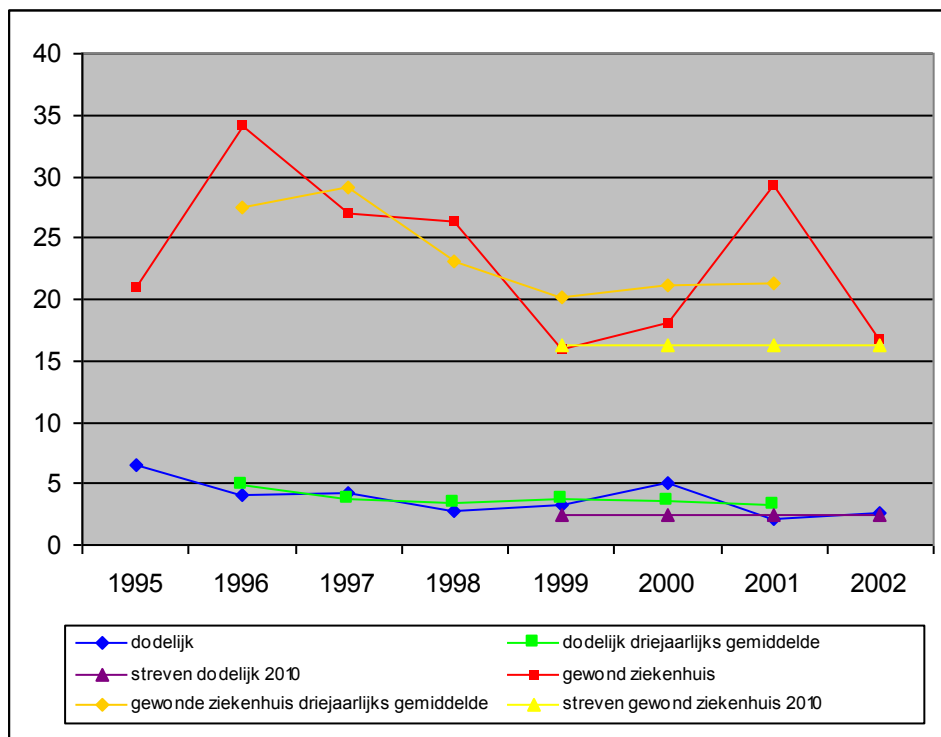
Slachtoffers naar aard letsel per 100.000 inwoners



Bij het formuleren van de doelstelling wordt gekeken naar driejaarlijkse gemiddelden om pieken er zoveel mogelijk uit te halen. Dit betekent dat het uitgangspunt, 1998, eigenlijk een gemiddelde is van de periode 1997-1999. Om straks te bepalen of de doelstelling is behaald wordt ook gekeken naar het gemiddelde over de periode 2009-2011. Als het driejaarlijks gemiddelde wordt bekeken dan is de schommeling minder sterk. Het aantal ziekenhuisgewonden lijkt iets te dalen en het aantal dodelijke slachtoffers lijkt vrij constant. Ook uit de driejaarlijkse gemiddeldes blijkt dat de doelstelling nog lang niet in zicht is.

De doelstelling kan vertaald worden naar provinciale wegen door te stellen: het aandeel van de slachtoffers op provinciale wegen gelijk moet blijven, met andere woorden dezelfde doelstelling wordt toegepast op het aantal slachtoffers op provinciale wegen. Als het aantal slachtoffers op provinciale wegen wordt herrekend naar het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners dan levert dit het volgende beeld op:

Slachtoffers op provinciale wegen per 100.000 inwoners in relatie tot de doelstelling



Omdat de aantallen op provinciale wegen kleiner zijn dan voor heel Flevoland is sprake van nog grotere schommelingen. Om het effect van deze schommelingen te beperken is een driejaarlijks gemiddelde uitgerekend. Vooral bij de ziekenhuisgewonden geeft deze lijn een mindere schommeling weer. Het driejaarlijks slachtoffer-gemiddelde blijkt bij de ziekenhuisgewonden na een daling de laatste jaren weer licht te stijgen.

Letselongevallen op provinciale wegen

De doelstelling richt zich op slachtoffers, want uiteindelijk willen we het aantal (letsel)slachtoffers reduceren. Toch wordt er bij het samenstellen van de blackspotlijsten en bij het bepalen welke infrastructurele aanpassingen op bepaalde locaties nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren vooral gekeken naar het aantal (letsel)ongevallen en niet naar de slachtoffers. Hoeveel slachtoffers er bij ongevallen betrokken zijn hangt van zoveel factoren en toevalligheden af dat het aantal (letsel)ongevallen bepaalt hoe gevaarlijk een locatie is.

Het aantal letselongevallen vertoont sinds 1997 een stijgende lijn. Het aantal dodelijk ongevallen schommelt jaarlijks sterk, dat geldt zowel voor de dodelijke ongevallen op provinciale wegen als voor Flevoland als geheel. Deze fluctuaties maken het moeilijk om een verantwoorde uitspraak te doen over mogelijke trends.

Ongevallen op provinciale wegen naar afloop

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Dodelijk	12	8	7	16	7	9
Letsel	120	133	161	145	185	175
UMS	601	635	626	604	562	518
totaal	733	776	794	765	754	702

In onderstaande tabel worden de letselongevallen (met dodelijke afloop en letselslachtoffers samen) uitgesplitst naar de ongevallocaties. Per jaar wordt het absolute aantal letselongevallen op kruispunten en wegvakken aangegeven en vervolgens het procentuele aandeel. Het aandeel schommelt een beetje maar gemiddeld en door de jaren heen blijft het beeld toch redelijk constant, de helft van de letselongevallen vindt plaats op kruispunten en de andere helft op wegvakken.

Aandeel van letselongevallen dat op kruispunten en wegvakken heeft plaatsgevonden

	1997		1998		1999		2000		2001		2002		totaal	
Kruispunt	59	45%	80	57%	73	43%	69	43%	93	48%	97	53%	471	48%
Wegvak	73	55%	61	43%	95	57%	92	57%	99	52%	87	47%	507	52%
totaal	132	100%	141	100%	168	100%	161	100%	192	100%	184	100%	978	100%

Ongevallen met dodelijke afloop

In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van alle dodelijke ongevallen op provinciale wegen in de periode 2000-2002 op provinciale wegen. Met dank aan de politie Flevoland is daaraan toegevoegd een overzicht van alle dodelijke ongevallen die zich in 2003 in heel Flevoland hebben voorgedaan tot en met 1 augustus 2003.

De voorlopige cijfers voor 2003 zijn zeer zorgelijk als alleen wordt gekeken naar de dodelijke ongevallen. Op provinciale wegen zijn tot nu toe in 2003 14 dodelijke slachtoffers gevallen bij 12 ongevallen. Dit is veel vergeleken de voorgaande jaren. Alleen in 2002 was er sprake van 16 dodelijke ongevallen op provinciale wegen. Het is waarschijnlijk dat dit aantal in 2003 wordt overschreden aangezien het jaar nog maar net over de helft is.

Het aantal dodelijke ongevallen schommelt jaarlijks erg sterk doordat het toch om relatief kleine aantallen gaat. Bij de analyse kan daarom beter gekeken worden naar het totaal aantal ernstige ongevallen, dodelijk en letsel bij elkaar. Dat geeft een betrouwbaarder beeld van de verkeersveiligheidsproblematiek.

Blackspotlijsten

Naar aanleiding van de ongevalcijfers op provinciale wegen zijn blackspotlijsten gemaakt, overzichten van de gevaarlijkste kruispunten en de gevaarlijkste wegen van de provincie. In de bijlagen zijn twee blackspotlijsten opgenomen, een lijst voor de 15 gevaarlijkste kruispunten (bijlage 1) en een lijst voor de 15 gevaarlijkste wegvakken (bijlage 2).

Bij het opstellen van de top-15 gevaarlijke kruispunten wordt per kruispunt nagegaan hoeveel ongevallen er in de periode 2000-2002 zijn gebeurd. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen letselongevallen (met dodelijke slachtoffers en/of ziekenhuisgewonden) en ongevallen waarbij sprake was van uitsluitend materiele schade (UMS). Per kruispunt is een gewogen totaal berekend waarbij dodelijke en letselongevallen 10 keer zo zwaar zijn meegerekend als ongevallen waarbij alleen sprake was van materiele schade.

De top-15 van gevaarlijke provinciale wegen is op een andere manier samengesteld. Ongevallen op wegvakken vinden soms op een specifiek punt plaats maar soms ook verspreid over meerdere kilometers. Omdat niet alle wegen even lang zijn kan dit een sterk vertekend beeld geven. Per weg is daarom nagegaan hoeveel letselongevallen (met dodelijke slachtoffers en/ of ziekenhuisgewonden) er gebeurd zijn in de periode 2000-2002 per kilometer.

Een blackspotlijst kan op verschillende manieren worden samengesteld. Om sterke fluctuaties te voorkomen kan ook een langere periode dan drie jaar worden genomen. Het nadeel hiervan is dat een kruispunt dat veiliger is gemaakt door er bijvoorbeeld een rotonde aan te leggen, nog erg lang op de lijst blijft staan omdat er de voorafgaande jaren veel ongevallen zijn gebeurd.

Van ongevallen naar oplossingen

De absolute aantallen ongevallen geven een beeld van het totale verkeersveiligheidsprobleem en van de situatie vergeleken een aantal jaren geleden, maar geven nog geen indicatie van de mogelijke oplossingen voor infrastructurele verkeersveiligheidsknelpunten of de doelgroepen waar extra aandacht moet worden besteed als het gaat om gedragsbeïnvloeding/ handhaving. Om daar een duidelijker beeld van te krijgen moet worden gekeken naar het soort ongevallen dat zich voordoet, naar de gevaarlijkste locaties en naar gebruikte vervoermiddelen, leeftijd van de slachtoffers etcetera.

Ongevalstypen

Als wordt gekeken naar de soort letselongevallen op provinciale wegen in 2002 dan zijn er drie grote categorieën te onderscheiden

1. Flank-ongevallen (49%)
2. Eenzijdige ongevallen (24%)
3. Kop-staart-ongevallen (21%)

Flank-ongevallen zijn voor een groot deel voorrangsongevallen op kruispunten. Het overgrote deel daarvan vindt plaats op kruispunten maar een deel ook bij uitritten.

Op provinciale wegen gebeurt een groot aantal eenzijdige ongevallen. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij één voertuig betrokken is dat door verschillende oorzaken van de weg raakt en in de berm terecht komt. Ongevallen waarbij een voertuig tegen een vast of los voorwerp komt of tegen een dier worden ook tot de eenzijdige ongevallen gerekend. Veel eenzijdige ongevallen vinden plaats op wegvakken, maar als een voertuig tegen een mast van de verkeersregelinstantie rijdt dan is dit een eenzijdig ongeval dat plaats heeft gevonden op een kruispunt.

Kop-staart-ongevallen vinden voor een groot deel plaats op wegvakken. Toch vinden ook kop-staartongevallen plaats bij kruispunten bijvoorbeeld als de achteropkomende auto denkt dat degene voor hem nog doorrijdt terwijl het verkeerslicht al op oranje staat.

Slachtoffers naar leeftijd

De meeste slachtoffers op provinciale wegen vallen in de leeftijdscategorieën 18-24 en van 25-39 jaar. Dit beeld is vergelijkbaar met het totaal beeld voor heel Flevoland. Om een beeld te krijgen van het aantal slachtoffers in een leeftijdsgroep ten opzichte van het aandeel dat deze leeftijdsgroep uitmaakt van de totale Flevolandse bevolking zijn in onderstaande tabel per leeftijdsgroep de slachtoffers en de bevolking naast elkaar gezet.

