

Vragen van het statenlid R. van Tilborg (SP) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2012 **nummer 183**.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake verkeersveiligheid N57
(ingekomen 26-04-2012)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

- 1. Is het college met de SP van mening dat het niet aanwezig zijn van een, in dit geval, betonnen middenberm een zeer verhogend risico oplevert voor de veiligheid van het verkeer. Zo nee, waarom niet?*

1. Wij onderschrijven de uitgangspunten van een Duurzaam Veilig Verkeer. Dat betekent, dat op een weg met een hoge rijnsnelheid (> 70 km/uur) gestreefd wordt naar het voorkomen van grote verschillen in snelheid, massa en richting, met het doel om het aantal verkeersongevallen en –slachtoffers terug te dringen. Dat impliceert dat, niet alleen op autosnelwegen (inmiddels 130 km/uur), maar ook op autowegen (100 km/uur) en op 80 km-wegen tegemoetkomend snelverkeer zo veel mogelijk moet worden voorkomen om het aantal potentieel zeer gevaarlijke conflicten te reduceren.

Tot nu toe is dat beleid alleen op de A58 en het Westerscheldetunneltracé toegepast. Tevens is dit beleid meegenomen in de ontwerpen van de grootschalige reconstructies van de Sloeweg in Zuid-Beveland, de Tractaatweg en Sluiskiltunnel in Zeeuws Vlaanderen (N62) en de N61 in West-Zeeuws Vlaanderen.

Ook zijn in Zeeland, tot nu toe, op 80- en 100 km-wegen, met een verkeersintensiteit boven de 7000 mvt/etmaal, inhaalverboden ingesteld of worden nog ingesteld, met dubbele doorgetrokken assstrepen. Op de autowegen is daar nog een groene kleur tussen de strepen aan toegevoegd in het kader van de essentiële herkenbaarheid kenmerken. Daar waar eveneens landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van 80 km-wegen aanwezig is, is wel een inhaalverbod ingesteld, maar dan met uitzondering van het landbouwverkeer. In die situatie wordt een verkeersbord met onderbord geplaatst en zijn de dubbele assstrepen onderbroken.

Dit beleid heeft zijn vruchten afgeworpen omdat er een veel rustiger verkeersbeeld is ontstaan met substantieel minder inhaalbewegingen (-90%) en dus minder kans op frontale aanrijdingen. Een fysieke scheiding van rijbanen heeft, ondanks de veiligheidswinst, de nodige consequenties, zoals maatschappelijk draagvlak, eventueel ontstaan van nieuwe sluiproutes, extra grondgebruik, flora en fauna aspecten, zeer aanzienlijke kosten, etc. In het Beleidsplan