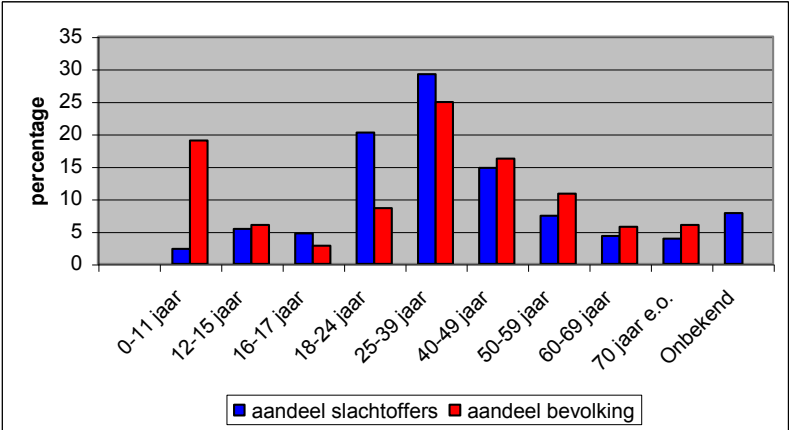
De leeftijdsgroepen waar het aandeel van het aantal slachtoffers groter is dan het aandeel van de bevolking zijn de leeftijdsgroepen die meer dan gemiddeld risico lopen op een verkeersongeval. Dit zijn de leeftijdsgroepen 16-17 jaar, 18-24 jaar en 25-29 jaar. Vooral de leeftijdsgroep 1-24 jaar springt er in onderstaande grafiek uit. Ook uit de laatste kolom blijkt dat deze leeftijdsgroepen het grootste risico lopen om betrokken te raken bij een ongeval.

Slachtoffers op provinciale wegen naar leeftijd in relatie tot aandeel bevolking

Leeftijdsgroep	slachtoffers	perc	bevolking	perc	Risico op ongevalbetrokkenheid
0-11 jaar	6	2,3 %	64.888	19,0 %	0.0092 %
12-15 jaar	14	5,4 %	20.503	6,0 %	0.0683 %
16-17 jaar	12	4,7 %	9.626	2,8 %	0.1247 %
18-24 jaar	52	20,2 %	29.345	8,6 %	0.1772 %
25-39 jaar	75	29,2 %	85.179	24,9%	0.0880 %
40-49 jaar	38	14,8 %	55.197	16,2 %	0.0688 %
50-59 jaar	19	7,4 %	36.870	10,8 %	0.0515 %
60-69 jaar	11	4,3 %	19.506	5,7 %	0.0564 %
70 jaar e.o.	10	3,9 %	20.607	6,0 %	0.0485 %
Onbekend	20	7,8 %	-	-	
totaal	257	100 %	341.721	100 %	0.0752 %

Opvallend is het lage aandeel slachtoffers in de leeftijdsgroep 0-11 jaar. Veel kinderen in deze leeftijdsgroep nemen nog niet zelfstandig deel aan het verkeer, worden veel gehaald en gebracht. De verplaatsingen van kinderen in deze leeftijdsgroep vinden voornamelijk plaats binnen de bebouwde kom (gemeentelijke wegen) en in deze grafiek staan alleen de slachtoffers op provinciale wegen.

Slachtoffers op provinciale wegen naar leeftijd in relatie tot aandeel bevolking



3. Infrastructuur

Provinciaal beleid rond de provinciale infrastructuur

Het provinciaal beleid als het gaat over de ontwikkeling van de provinciale infrastructuur staat beschreven in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Flevoland (PVVP). De algemene doelstelling van het PVVP is het bevorderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid (ook verkeersveiligheid) in Flevoland door het terugdringen van het onnodige autogebruik en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

Een van de uitwerkingen van het PVVP is het PMIT, het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. In het PMIT staat de concrete invulling (programmering) van reconstructies aan en onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen. Het PMIT wordt jaarlijks geactualiseerd waarbij dan rekening kan worden gehouden met de actuele ontwikkelingen.

Uitgangspunten die worden gehanteerd bij het samenstellen van het PMIT

Bij de programmering van reconstructies wordt gekeken naar bereikbaarheidsproblemen en verkeersveiligheidsknelpunten. De provincie hanteert de beleidslijn dat de beschikbare financiële middelen ongeveer gelijkmatig worden verdeeld tussen bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij dienen soms afwegingen te worden gemaakt. Vanuit verkeersveiligheid kan een maatregel zeer effectief zijn die vanuit het belang van bereikbaarheid niet gewenst is. Bijvoorbeeld het aanleggen van een kruispuntplateau heeft een positief effect op de veiligheid omdat de snelheid op het kruispunt wordt verlaagd. Dit heeft geen optimaal effect op de bereikbaarheid en op de doorstroming.

Het beheer en onderhoud van wegen is gebaseerd op een meerjarenonderhoudsprogramma. Bij onderhoud, dat toch plaats gaat vinden, wordt zoveel mogelijk gezocht naar maatregelen die de veiligheid verbeteren. Als er binnen enkele jaren sprake is van groot onderhoud dan is dat een reden om daar bij aan te sluiten. Andersom kunnen onveiligheidscijfers ook redenen zijn om het onderhoud van een bepaalde weg of van een kruispunt in de tijd naar voren te halen. Het gelijktijdig uitvoeren van een reconstructie met het onderhoud is vanuit financiële overwegingen erg gunstig, tegen relatief lage (extra) kosten kunnen verkeersveiligheidsmaatregelen worden genomen. Een ander belangrijk voordeel van een gecombineerde uitvoering is het zoveel mogelijk beperken van hinder voor het verkeer. Tevens wordt aandacht besteed aan het aansluiten bij werkzaamheden die tegelijkertijd door andere wegbeheerders worden uitgevoerd.

Bij het bepalen welke kruispunten/wegvakken gereconstrueerd moeten worden omdat er sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt wordt gebruik gemaakt van de overzichten met meest gevaarlijke kruispunten en wegen. Dit blijkt ook (zie bijlage 1 en 2) uit de kolom waarin de maatregelen worden genoemd die er worden genomen, of inmiddels al genomen zijn. Bij de programmering van reconstructies wordt daarom prioriteit gegeven aan het oplossen van deze blackspots. Hierdoor ontstaat het beeld van 'dempen van de put als het kalf verdronken is'. Binnen de beschikbare financiële middelen kan er echter niet aan worden ontkomen om prioriteiten te moeten stellen. Met deze aanpak wordt bereikt dat met de beschikbare middelen een zo groot mogelijk rendement met betrekking tot verkeersveiligheid wordt gerealiseerd.

Samenhang met andere beleidsterreinen van de provincie

Het verkeer en vervoerbeleid staat natuurlijk niet op zich. Er moet ook rekening worden gehouden met andere beleidsterreinen van de provincie. Te denken valt aan het omgevingsplan en het landschapsplan. Soms is de meest veilige maatregel niet in overeenstemming met de bepalingen van het landschapsplan. Een voorbeeld hiervan is het beleid rond bomen langs de weg. Op veel plaatsen staan bomen relatief dicht op de weg. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt leidt een grote afstand van de bomenrij ten opzichte van de weg tot een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid. Deze grotere afstand is vaak niet mogelijk tenzij de bomen worden verwijderd of gronden worden aangekocht. Naar dit aspect wordt op dit moment een afzonderlijke studie verricht.

Aanpak gevaarlijke kruispunten

Bij de reconstructie van een kruispunt wordt veel aandacht geschonken aan de gewenste oplossingsrichting om de verkeersveiligheid zo goed mogelijk te verbeteren. Als een kruispunt onveilig is dan zijn er verschillende mogelijke oplossingen te weten de aanleg van een rotonde, het plaatsen van een verkeersregelinstallatie of een kruispuntplateau. Per situatie moet aan de hand van de

beschikbare ongevalcijfers bekeken worden wat er op dat kruispunt precies aan de hand is. De maatregel die uiteindelijk gekozen wordt is afhankelijk van deze ongevalcijfers, van de intensiteit van het verkeer, het type weg (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg) en natuurlijk de beschikbare middelen.

De meest effectieve maatregel op gevaarlijke kruispunten is de aanleg van rotondes. Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt deze veiligheid niet tijdelijk te zijn maar op den duur zelfs toe te nemen. Met de aanleg van een enkelstrooks rotonde is de ervaring in Flevoland dat minimaal 90% van het aantal letselongevallen wordt voorkomen. Bij de ongevallen die nog plaatsvinden na de aanleg van de rotonde is vaak alleen sprake van materiële schade aangezien de snelheid sterk wordt teruggebracht. De effectiviteit van tweestrooks rotondes is iets minder maar ook deze zijn beduidend veiliger dan bijvoorbeeld kruispunten met een verkeersregelinstallatie.

Voorheen werd op drukke kruispunten meestal gekozen voor het plaatsen van verkeerslichten. Helaas valt het effect op de verkeersveiligheid van deze oplossing in de praktijk tegen. Dit blijkt ook uit de blackspotlijst waar veel kruispunten op staan waar al verkeerslichten zijn aangebracht. Op dergelijke kruispunten kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen in de vorm van handhaving. Gedacht kan worden aan het plaatsen van camerakasten die controleren op het rijden door rood en op de snelheid. De provincie neemt standaard bij nieuwe verkeersregelinstallaties combi-camerakasten op voor handhaving. Daarnaast kunnen met de politie afspraken worden gemaakt over mobiele controles. Naast handhaving kan ook worden geprobeerd om door het plaatsen van motto-borden mensen aan te spreken op hun gedrag en ze attent te maken op de situatie. Het nadeel van handavingsinspanningen en voorlichting specifiek gericht op een infrastructureel knelpunt is dat deze activiteiten gecontinueerd moeten worden aangezien er steeds nieuwe verkeersdeelnemers van de weg of het kruispunt gebruik zullen maken. Een afdoende infrastructurele oplossing is in dat geval effectiever.

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt kan tegenwoordig op drukke kruispunten ook voor een rotonde gekozen worden waar dit in het verleden niet mogelijk was. Een traditionele enkelstrooks rotonde kan namelijk het verkeersaanbod niet altijd voldoende afwikkelen. Door een tweestrooks rotonde wordt dit al beter (capaciteit is 10-50% hoger als bij een enkelstrooks rotonde). Een nieuwe rotonde-vorm is de turborotonde eventueel zelfs aangelegd met een by-pass. Inmiddels zijn twee van dergelijke turbo-rotondes in Flevoland aangelegd en de ervaring is dat op deze rotondes de capaciteit sterk verbetert ten opzicht van de traditionele rotondes. Het verkeersveiligheidseffect van turbo-rotondes is nog onduidelijk, er zijn er nog onvoldoende aangelegd om dit te kunnen meten, maar de verwachting is dat ze beduidend veiliger zijn dan kruispunten met een verkeersregelinstallatie. Het nadeel van een rotonde is dat de snelheid op de doorgaande weg erg omlaag wordt gebracht, dat is de reden dat op sommige kruispunten vanuit bereikbaarheidsoverwegingen toch gekozen wordt voor minder veilige, dus minder effectieve oplossingen zoals de verkeersregelinstallatie.

Op kruispunten waar minder verkeer langs komt kan ook gekozen worden voor het aanleggen van een kruispuntplateau of drempels in de zijweg. Het effect van deze maatregelen is nog niet duidelijk, daarvoor zijn er nog te weinig ervaringen mee opgedaan. De verwachting is dat de effectiviteit nog niet zo goed is. In het najaar wordt de effectiviteit van de in Flevoland aangelegde kruispuntplateaus en plateaus in zijwegen geanalyseerd aan de hand van de ongevalcijfers voor en na de aanleg ervan. Naast de kosteneffectiviteit speelt bij de toepassing van kruispuntplateaus ook maatschappelijk draagvlak en afwegingen rond de doorstroming een rol.

Aanpak gevaarlijke wegvakken

De aanpak van gevaarlijke wegen is moeilijker dan de aanpak van gevaarlijke kruispunten. De ongevallen op een weg doen zich toch vaak niet op één plaats voor maar verspreid over de gehele weg. Blackspots op wegvakken zijn vaak bochten en onoverzichtelijke situaties. Een betere geleiding van het verkeer en het instellen van een inhaalverbod leidt dan vaak tot een veiliger situatie.

Wegvakken kunnen veiliger worden gemaakt door de weg in zijn geheel in te richten volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat de belijning wordt aangepast, dat er bermversterking en/ of kantstrookverruwing wordt aangebracht of dat de weg zelfs wordt verbreed. Ook de aanleg van parallelwegen en van fietspaden hoort hierbij. De keuzes die gemaakt worden zijn afhankelijk van de

fysieke mogelijkheden, van het ongevallenbeeld en van de verkeersintensiteiten. In het geval van een combinatie met bereikbaarheidsknelpunten kan ook aan een baanverdubbeling worden gedacht.

Op wegvakken is vaak sprake van enkelvoudige ongevallen. Dit is een ongeval waarbij een bestuurder van de weg raakt of zonder dat er sprake is van inhalen op een tegenligger inrijdt. De oorzaken kunnen divers zijn, maar het rijden met de attentieniveau en vermoeidheid zijn belangrijke oorzaken. Om deze ongevallen te voorkomen wordt in eerste instantie geprobeerd om de weg zodanig aan te passen dat wordt voorkomen dat weggebruikers van de weg raken. Een goede maatregel is het aanbrengen van kantstrookverruwing. De verruwing zorgt voor een attentering van de weggebruiker. Als de weggebruiker toch in de berm terecht komt dan is het zaak dat deze de mogelijkheid heeft om te herstellen door terug te sturen. Om dit te realiseren wordt bermversterking aangelegd. Tot slot, is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de ernst van het ongeval wordt beperkt. Een van de mogelijkheden hiervoor is het aanpassen van de obstakelafstand van bijvoorbeeld bomen. De mogelijkheden hiervoor en het verwachte effect van deze maatregel wordt in 2003 onderzocht.

Binnen Duurzaam Veilig wordt het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding ook als wenselijk beschouwd om enkelvoudige ongevallen en frontale botsingen, bijvoorbeeld door gevaarlijk inhalen, te voorkomen. Dit wordt in Flevoland op enkelbaans wegen nog niet toegepast. Wel wordt bij het aanbrengen van belijning een inhaalverbod ingesteld door het aanbrengen van een dubbele doorgetrokken streep op weggedeelten waar inhalen gevaarlijk is. Op de Markerwaarddijk en op een deel van de Gooiseweg is dit bijvoorbeeld toegepast en daar bleek dit een zeer effectieve maatregel te zijn. Het aantal letselongevallen door frontale botsingen is op de Markerwaarddijk sterk afgenomen.

Effectiviteit van maatregelen in relatie tot kosten

Met gegevens over de kosteneffectiviteit van maatregelen (hoeveel investeren om één letselslachtoffer per jaar te besparen) kan een rationele afweging worden gemaakt aan welke maatregelen het geld het beste kan worden uitgegeven. Vaak is een combinatie van verschillende maatregelen het meest effectief, bijvoorbeeld infrastructurele aanpassingen in combinatie met handhaving en/ of in combinatie met voorlichting. Ook de samenhang van maatregelen en de relatie met andere beleidsterreinen echter niet uit het oog worden verloren. Zo is het belangrijk om rekening te houden met de effecten op het gehele wegennet, b.v. het ontstaan van sluipverkeer.

Van een aantal maatregelen is inmiddels naast de kosten een goed inzicht gekregen in de effectiviteit. De aanleg van een rotonde leidt tot een reductie van 90% van de letselslachtoffers. Er is in provinciale wegen de afgelopen jaren een 30-tal rotondes aangelegd. De reductie van het aantal letselslachtoffers is afhankelijk van de situatie maar bedraagt in totaal ruim 50 slachtoffers per jaar (doden en gewonden). Uitgaande van een gemiddelde kosten van de aanleg van een rotonde van € 325.000,- bedraagt de kosteneffectiviteit € 195.000,-. Dit is het gemiddelde bedrag dat is geïnvesteerd om één letselslachtoffer per jaar te besparen.

Op kruispunten kan in plaats van de aanleg van een rotonde ook gekozen worden voor de aanleg van een kruispuntplateau. De kosten hiervan bedragen ca. € 25.000,-. Het effect is beduidend minder dan van de aanleg van een rotonde. Een kruispuntplateau zoals toegepast op provinciale wegen leidt tot hooguit 10% minder letselslachtoffers (dit is een schatting, in het najaar wordt verder onderzoek gedaan naar de effectiviteit van kruispuntplateaus). Op basis van deze schatting is de kosteneffectiviteit van deze maatregel is € 140.000,-.

Van de maatregel kantstrookverruwing wordt verwacht dat 50% van de eenzijdige ongevallen wordt voorkomen. Voor het gehele provinciale wegennet is dit ca. 30 letselslachtoffers per jaar. De kosten van deze maatregel zijn afhankelijk van het wel/niet gelijktijdig uitvoeren met het niet-jaarlijks onderhoud. Gelijktijdig met het niet-jaarlijks onderhoud bedragende kosten € 3.000,- per km. Indien een kantstrookverruwing wordt aangebracht vooruitlopend op niet-jaarlijks onderhoud moet de rijbaanindeling worden aangepast. De bestaande markering moet worden verwijderd en opnieuw aangebracht. De kosten bedragen dan € 25.000,- per km. Op wegen waar relatief veel ernstige eenzijdige ongevallen gebeuren is de maatregel effectiever. Met name is dit het geval waar bomen binnen de gewenste obstakelafstand van de verharding staan. De gemiddelde kosteneffectiviteit van de maatregel kantstrookverruwing indien deze gelijktijdig met het niet-jaarlijks onderhoud wordt uitgevoerd bedraagt € 50.000,-. De uitvoering van de maatregel vooruitlopend op het niet-jaarlijks onderhoud leidt tot een gemiddelde kosteneffectiviteit van € 415.000,-.

De kosten van het aanbrengen van een bermversteving bedraagt € 24.000,- per km. Voor het gehele weggenet wordt rekening gehouden met een kosteneffectiviteit van € 800.000,-. Plaatselijk kan de kosteneffectiviteit groter zijn, b.v. in een bocht van de weg en bij relatief smalle wegen waarop bermshade optreedt.

De aanwezigheid van bomen langs provinciale wegen leidt soms tot een ernstige afloop van een ongeval. Uit oogpunt van kosteneffectiviteit 'scoort' een maatregel verwijderen van bomen binnen de obstakelafstand hoog. Vanuit landschappelijke oogpunt is dit dikwijls een ongewenste maatregel.

Bij de bovengenoemde kosteneffectiviteit van maatregelen is uitgegaan van een gemiddelde situaties en de huidige kennis en verwachtingen van de effecten. Op basis van een monitoring van effecten van de maatregelen en bestudering van ongevalgegevens ontstaat een beter inzicht in te nemen maatregelen in concrete situaties.

Maatregel	Kosteneffectiviteit (investering om 1 slachtoffer per jaar te voorkomen)
Ronde (enkelstrooks)	€ 195.000,-
Kruispuntplateau	€ 140.000,- (gebaseerd op schatting, wordt in najaar verder onderzocht)
Kantstrookverruwing (in combinatie met njo)	€ 50.000,-
Kantstrookverruwing	€ 415.000,-
Bermversteving	€ 800.000,-
Verwijderen van bomen binnen de obstakelafstand	Nog onbekend, lijkt erg kosteneffectief (resultaten van nader onderzoek afwachten)

4. Gedragsbeïnvloeding

Inleiding

Het Vervoerberaad Flevoland is verantwoordelijk voor het regionale verkeersveiligheidsbeleid als het gaat om gedragsbeïnvloeding in de vorm van educatie en voorlichting. Om hier invulling aan te geven stelt het Vervoerberaad jaarlijks het Regionaal Werkplan verkeersveiligheid Flevoland op. Dit werkplan is gebaseerd op het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland 2001-2005.

De projecten uit dit werkplan beperken zich niet tot op infrastructuur maar op de manier waarop mensen die deelnemen aan het verkeer zich gedragen. Hierbij moet gedacht worden aan projecten die zich richten op het dragen van de gordel in de auto, het gebruik van alcohol in het verkeer, verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs etcetera. In veel gevallen zijn het projecten die provincie-breed worden ingezet, in andere gevallen gaat het om lokale projecten. De initiatiefnemers van projecten die in het werkplan zijn opgenomen zijn zeer divers, van provincie en gemeenten tot politie, 3VO, scholen en de Fietzersbond.

Naast voorlichting en educatie is ook handhaving een vorm van gedragsbeïnvloeding. In de volgende paragraaf wordt apart aandacht besteed aan verkeershandhaving.

De basis: Het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland 2001-2005

Bij het opstellen van het Meerjarenprogramma is nadrukkelijk gekeken naar landelijke ontwikkelingen rond het concept- NVVP en rond Duurzaam Veilig. Daarnaast is ook het provinciale beleid en het gemeentelijke beleid op het gebied van verkeersveiligheid betrokken. Tot slot vormen de ontwikkelingen in de verkeers(on)veiligheid een belangrijke peiler bij het samenstellen van het Meerjarenprogramma.

Op basis van ongeval- en slachtofferanalyses, vigerend en te verwachten beleid, landelijke en regionale doel- en taakstellingen zijn voor de periode 2001-2005 de volgende acht aandachtsgebieden benoemd:

- Basisonderwijs
- Voortgezet onderwijs
- Bromfiets- en snorfiets
- Verkeerskennis en rijvaardigheid
- Rijden onder invloed
- Snelheidsbeheersing
- Beveiligingsmiddelen
- Algemene voorlichting

Per aandachtsgebied zijn diverse concrete projecten onderscheiden die gericht zijn op specifieke doelgroepen. Dit wordt in de jaarlijkse werkplannen verder uitgewerkt.

Er is, in tegenstelling tot het voorgaande meerjarenprogramma, voor gekozen om niet in het Meerjarenprogramma zelf per aandachtsgebied een bedrag vast te leggen. Dit geeft het Vervoerberaad meer flexibiliteit om in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen zoals ongevalcijfers. Het kan voorkomen dat het ene jaar relatief meer besteed wordt aan een aandachtsgebied dan een volgend jaar.

Prioriteiten stellen in het Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Flevoland

In het Regionaal Werkplan verkeersveiligheid Flevoland dat jaarlijks door het Vervoerberaad wordt opgesteld wordt het Meerjarenprogramma verder uitgewerkt in concrete projecten. Er worden veel projectvoorstellen ingediend voor een bijdrage. Aangezien het beschikbare bedrag, de Doeluitkering Verkeersveiligheid Flevoland, lager is dan de totale aanvragen moet het Vervoerberaad prioriteiten stellen. In 2002 is, bij het opstellen van het werkplan 2003, een methode ontwikkeld om deze prioriteiten te stellen.

Bij het stellen van de prioriteiten is in eerste instantie gekeken naar de beschikbare ongevalcijfers. Vervolgens zijn alle aanvragen aan de hand van een aantal criteria beoordeeld. Bij de uiteindelijke toekenning van projecten is gekeken naar de scores die de aanvraag heeft behaald naar aanleiding van de criteria en naar de verdeling van het beschikbare budget over de aandachtsgebieden met daarbij de ongevalcijfers in gedachten.

Prioriteiten naar aanleiding van ongevalcijfers voor de hele provincie

Bij het bepalen van de inzet rond gedragsbeïnvloeding wordt voornamelijk naar de volgende expositiematen gekeken:

- Slachtoffers naar leeftijd
- Slachtoffers naar vervoerwijze

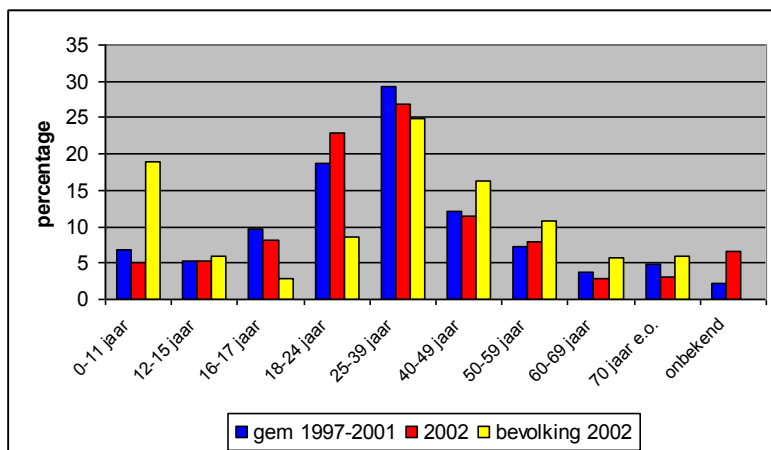
Deze twee indicatoren geven een beeld van de prioriteiten die gesteld kunnen en moeten worden als het gaat om de inzet van voorlichting en educatie. Toch wordt hierbij direct een kanttekening geplaatst. Het blijkt dat het aantal slachtoffers onder jonge kinderen relatief laag is. Toch heeft het Vervoerberaad aangegeven het belangrijk te vinden veel aandacht te besteden aan verkeerseducatie in het basisonderwijs. Gedragsbeïnvloeding is niet alleen reageren als het al te laat is, als er blijkbaar erg veel gebeurt met een bepaalde doelgroep, maar ook investeren in verkeersveilig gedrag aan de basis, bij jonge verkeersdeelnemers vanuit de gedachte 'jong geleerd is oud gedaan'.

Slachtoffers naar leeftijd

Slachtoffers in Flevoland naar leeftijd en bevolkingsomvang per leeftijdscategorie

leeftijdsgroep	gem. slachtoffers 1997-2001		2002		bevolking 2002	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%
0-11 jr	62,2	6,9 %	45	5 %	64.888	19,0 %
12-15 jr	48	5,3 %	48	5,3 %	20.503	6,0 %
16-17 jr	87,8	9,7 %	74	8,2 %	9.626	2,8 %
18-24 jr	170,2	18,8 %	205	22,8 %	29.345	8,6 %
25-39 jr	264	29,2 %	242	26,9 %	85.179	24,9 %
40-49 jr	109,6	12,1 %	104	11,5 %	55.197	16,2 %
50-59 jr	64,8	7,2 %	71	7,9 %	36.870	10,8 %
60-69 jr	33,2	3,7 %	25	2,8 %	19.506	5,7 %
70+ jr	43	4,8 %	28	3,1 %	20.607	6,0 %
onbekend	21	2,3 %	59	6,5 %	-	-
totaal	903,8	100 %	901	100 %	341.721	100 %

Slachtoffers in Flevoland naar leeftijd in relatie tot aandeel bevolking



Als in bovenstaande tabel en grafiek wordt gekeken naar de verdeling van het aantal slachtoffers over de verschillende leeftijdscategorieën in de periode 1997-2001 vergeleken met 2002 dan zijn er enkele kleine verschuivingen waar te nemen. Zo is het aandeel slachtoffers onder 18-24 jarige toegenomen met 4%. Het grootste aandeel van de slachtoffers valt in de categorieën 18-24 jaar, 25-39 jaar en 40-49 jaar.

De slachtoffers per leeftijdscategorie geven een duidelijker beeld als ze worden bekeken in relatie tot het aandeel van die leeftijdscategorie binnen de Flevolandse bevolking. Dan valt op dat bij de leeftijdsgroepen 16-17 en 18-24 de kwetsbaarheid het grootst is. Het aandeel in het aantal slachtoffers is veel

groter dan het aandeel van deze leeftijdsgroep in de bevolking. Hierdoor vormen deze leeftijdsgroepen een aandachtsgebied dat extra aandacht nodig heeft.

Opvallend is in 2002 het grote aandeel van de slachtoffers waarvan de leeftijd onbekend is.

Slachtoffers naar vervoerwijze

Vervoerwijze	gem. 1997-2001		2002	
Auto	481	53,2 %	505	56 %
Bestelauto	44	4,9 %	49	5,4 %
Vrachtauto	7,6	0,8 %	2	0,2 %
Bus	5,6	0,6 %	7	0,8 %
Motor	35,6	3,9 %	47	5,2 %
ov. Motorvoertuigen	1,4	0,2 %	0	0 %
Bromfiets	166	18,4 %	145	16,1 %
Snorfiets	6,4	0,7 %	15	1,7 %
Fiets	199,8	13,3 %	110	12,2 %
Voetganger	34,2	3,8 %	21	2,3 %
Overig	2,2	0,2 %	0	0 %
totaal	903,8	100 %	901	100 %

Als de periode 1997-2001 wordt vergeleken met de cijfers van 2002 dan zijn er geen grote verschuivingen waar te nemen in het aandeel van verschillende typen voertuigen waar de slachtoffers gebruik van hebben gemaakt. Het aandeel van de auto is licht gestegen. Het aandeel van de vrachtauto is sterk gedaald maar het blijft daarmee een klein aandeel. Het aandeel van de motor is wat toegenomen terwijl het aandeel van de bromfiets wat is gedaald. Het aandeel van de bromfiets is vrij groot als dit in relatie wordt bekeken met het aandeel in de reizigerskilometers. Met de bromfiets worden relatief weinig kilometers gemaakt. Het risico per gereden kilometer wordt daarmee alleen maar groter.

Naar aanleiding van deze cijfers kan geconcludeerd worden dat als het gaat om het vergroten van de verkeersveiligheid vooral ingezet moet worden op projecten voor de doelgroep 16-17 en 18-24, de bromfietzers en beginnende bestuurders. Ook de voorafgaande doelgroep is van groot belang om de jongeren te bereiken voordat ze de bromfiets gaan gebruiken.

Beoordeling projecten aan de hand van criteria

Tijdens de behandeling van het concept-werkplan 2002 heeft het Vervoerberaad aangegeven de huidige opzet van het werkplan voort te willen zetten. Om te komen tot keuzes is bij het opstellen van het werkplan 2002 een aantal criteria opgesteld die bij de behandeling van het werkplan 2003 zijn aangescherpt. De criteria richten zich onder andere op het bereik van het project, op de bijdrage aan verkeerseducatie en op de vraag of het inde gehele regio wordt uitgevoerd. Daarnaast zijn er criteria in verband met (landelijke) meerjarenafspraken of convenanten die zijn afgesloten. Voor de verschillende criteria is een weging afgesproken, niet aan ieder criterium wordt een even zwaar gewicht toegekend.

Aan de hand van scores die projecten krijgen voor elk criterium en de toegekende gewichten wordt een totaalscore berekend. Deze score vormt de basis om te besluiten de gevraagde subsidie al dan niet toe te kennen.

Bij de voorbereidingen voor het opstellen van het concept-werkplan 2004 is afgesproken dat de criteria die worden gebruikt nog eens goed bekeken zullen worden en indien nodig aangescherpt. Bij het werkplan 2003 zijn de ongevallencijfers wel meegenomen maar niet in de criteria. Het is op zich goed mogelijk om hier twee criteria voor toe te voegen. Op deze manier krijgen projecten die zich richten op voertuigen of op een leeftijdsgroep waar veel slachtoffers in vallen extra punten.

Verdeling middelen over de verschillende aandachtsgebieden

In het werkplan 2003 is ten opzichte van het voorgaande jaar een verschuiving in de middelen waar te nemen. Er is meer geld toegekend aan projecten die zich richten op verkeerskennis en rijvaardigheid. Dit zijn vooral projecten die zich richten op volwassenen en automobilisten. Aangezien dit een

probleem-doelgroep is lijkt deze verschuiving op zijn plaats. Bij het opstellen van het werkplan 2004 zal extra aandacht worden gevraagd voor de doelgroep jongeren. Dit naar aanleiding van de evaluatie van het VEVO-project in 2003 dat in 2004 een nieuwe impuls krijgt.

Bij de verdeling van middelen over de verschillende aandachtsgebieden moet wel een kanttekening worden gemaakt. Projecten die worden uitgevoerd door de organisatie die het project aanvraagt zijn 'goedkoper' dan projecten die worden uitbesteed omdat op dat moment ook personele kosten in rekening worden gebracht.

Effectiviteit van gedragsbeïnvloeding

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft onderzoek gedaan naar de effectiviteit van verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Voor infrastructurele maatregelen geldt dat na verloop van tijd vrij nauwkeurig een uitspraak over de effectiviteit van de maatregel kan worden gezegd. Het effect van gedragsbeïnvloeding op zich is niet bekend.

Er worden wel metingen gedaan rond projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding, bijvoorbeeld de bekendheid van campagnes of het aandeel van de bevolking dat de gordel draagt. Als dit percentage verandert, komt dit dan door de voorlichting over het onderwerp of door handhaving...? Dit is niet verder uit te splitsen. Vaak is juist de combinatie van voorlichting en handhaving van groot belang, niet alleen handhaven ook uitleggen waarom het zo belangrijk is dat we een gordel dragen en ons aan de maximumsnelheid houden. Ook de voorlichting over Duurzaam Veilig-maatregelen resulteert niet in een meetbaar verkeersveiligheidseffect. Toch is het wel noodzakelijk om draagvlak te creëren voor maatregelen die in het kader van Duurzaam Veilig genomen worden, bijvoorbeeld de aanleg van 30 km-zones.

De SWOV kan wel berekenen wat de effectiviteit is van het dragen van de gordel of van een lagere gemiddelde snelheid. Maar de inspanning die nodig is om ervoor te zorgen dat meer mensen hun gordel dragen of dat meer mensen zich aan die snelheidslimieten houden, dat is niet aan te geven.

De verwachting is dat verkeerseducatie een belangrijk effect heeft, als er maar genoeg aandacht aan wordt besteed. Misschien niet direct in de slachtoffercijfers onder kinderen en jongeren maar er wordt een basis gelegd voor het gedrag op de langere termijn. De houding ten aanzien van verkeersveiligheid wordt beïnvloed tot vanzelfsprekend veilig gedrag in het verkeer.

5. Verkeershandhaving

In 1995 heeft de provincie het initiatief genomen om samen te gaan werken met de politie op het gebied van verkeershandhaving. Aanvankelijk bestond deze samenwerking uit het beschikbaar stellen van camera's en camerakasten door de provincie en het operationeel houden van deze materialen door de politie. Later werd dit project breder en werden meer partijen betrokken zoals het Openbaar Ministerie en Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied. De rol van de provincie veranderde in een coördinerende rol op het gebied van communicatie en voorlichting rond het project.

In 2002 is een convenant gesloten tussen het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM), het regionale Openbaar Ministerie en de politie Flevoland. Hiermee is het regioplan Verkeershandhaving in Flevoland van start gegaan. De politie krijgt middelen (personeel en materieel) van BVOM om intensief te gaan handhaven op vijf speerpunten (helmgras), te weten:

1. Helm
2. Gordel
3. Roodlicht
4. Alcohol
5. Snelheid

Betrokkenheid provincie bij VerkeersTeam

Het regioplan verkeershandhaving in Flevoland wordt uitgevoerd door het VerkeersTeam van de politie Flevoland. Het VerkeersTeam bestaat uit de medewerkers van de politie die zich alleen maar bezig houden met verkeershandhaving, de administratieve afhandeling die daaruit voortkomt en de communicatie rond deze handhaving.

In de stuurgroep van het VerkeersTeam wordt uitvoering gegeven aan het convenant dat is afgesloten, er worden afspraken gemaakt over prioriteiten en concrete projecten die worden uitgevoerd. De provincie is betrokken bij en participeert in de stuurgroep van het VerkeersTeam zowel als wegbeheerder van de provinciale wegen als als coördinator van het regionale verkeersveiligheidsbeleid. In de stuurgroep hebben zitting de politie, Openbaar Ministerie (OM), Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM), gemeente Dronten (namens de WV & I) en de provincie.

Handhaving op provinciale wegen

Aan de hand van de ongevalcijfers op provinciale wegen en de blackspotlijsten is in een overleg tussen provincie en politie een aantal wegen en kruispunten gekozen die prioriteit krijgen bij snelheidshandhaving op provinciale wegen. Op basis van de mogelijkheden voor handhaving (door de politie) en de mogelijkheden tot het maken van infrastructurele aanpassingen (door de provincie) is een overzicht gemaakt van de inzet van provincie, politie en BVOM als het gaat om het veiliger maken van de gevaarlijkste kruispunten en wegvakken. Dit overzicht is door de stuurgroep vastgesteld. De afspraak is dat de politie op deze kruispunten en wegvakken extra handhaving pleegt.

Een overzicht van de maatregelen is opgenomen in bijlage 4.

Pilot trajectcontroles in Flevoland

In Nederland wordt een aantal proeven uitgevoerd met verschillende typen apparatuur voor trajectcontrole. Bij een trajectcontrole wordt op twee momenten de snelheid gemeten, Vervolgens wordt berekend wat de gemiddelde snelheid is geweest en ligt deze snelheid boven de toegestane snelheid dan kan de bestuurder een bekeuring verwachten. Het voordeel van deze controles is dat de snelheid op een heel traject omlaag gaat en niet alleen ter hoogte van een camerakast. Ook is de kans hierdoor kleiner dat iemand een boete krijgt omdat hij net even iets te hard reed terwijl hij zich eigenlijk het grootste deel van de rit keurig aan de limiet heeft gehouden.

In Flevoland zal een pilot plaatsvinden met mobiele trajectcontroles op provinciale wegen. Waarschijnlijk gaat deze pilot begin 2004 van start. In een overleg tussen provincie en politie is gekeken welke wegen hiervoor in aanmerking komen. Hierbij is gebruik gemaakt van een overzicht van de (letsel)ongevallen op provinciale wegen. Een aantal wegen staat vrij hoog in de lijst maar komt toch niet in aanmerking doordat op die weg bijvoorbeeld kruispunten zijn met een verkeerslicht. Hierdoor is de gemiddelde snelheid aan het eind van de route niet meer na te gaan.

Op basis van deze bespreking wordt een aantal wegen of weggedeeltes verder onderzocht omdat nog niet duidelijk is wat voor soort ongevallen daar veelal plaatsvinden. Naast de absolute ongevalcijfers is ook gekeken naar de spreiding van wegen over de regio. Een aantal wegen is afgevallen omdat daar recent reconstructies zijn gepleegd of deze binnenkort uitgevoerd zullen worden. De verwachting is dat deze wegen door deze reconstructies veiliger worden. Van een aantal andere wegen is in principe afgesproken dat deze gebruikt zullen worden. Het gaat om de volgende wegen (de cursief opgenomen wegen moeten nog verder bekeken worden):

weg	Opmerking
Hogering	Een klein deel van de Hogering, veel ongevallen
Marknesserweg	In studie, verwachting is dat veel van de ongevallen plaatsvinden op het fietspad, dan is trajectcontrole geen oplossing
Buitenring	
Dronterringweg	
Espelerweg	In studie, er is een 60 km-zone ingesteld, nagaan hoe het na deze reconstructie staat met de ongevallen
Spijkweg	Veel kop-staart door te hoge rijsnelheden
Domineesweg	
Biddingringweg	De problemen doen zich voor op het gedeelte met een snelheidslimiet van 80 km/uur
Banterweg	
Markerwaardijk	Scoort niet erg hoog per km. ivm de lengte van de weg maar ongevallen die zich voordoen zijn altijd ernstig.
Goiseweg	Weg met snelheidslimiet van 100 km/uur

Effectiviteit van verkeershandhaving

Voor de speerpunten waarop in de Regioplannen verkeershandhaving in inmiddels alle politieregio's gecontroleerd wordt is door de SWOV in samenwerking met BVOM de effectiviteit van de handhaving ingeschat. Dit op basis van de omvang van de handhavinginszets en de ervaringen die zijn opgedaan met deze vormen van handhaving en het effect op de letselongevallen.

Per speerpunt is de effectiviteit van de extra handhaving als volgt:

Snelheid	12,5%
Roodlicht	10%
Alcohol	25%
Gordel	onbekend
Helm	25%

Voor gordel kan alleen aangegeven worden wat de effectiviteit is van het dragen van gordels, niet de effectiviteit van de handhaving op het draagpercentage.

In deze schattingen is het effect van voorlichting en voorwaardenscheppende maatregelen ook verwerkt. Dit betekent dat alleen handhaving, zonder aanvullende voorlichting, een kleiner effect oplevert.

6. Integraal verkeersveiligheidsbeleid

Inleiding

Met integraal verkeersveiligheid wordt bedoeld de situatie waarbij alle actoren die bij verkeersveiligheid zijn betrokken de beschikbare middelen/ instrumenten tegen elkaar afwegen op met name de kosteneffectiviteit. Op basis van deze afweging wordt een integrale aanpak opgesteld. In dit hoofdstuk wordt gekeken in hoeverre er sprake is van een integrale aanpak in Flevoland op het gebied van verkeersveiligheid. Daarbij worden landelijke ontwikkelingen rond het concept-NVVP betrokken.

Huidige situatie in Flevoland

Zoals ook uit voorgaande hoofdstukken is gebleken worden er voor de verschillende verkeersveiligheids-maatregelen aparte plannen opgesteld. Hierbij wordt geprobeerd om andere betrokken op het gebied van verkeersveiligheid te betrekken. Zo wordt het concept-PMIT altijd behandeld in de Werkgroep Verkeersveiligheid en Infrastructuur (WV & I) van het Vervoerberaad Flevoland waarin o.a. alle gemeenten, politie en OM zitting hebben. Het Regionaal Werkpan Verkeersveiligheid Flevoland wordt opgesteld door het Vervoerberaad nadat advies is ingewonnen bij de WV & I. Het VerkeersTeam stelt activiteitenplannen op rond handhaving. Hierbij wordt overleg gepleegd met de provincie en met gemeenten als het gaat om projecten op provinciale c.q. gemeentelijke wegen. De wil is duidelijk aanwezig om elkaar te betrekken en ook het besef dat afstemming een meerwaarde oplevert. Ondanks deze afstemming is er geen sprake van integraliteit als daaronder wordt verstaan dat niet alleen binnen de plannen vergelijkbare alternatieven tegen elkaar worden afgewogen maar dat ook de verschillende maatregelen zelf tegen elkaar worden afgezet.

Landelijke ontwikkelingen: maatregelenmix

In het concept-NVVP wordt de nadruk gelegd op het belang van een integrale aanpak. Daarmee wordt bedoeld dat er sprake moet zijn van een samenhangende inspanning door samenwerkende partners. Een integrale veiligheidsbenadering richt zich op alle factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Aangezien oorzaken van verkeersonveiligheid vaak een combinatie zijn van factoren mens, voertuig en weg moet ook de aanpak om de veiligheid te verbeteren zich op alledrie de factoren richten. Het treffen van alleen infrastructurele maatregelen is niet voldoende, deze moeten worden ondersteund door handhavings- en educatieve maatregelen. De mix van maatregelen waarmee het meeste effect kan worden behaald kan per regio apart worden ingevuld, afgestemd op regionale problematiek en mogelijkheden.

Landelijke taakstelling, concept NVVP

In het concept-NVVP is een taakstelling opgenomen ten aanzien van het aantal verkeersslachtoffers in 2010. Deze taakstelling luidt dat in 2010 sprake moet zijn van een reductie van 30% van het aantal dodelijke slachtoffers en 25 % reductie van het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van 1998.

Deze landelijke taakstelling is vertaald naar voorlopige regionale taakstellingen, daarbij is rekening gehouden met regionale verschillen in bijvoorbeeld bevolkingsgroei. Voor Flevoland luidt de voorlopige taakstelling als volgt:

- Daling van het aantal verkeersdoden met 18% in 2010 t.o.v. 1998 met een maximum van 20 verkeersdoden in 2010.
- Daling van het aantal ziekenhuisgewonden met 9,5% in 2010 t.o.v. 1998 met een maximum van 253 ziekenhuisgewonden in 2010.

Deze taakstelling is anders dan de taakstelling die in Flevoland is opgenomen in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland 2001-2005. In beide gevallen is uitgegaan van de concept-doelstelling zoals opgenomen in het concept-NVVP en is deze herrekend naar Flevoland. Bij de vertaling in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland is hierbij alleen gekeken naar de bevolkingsgroei in Flevoland ten opzichte van Nederland terwijl bij de vertaling die landelijk gemaakt is ook andere regionale verschillen zijn meegenomen.

De landelijke vertaling van de doelstelling betreft een voorlopige doelstelling, zodra landelijk een definitieve doelstelling wordt vastgesteld zal de Flevolandse doelstelling daaraan worden aangepast.

In het concept-NVVP wordt ingezet op alle verschillende maatregelen die een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid te weten handhaving en regelgeving, voorlichting en educatie, aanpassing van wegen en spoorwegen en de toepassing van nieuwe technologie. Het concept-NVVP gaat ook uit van een betere integratie van verkeersveiligheidsbeleid in het algemene verkeers- en vervoersbeleid.

De tweede fase van Duurzaam Veilig wordt in het concept-NVVP ingezet. Provincies en kaderwetgebieden stellen in overleg met gemeenten en waterschappen maatregelenpakketten op. In deze maatregelenpakketten worden de verschillende maatregelen die in de regio worden ingezet tegen elkaar afgewogen en in samenhang met elkaar ingezet zodat de effectiviteit van de maatregelen zo groot mogelijk is. Het gaat hier dus om een integrale benadering van verkeersveiligheid.

Indicatief Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Flevoland 2002-2010

De voorlopige regionale taakstelling is in de regio niet verder uitgesplitst naar de verschillende wegbeheerders. Wel is door de regio, op basis van de voorlopige taakstelling, een indicatief maatregelenpakket opgesteld waarin wordt aangegeven met welke maatregelen en tegen welke kosten de regionale taakstelling haalbaar is. Deze maatregelen richten zich op de drie elementen infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en handhaving.

Om de maatregelenpakketten op te kunnen stellen is een computerprogramma ontwikkeld, de 'verkeersveiligheidsverkenner' waarin alle in te zetten middelen kunnen worden ingevoerd zodat een beeld ontstaat van het te verwachten resultaat. Op deze manier kunnen verschillende scenario's worden doorgerekend en kan een bewuste keus worden gemaakt tussen verschillende soorten maatregelen op basis van de effectiviteit ervan.

Zes scenario's doorgerekend

In het indicatieve maatregelenpakket zijn in totaal zes scenario's doorgerekend met behulp van de verkeersveiligheidsverkenner. Hierbij zijn alleen infrastructurele maatregelen doorgerekend. In de verkeersveiligheidsverkenner wordt ook rekening gehouden met het effect van handhaving en een aantal landelijke maatregelen op het gebied van voertuigtechnologie en maatregelen zoals de invoering van een praktijkexamen voor brom- en snorfietsers, de invoering van de voorreflector voor de fiets en de kentekening van brom- en snorfietsers.

Omdat de verkeersveiligheidsverkenner weinig inzicht kon geven in het effect van gedragsbeïnvloedende maatregelen en projecten, en vanwege het tijdsbestek waarin het indicatieve maatregelenpakket moest worden samengesteld is dit niet meegenomen. Dit betekent niet dat het beleid zich de komende jaren alleen op infrastructuur zal richten. In het concept-NVVP wordt het belang van de maatregelenmix en van educatie en voorlichting juist onderstreept. De verkeersveiligheidsverkenner biedt weinig mogelijkheden voor een werkelijk integrale aanpak. Hiervoor is meer overleg met de betrokken partners noodzakelijk en daar was onvoldoende tijd voor. Bij de samenstelling van het definitieve maatregelenpakket zal meer aandacht worden besteed aan de gedragsbeïnvloedende maatregelen, wellicht dat dan ook meer bekend is over de effectiviteit van deze maatregelen.

Taakstelling niet haalbaar

Uit dit maatregelenpakket blijkt dat zelfs bij de inzet van het meest kosteneffectieve scenario de voorlopige taakstelling niet haalbaar is tenzij het Rijk extra financiële middelen beschikbaar stelt. Inmiddels zijn nog geen definitieve maatregelenpakketten opgesteld door de landelijke ontwikkelingen rond het NVVP dat nog niet is vastgesteld. Een tweede knelpunt zijn de voorgenomen bezuinigingen die een negatief effect hebben op de landelijke taakstellingen en daarmee ook op de doorvertaling van deze taakstelling naar regionale taakstellingen.

Van indicatief naar definitief Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Flevoland

Het was de bedoeling dat op basis van de indicatieve maatregelenpakketten die door iedere regio zijn opgesteld overleg met de minister zou plaatsvinden over de regionale taakstellingen. Op basis van dit overleg en de financiële middelen die de regio zou krijgen om uitvoering te geven aan de maatregelenpakketten zouden afspraken gemaakt worden over definitieve taakstellingen. Inmiddels zijn er landelijk een aantal ontwikkelingen die dit proces hebben vertraagd. Zo is het concept-NVVP niet vastgesteld en zal het gewijzigd worden. Ook de val van het kabinet en de verkiezingen hebben

vertragend gewerkt. Veranderingen in de economie hebben ook gevolgen voor het opstellen en de uitvoering van definitieve maatregelenpakketten. Door de minister van Verkeer en Waterstaat was een beroep gedaan op vrijkomende ICES-middelen om de uitvoering van de maatregelenpakketten te financieren.

Helaas vallen de vrijkomende ICES-middelen tegen waardoor het onwaarschijnlijk is dat voldoende budget beschikbaar is om de taakstellingen te halen.

Het is nog onduidelijk hoe het NVVP er straks uit gaat zien. Wel is duidelijk dat er sprake is van forse bezuinigingen en van bijgestelde doelstellingen als het gaat om verkeersveiligheid. De doelstellingen zijn minder ambitieus geformuleerd. Deze ontwikkelingen vormen een extra stimulans om de maatregelenmix waar op wordt ingezet zo effectief mogelijk te laten zijn.

De verwachting is dat in de nabije toekomst een verdere invulling gegeven wordt aan het opstellen van de definitieve maatregelenpakketten.

Naar een meer integraal verkeersveiligheidsbeleid

Als het proces van de maatregelenpakketten een vervolg krijgt dan verdient het de aanbeveling om het definitieve maatregelenpakket zo integraal mogelijk op te stellen. Het is waarschijnlijk niet haalbaar om de verschillende middelen rond handhaving en infrastructuur/ gedragsbeïnvloeding tegen elkaar af te wegen. Wel kan gestreefd worden naar een zo effectief mogelijk inzet van de verschillende middelen waarbij ze zoveel mogelijk in afstemming met elkaar worden ingezet.

Coördinerende rol voor Vervoerberaad

Het Vervoerberaad is een overleg tussen provincie, gemeenten en Rijkswaterstaat. In dit overleg vindt afstemming plaats over diverse onderwerpen op het gebied van verkeer en vervoer en besluitvorming over de inzet van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. De structuur van het Vervoerberaad kan worden ingezet om meer integraal verkeersveiligheidsbeleid te formuleren. Alle overheden zijn vertegenwoordigd en ook maatschappelijke organisaties zijn via de WV & I betrokken bij de totstandkoming van beleid. Wel zou een formelere betrokkenheid tussen Vervoerberaad, politie Flevoland en Openbaar Ministerie moeten worden opgezet om ook handhaving in dit integrale plan te betrekken.

Landelijk worden enkele pilots georganiseerd (Zeeland, Utrecht en BRU) om de samenwerking tussen lokaal en regionaal bestuur en politie en Openbaar Ministerie zoveel mogelijk te bevorderen. Deze pilots moeten best-practices opleveren voor een goede samenwerking tussen regionale en lokale partijen op verkeersveiligheidsgebied. Voor deze pilots is een model-bestuursovereenkomst opgesteld om een evenredige invloed van de verschillende partijen vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid te waarborgen. Er wordt een overeenkomst gesloten die bindend is. De ervaringen die worden opgedaan met de drie pilots kunnen wellicht in Flevoland worden gebruikt bij het opstellen van een integraal maatregelenpakket verkeersveiligheid.

Totdat er sprake is van een gezamenlijk, integraal verkeersveiligheidsplan, moet de huidige interactie tussen de verschillende partners worden voortgezet en waar mogelijk verstevigd. Op deze manier worden instrumenten op het gebied van verkeersveiligheid zo effectief mogelijk ingezet.

7. Samenvatting en aanbevelingen

Ongevallen en slachtoffers op provinciale wegen

Ondanks de lichte daling van het aantal letselongevallen in 2002 ten opzichte van 2001 is de conclusie dat het aantal letselongevallen op provinciale wegen toeneemt. Het aantal dodelijke ongevallen fluctueert sterk (door de relatief kleine aantallen) waardoor het niet mogelijk is een verantwoorde uitspraak te doen over mogelijke trends. Als de cijfers worden herrekend naar driejarige gemiddelden worden de sterke fluctuaties genivelleerd. Om te voorkomen dat we ons laten leiden door incidenten wordt bij de analyse van cijfers meestal gekeken naar het totaal van ernstige ongevallen (letsel en dodelijk samen), dit geeft een betrouwbaarder beeld van de verkeersveiligheidsproblematiek.

Ongevalstypen die op provinciale wegen veel voorkomen zijn flank-ongevallen, eenzijdige ongevallen en kop-staart-ongevallen. De meeste slachtoffers op provinciale wegen vallen in de leeftijdsgroepen 18-24 jaar en 25-39 jaar. De leeftijdsgroepen waar het aandeel in het aantal letselongevallen hoger is dan het aandeel in de Flevolandse bevolking zijn de groepen 16-17 jaar, 18-24 jaar en 25-39 jaar.

De cijfers van de afgelopen jaren zijn niet zodanig aan verandering onderhevig dat deze direct aanleiding zijn om een verschuiving voor te stellen in het beleid, vooropgesteld dat de cijfers op een goede manier betrokken worden bij de beleidsvorming. Gesignaleerd wordt dat de gestelde doelstellingen nog niet in zicht zijn, dit geldt zowel voor de slachtoffers op provinciale wegen als voor het totaal aantal slachtoffers in Flevoland. Het grote aantal dodelijke ongevallen dat tot nu toe in 2003 heeft plaatsgevonden is zorgelijk.

Landelijke ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat er nog geen definitieve doelstelling voor 2010 is vastgesteld. In het concept-NVVP is wel een doelstelling genoemd die is vertaald naar een voorlopige Flevolandse doelstelling. Als een definitieve doelstelling wordt geformuleerd zal deze naar alle regio's worden doorvertaald. Flevoland zal haar eigen doelstelling waarschijnlijk aanpassen aan deze nieuwe doelstelling.

Infrastructuur

De beschikbare ongeval- en slachtoffercijfers en dan met name de blackspotlijsten spelen een grote rol bij de samenstelling en actualisering van het PMIT. Naast verkeersveiligheid spelen ook bereikbaarheid, koppeling met andere werkzaamheden (ook van andere wegbeheerders), de koppeling aan niet-jaarlijks-onderhoud en de samenhang met andere beleidsterreinen van de provincie een rol bij de programmering en bij de keuze voor bepaalde maatregelen.

Bij het aanpakken van gevaarlijke kruispunten zijn er verschillende opties te weten de aanleg van rotondes, het plaatsen van een verkeersregelininstallatie of een kruispuntplateau. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is de aanleg van een enkelstrooks rotonde het meest effectief. De keuze voor het toepassen van maatregelen wordt bepaald door de ongevalcijfers, de intensiteit van het verkeer, het type weg en de beschikbare financiële middelen.

Wegvakken worden veiliger gemaakt door de weg in te richten volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dit betekent het aanbrengen van nieuwe belijning, kantstrookverruwing, bermversteviging en een verruiming van de obstakelafstanden effectieve maatregelen. Binnen Duurzaam Veilig wordt het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding ook wenselijk geacht maar dit wordt in Flevoland niet toegepast. In plaats daarvan wordt wel een dubbele doorgetrokken asstreep aangebracht op weggedeelten waar inhalen gevaarlijk is.

Gedragbeïnvloeding

Op basis van het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland 2001-2005 stelt het Vervoerberaad jaarlijks het Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Flevoland op. In het Meerjarenprogramma zijn de volgende acht aandachtsgebieden benoemd: basisonderwijs, voortgezet onderwijs, bromfiets en snorfiets, verkeerskennis en rijvaardigheid, rijden onder invloed, snelheidsbeheersing, beveiligingsmiddelen en algemene voorlichting.

In het Meerjarenprogramma is niet per aandachtsgebied een richtbudget opgenomen. Dit geeft het Vervoerberaad de flexibiliteit om in te spelen op actuele ontwikkelingen zoals de ongevalcijfers.

Projecten die worden ingediend voor het Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Flevoland worden beoordeeld aan de hand van een aantal criteria. Voor het werkplan 2003 waren er geen criteria opgesteld rond de slachtoffercijfers. Bij de behandeling van de aanvragen voor het werkplan 2004 kunnen dergelijke criteria worden toegevoegd.

Op basis van de slachtoffercijfers voor de hele provincie, en dan met name de slachtoffers naar leeftijd en slachtoffers naar vervoerwijze, wordt geconcludeerd dat vooral moet worden ingezet op projecten die zich richten op de doelgroep 16-17 jaar en 18-24 jaar, de bromfietzers en de beginnende bestuurders. Ook aandacht voor de voorafgaande leeftijdsgroepen, de basisschoolleeftijd en de groep van 12-15 jaar zijn van groot belang om de jongeren te bereiken voordat ze de bromfiets gaan gebruiken en voordat ze rijles nemen.

Naast aandacht voor beginnende bestuurders is ook aandacht voor de rijbewijsbezitter in het algemeen erg belangrijk omdat meer dan helft van de slachtoffers (56%) zich verplaatst met de auto. Daarnaast vormen bromfietzers (16,1%) en fietsers (12,2%) grote groepen slachtoffers.

Het is erg moeilijk om een goed gefundeerde uitspraak te doen over de effectiviteit van gedragsbeïnvloeding op de verkeersveiligheid. Dit terwijl het belang van gedragsbeïnvloeding vrijwel unaniem wordt onderstreept, met name de combinatie van gedragsbeïnvloeding met handhaving en/of infrastructurele maatregelen.

Verkeershandhaving

Het overleg tussen VerkeersTeam en provincie (en ook andere wegbeheerders) over verkeershandhaving komt nu goed op gang. Gezamenlijk wordt, op basis van ongevallencijfers bepaald welke maatregelen worden genomen, hetzij infrastructureel hetzij op het gebied van voorlichting of handhaving. De handhaving op provinciale wegen richt zich voornamelijk op snelheid en roodlichtnegatie.

Het overleg met het VerkeersTeam vraagt continue aandacht om actuele ontwikkelingen, nieuwe blackspots, te signaleren en op te nemen in het programma.

In 2004 gaat het VerkeersTeam van start met een pilot traject-controles. Op basis van de letselongevallen op provinciale wegen en technische beperkingen in verband met het systeem is met de politie een lijst samengesteld van wegen waar deze trajectcontroles plaats gaan vinden.

Het effect van verkeershandhaving is zeker aanwezig. Deze effectiviteit wordt vergroot door de combinatie met andere maatregelen op het gebied van infrastructuur en voorlichting.

Integraal verkeersveiligheidsbeleid

Op dit moment worden in Flevoland afzonderlijke plannen gemaakt voor de verschillende elementen van verkeersveiligheid. In de WV & I en in het Vervoerberaad vindt afstemming plaats over de verschillende beleidsvelden en wordt ook samengewerkt tussen verschillende partners die uiteindelijk allemaal het doel nastreven om Flevoland verkeersveiliger te maken. Er is nog geen sprake van integraal verkeersveiligheidsbeleid waarbij alle beschikbare maatregelen tegen elkaar kunnen worden afgewogen.

Voor de verschillende typen maatregelen worden in afzonderlijke plannen aparte afwegingen gemaakt. In al deze plannen worden de ongeval- en slachtoffercijfers nadrukkelijk betrokken bij de keuze tussen verschillende maatregelen. We zijn nog niet zover dat we de afweging maken tussen de drie beleidsvelden hoewel daarmee wellicht wel meer effect te behalen is. Met het opstellen van het indicatief maatregelenpakket is hiermee een begin gemaakt maar in de praktijk wordt deze afweging (nog) niet gemaakt. Wellicht dat het opstellen van het definitieve maatregelenpakket een goed moment is om te proberen de verschillende beleidsterreinen meer integraal te overzien en op elkaar af te stemmen. Het Vervoerberaad zou hierbij een coördinerende en sturende rol kunnen vervullen. Een formelere betrokkenheid tussen Vervoerberaad, politie en Openbaar Ministerie zou moeten worden opgezet om ook handhaving op een goede manier in dit integrale plan te betrekken.

Aanbevelingen

Op basis van bovenstaande samenvatting en conclusies worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Om de verkeersveiligheidsdoelstellingen te kunnen halen moet worden ingezet op een verdere optimalisatie van de inzet van bestaande middelen. Daarnaast moet worden gezocht naar mogelijkheden om meer provinciaal geld in te zetten om de verkeersveiligheid door middel van infrastructurele maatregelen te verbeteren.
- Bij de selectie van locaties die in aanmerking komen voor een reconstructie om de verkeersveiligheid te verbeteren moet blijvend worden ingezet op de blackspots.
- Bij reconstructies moet zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van zo effectief mogelijke maatregelen. In afwachting van het onderzoek naar het effect van het weghalen van bomen op de verkeersveiligheid betekent dit voor wegvakken het op grotere schaal aanbrengen van kantstrookverruwing en bermversteving en voor kruispunten het aanleggen van rotondes.
- Bij de WV & I en het Vervoerberaad aandringen op het beter betrekken van de ongeval- en slachtoffercijfers bij het opstellen van het Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Flevoland 2004.
- Het overleg met het VerkeersTeam over de inzet van handhaving op provinciale wegen en kruispunten moet worden voortgezet en geïntensiveerd waarbij nadruk moet liggen op de meest gevaarlijke locaties.
- Bij het opstellen van het definitieve maatregelenpakket ernaar te streven de inspanningen op het gebied van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en handhaving zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen om te komen tot een zo effectief mogelijke mix van maatregelen. Het Vervoerberaad kan hierin een coördinerende rol vervullen.

Bronnen

Afdeling Wegen en Verkeer Provincie Flevoland (2001), Bouwsteen Investerings Landwegen 2002-2016.

Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (2001), Maatregel-Wijzer Verkeersveiligheid.

Ligtermoet en Louwerse BV (2002), Indicatief Maatregelenpakket Verkeersveiligheid Flevoland 2002-2010.

Provincie Flevoland (2000), Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Flevoland.

Provincie Flevoland (2002), Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2003-2007.

Vervoerberaad Flevoland (2000), Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Flevoland 2001-2005.

Vervoerberaad Flevoland (2002), Regionaal Werkplan Verkeersveiligheid Flevoland 2003.

Diverse websites

www.swov.nl

<http://duurzaam-veiligverkeer.com>

www.rws-avv.nl

Bijlage 1
Top-15 gevaarlijke kruispunten provinciale wegen

2000-2002	Gemeente	Kruispunt	letselgevallen			Gewogen totaal**	Maatregelen (uitgevoerd/gepland)
			Totaal	Waarvan dodelijk	UMS*		
1	Almere	Hogering Karperweg	10	2	15	115	Reconstructie in 2003, betere zichtbaarheid verkeerslichten door aanpassen lengteprofiel en plaatsing roodlichtcamera
2	Almere	Buitenring Grote Vaartweg	6	0	4	64	Reconstructie in 2002/2003, extra opstelstroken
3	Almere	Hogering Markerdreef	4	0	22	62	Reconstructie in 2003, extra opstelstroken
4	Dronten	Rietweg Swifterweg	5	1	10	60	Reconstructie in 2004, rotonde (in concept PMIT 2004-2009 doorgeschoven naar 2005)
5	Zeewolde	Ganzenweg Pluvierenweg	5	0	4	54	Kruispunt vervalt 2004 ivm reconstructie Ganzenweg
6	Almere	Aansluiting A6 Tussenring	4	0	7	47	Reconstructie in 2002, turbo-rotonde
7	Dronten	Biddingringweg Dronterringweg	4	0	5	45	Reconstructie in 2004, rotonde
8	Zeewolde	Spiekweg Bosruiterweg / Baardmeesweg	4	0	5	45	Maatregelen bij onderhoud 2006/2007
9	Zeewolde	Gruttoweg Vogelweg	4	1	1	41	Reconstructie in 2002, kruispuntplateau
10	Zeewolde	Flediteweg Nijkerkerweg	4	1	1	41	Reconstructie in 2005/2006
11	Urk	Domineesweg Meep	4	0	1	41	-
12	Zeewolde	Gooise weg Nijkerkerweg	3	0	9	39	Reconstructie in 2005/2006, rotonde
13	Lelystad	Markerwaarddijk Houtribweg	3	0	8	38	Reconstructie in 2004, turbo-rotonde
14	Zeewolde	Gooise weg Larserweg	3	0	8	38	Roodlichtcamera geplaatst in 2001, reconstructie in 2002, extra rijstrook. Maatregelen bij onderhoud in 2005, extra opstelstrook uit richting Harderwijk
15	Dronten	Drontermeerdijk Elburgerweg	3	0	6	36	-

* ums= uitsluitend materiele schade

** in de kolom 'gewogen' zijn dodelijke en letselgevallen 10 keer zo zwaar meegerekend als ongevallen waarbij alleen sprake was van materiele schade.

Bijlage 2
Top-15 gevaarlijke provinciale wegen

Letselongevallen op wegen per kilometer 2000 t/m 2002

2000-2002	Weg	Letselongevallen 2000-2002	Weglengte (in km)	Letselongevallen (per km)	Maatregelen (uitgevoerd/ gepland)
1	Marknesserweg	18	6,4	2,79	Maatregelen in 2006
2	Hogering	17	9,3	1,83	Maatregelen in combinatie met onderhoud, in gedeelten periode 2003-2006
3	Spijkweg	13	8,3	1,57	Reconstructie in 2001: by pass bij rotonde om kop-staart te voorkomen
4	Knardijk	6	3,9	1,54	Opgelost door aanleg aquaduct 2002/2003
5	Espelerweg	11	7,2	1,53	Reconstructie in 2001, aanleg 60-km gebied
6	Banterweg	7	5,2	1,35	-
7	Zeewolderdijk	5	4,0	1,25	-
8	Staartweg	4	3,5	1,14	Gedeelte wordt overgedragen aan gemeente die reconstructie uitvoert 2002/2003. Resterend deel maatregelen in combinatie met onderhoud 2006/2007
9	Dronerringweg	8	7,9	1,02	-
10	Buitenring	8	8,1	0,99	-
11	Bremerbergweg	4	4,1	0,98	-
12	Vollenhoverweg	6	6,2	0,96	Reconstructie in 2003, vervangen hoge brug Marknesse voor een duiker
13	Schokkerringweg	6	6,7	0,90	Reconstructie in 2004, nieuwe inrichting waarbij (smalle) brug over Palentocht wordt vervangen door een duiker.
14	Kuinderweg	8	9,3	0,86	-
15	Ganzenweg	5	6,0	0,83	Reconstructie in 2003-2005, baanverdubbeling

Bijlage 3

Dodelijke ongevallen op wegen van de provincie Flevoland 2000-2002

Datum	Locatie	Gemeente	Vervoerwijze	Geslacht	Leeftijd	Ongevalsoorzaak	Aard ongeval
29-02-00	N302	Lelystad	Auto-vrachtauto	Man	79	?	Frontaal
29-03-00	N306	Dronten	Auto-overig	Man	23	Overstekende dieren	Eenzijdig
04-05-00	N301	Zeewolde	Auto-auto	V,v,v,m	21,27,23,19	Geen voorrang verlenen	Flank
05-05-00	N704	Zeewolde	Auto-eenzijdig	Man	26	Te snel rijden, van weg in water	Eenzijdig
13-05-00	N710	Dronten	Auto-auto	V,m	15,39	Geen voorrang verlenen	Flank
22-06-00	N706	Zeewolde	Auto-auto	M,m,m	67,24,36	Geen voorrang verlenen	Flank
25-06-00	N307	Dronten	Auto-overig	M,m,m	30,44,32	Links inhalen	Vast voorwerp, eenzijdig
02-08-00	N704	Zeewolde	Auto-overig	Man	21	Overstekende dieren	Eenzijdig
08-08-00	N706	Zeewolde	Auto-overig	Man	54	Verliest macht over stuur	Vast voorwerp, eenzijdig
08-10-00	N702	Almere	Auto-auto	V,m,m	41,48,35	Roodlichtnegatie	Flank
12-10-00	N307	Dronten	Auto-auto	M,m	30,54	Links inhalen	Flank
22-11-00	N331	Noordoostpolder	Auto-vrachtauto	V,m,v	18,25,66	Als obstakel op weg	Flank
24-11-00	N702	Almere	Auto-auto	Man	43	Onvoldoende afstand bewaren	Kop-staart
28-11-00	N715	Noordoostpolder	Auto-overig	Man	35	?	Vast voorwerp, eenzijdig
17-12-00	N331	Noordoostpolder	Auto-overig	Man	83	Slaap/ziekte	Vast voorwerp, eenzijdig
24-12-00	N309	Dronten	Auto-overig	Vrouw	32	Slip door sneeuw	Vast voorwerp, eenzijdig
06-01-01	N305	Dronten	Auto-voetganger	Man	12	Onvoorzichtig weg oversteken	Voetganger
20-01-01	N306	Dronten	Auto-voetganger	Man	52	Teveel rechts rijden (voetg. op weg)	Voetganger
04-02-01	N309	Dronten	Auto-auto	V,m,m	53,56,27	Slip door sneeuw	Frontaal
08-05-01	N305	Zeewolde	Auto-auto	M,v	58,38	Links inhalen	Frontaal
08-06-01	N306	Dronten	Auto-overig	Man	34	?	Vast voorwerp, eenzijdig
02-10-01	N707	Zeewolde	Auto-vrachtauto	Vrouw	62	Onvoldoende rechts rijden	Frontaal
20-10-01	N702	Almere	Motor-overig	Vrouw	42	Teveel rechts rijden	Vast voorwerp, eenzijdig
21-01-02	N702	Almere	Vrachtauto-motor	Man	33	Fout/onvoldoende voorsorteren	Flank
14-02-02	N302	Lelystad	Auto-vrachtauto	Man	41	?	Frontaal
17-02-02	N331	Noordoostpolder	Auto-auto	V,m,m	73,78,34	Slip door olie	Frontaal
17-02-02	N704	Zeewolde	Auto-overig	Man	21	Fout bocht doorrijden	Vast voorwerp, eenzijdig
04-07-02	N352	Noordoostpolder	Auto-overig	Man	54	Van weg geraakt (vangr./ bermbev)	Vast voorwerp, eenzijdig
12-07-02	N709	Dronten	Fiets-vrachtauto	Man	13	Geen voorrang verlenen	Flank
25-07-02	N307	Lelystad	Auto-vrachtauto	V,m	16,19	Geen voorrang verlenen	Flank
24-09-02	N352	Noordoostpolder	Bromfiets-auto	Vrouw	42	?	Flank

25-10-02	N712	Noordoostpolder	Vrachtauto-auto	M,v	19,49	Geen voorrang verlenen	Flank
----------	------	-----------------	-----------------	-----	-------	------------------------	-------

32 ongevallen op provinciale wegen

52 doden op provinciale wegen

Dodelijke ongevallen in Flevoland 2003 (t/m 1 augustus 2003)

Datum	Locatie	Plaats	Bibeko/ Bubeko	Vervoerwijze	Geslacht	Leeftijd	Ongevalsoorzaak
12-01-03	Vollenhoverweg	Marknesse	Buiten	Auto	Man	19	Berm
23-01-03	Buitenring	Almere	Buiten	Auto	Man	40	Herseninfarct
13-02-03	Kamperweg	Ens	Buiten	Auto	Vrouw	20	Voorrang
20-02-03	Slingerweg	Zeewolde	Buiten	Auto	Vrouw	30	Berm
27-03-03	A-6	Lelystad	Buiten	Motor	Man	?	Mist
01-04-03	Beverweg	Swifterbant	Buiten	Auto	Man	44	Frontaal
11-04-03	Houtribweg	Lelystad	Buiten	Auto	Man	68	Verkeerde weghelft
14-04-03	Spiekweg	Zeewolde	Buiten	Auto	Man	19	Voorrang
17-04-03	Hollandse Dreef	Almere	Binnen	Motor	Man	25	Snelheid in de bocht
23-04-03	Larserweg	Lelystad	Buiten	Fiets	Man	68	Overstekende fiets
12-05-03	Tollebekerweg	Buiten	Buiten	Auto	M, m, v	19,18,16	Berm
29-05-03	Vrijheidsdreef	Almere	Binnen	Auto	M, m	29,6	Snelheid/alcohol
05-06-03	Binnenhavenweg	Lelystad	Binnen	Fiets	Man	79	Voorrang
09-06-03	Houtribdijk	Lelystad	Buiten	Auto	Man	69	Keren op autoweg
13-06-03	Alkmaargracht	Almere	Binnen	Bromfiets	Man	16	Voorrang busbaan
14-06-03	A-6	Almere	Buiten	Auto	Vrouw	60	Onbekend
22-06-03	Julistraat/Tijdpad	Almere	Binnen	Bromfiets	Man	39	Voorrang
30-06-03	Zeewolde	Zeewolde	Buiten	Auto	Man	44	Berm
02-07-03	Koopmanshof	Lelystad	Binnen	Voetganger	Man	85	Voorrang
05-07-03	A-6	Almere	Buiten	Auto	Man	49	Achterop gereden
06-07-03	Banterweg	Bant	Buiten	Bromfiets	Man	17	Berm
21-07-03	Houtribweg	Lelystad	Buiten	Auto	V, v	74, 77	Voorrang
22-07-03	Biddingweg	Dronten	Buiten	Auto	M, m	12, 11	Voorrang
01-08-03	Biddingringweg	Dronten	Buiten	Motor	Man	45	Voorrang

24 aanrijdingen

29 doden

12 aanrijdingen op provinciale wegen

14 doden op provinciale wegen

Bijlage 4

Handhaving en aanvullende maatregelen ter verbetering verkeersveiligheid provinciale wegen en kruispunten

Met de politie heeft overleg plaatsgevonden over de inzet van (extra) handhaving op de gevaarlijkste provinciale kruispunten en wegvakken. Bij deze bespreking is gebruik gemaakt van de ongevalgegevens en reconstructieplannen zoals opgenomen in het PMIT. De volgende locaties zijn onderzocht:

- Top-10 gevaarlijkste kruispunten in provinciale wegen
- Top-5 gevaarlijkste wegvakken op provinciale wegen

Naar aanleiding van dit overleg is onderstaand overzicht opgesteld met voorstellen voor maatregelen op het gebied van zowel handhaving als infrastructuur. Dit voorstel is in de stuurgroep van het VerkeersTeam vastgesteld, de politie steekt extra tijd in de handhaving op onderstaande punten.

Onderstaand is in de rechterkolom de voorgestelde handhavingmaatregel aangegeven.
(RL = roodlichtkast, Sn = snelheidkast, mobiel = mobiele snelheidscontrole)

Top-10 gevaarlijkste kruispunten provinciale wegen	Handhaving
<ul style="list-style-type: none">• Hogering-Karperweg<ul style="list-style-type: none">• Roodlichtnegatie, kop-staart• Kast voor roodlichtnegatie aanwezig• Provincie heeft opdracht gegeven tot studie voor reconstructie• Politie wordt betrokken bij studie• Uitvoering in 2003• Provincie voert in april aanpassing tot ook snelheidscontrole uit	RL + Sn
<ul style="list-style-type: none">• Houtribweg-Markerwaarddijk<ul style="list-style-type: none">• Voorrang, doorgang, kop-staart• Geen permanente handhaving• Provincie voert samen met gemeente studie naar reconstructie uit• Reconstructie eind 2002/begin 2003	Mobiel
<ul style="list-style-type: none">• Rietweg-Swifterweg<ul style="list-style-type: none">• Voorrang,• Beperkt aantal ongevallen maar ernstige afloop,• Hoge snelheid Swifterweg, sluiproute• Reconstructie 2004 (rotonde)• Geen camerakast voor snelheid plaatsen i.v.m. ontbreken toezicht	Mobiel
<ul style="list-style-type: none">• Buitenring-Grote Vaartweg-Polderdreef<ul style="list-style-type: none">• Voorrang, kop-staart• Capaciteitsproblemen• Reconstructie eind 2002 (meer opstelstroken)• Daarin meenemen camerakasten roodlichtnegatie en snelheid (prov.)	RL + Sn
<ul style="list-style-type: none">• Hanzeweg-Drontermeerdijk<ul style="list-style-type: none">• Rtonde aangelegd eind 2001	
<ul style="list-style-type: none">• A6-Tussenring<ul style="list-style-type: none">• Voorrang, kop-staart• Capaciteitsproblemen• Reconstructie eind 2002, turbo-rotonde	

- A6-Muntweg
 - Voorrang
 - Snelheid, zichtbeperking i.v.m. geleiderail
 - Reconstructie na 2006
 - Plaatsen camerakast voor snelheid nabij kruispunten (verplaatsen van Staartweg) Sn
- Elburgerweg-Drontermeerdijk
 - Kop-staart, veel u.m.s., geen voorrang
 - Geen probleem snelheid, maar afleiding door passage brug, etc
- Biddingringweg-De Wissel
 - Voorrang
 - Ruim kruispunt, hoge snelheid, oversteek fietsers
 - Geen camerakast i.v.m. ontbreken toezicht Mobiel
- Gooiseweg-Nijkerkerweg
 - Voorrang
 - Snelheid hoofdweg 100 km/uur
 - Geen specifieke snelheidshandhaving

Top-5 gevaarlijkste provinciale wegvakken

- Marknesserweg
 - 17 ongevallen, 3 bromfiets, voorrang/frontaal/eenzijdig
 - fietsers, groepen, inhalen
 - bij Emmeloordseweg en Kuinderweg
 - plaatselijk inhaalverbod instellen
 - plaatsen camerakast bij Kuinderweg voor snelheid (verplaatsen van Dronterweg) Sn
 - geen camerakast bij Emmeloordseweg i.v.m. ontbreken toezicht Mobiel
 - gedrag fietsverkeer ochtendspits Gedrag
- Hogering
 - 41 ongevallen
 - 20 voorrang, 10 kop-staart, 7 eenzijdig, weekend, 's middags
 - snelheid in april van 100 naar 80 km/uur
 - krp. Karperweg : roodlichtcamera : uitbreiding snelheid (prov.) zie krp.'n
 - krp. Grote Vaartweg : reconstructie eind 2002
roodlicht- en snelheidcamera (prov) zie krp.'n
 - krp. Markerdreef : roodlicht- en snelheidscamera RL + Sn
 - geen camerakasten langs resterend wegvak i.v.m. ontbreken toezicht Mobiel
- Biddingringweg
 - 20 ongevallen
 - snelheidsregime 2000 veranderd (80 – 100 km/uur)
 - t.h.v. Dronten geldt 80 km/uur, kruispunt De Wissel
 - bij reconstructie gedeelte tussen Swifterweg en Palingweg een inhaalverbod instellen
 - geen camerakasten t.h.v. De Wissel en Elburgerweg i.v.m. ontbreken van toezicht Mobiel
- Dronterringweg
 - 19 ongevallen
 - voorrang, eenzijdig, krp. De Kolk/De Poort
 - plaatsen camerakasten snelheid bij krp. De Kolk/De Poort met lussen i.v.m. bocht in wegvak. Sn

Verplaatsen van Biddingringweg en Kamperhoekweg

- overwgen snelheidslimiet op Kamperhoekweg te verhogen naar 100 km/uur
 - geen camerakast tussen Rendierweg en Elandweg
- i.v.m. ontbreken toezicht

Mobiel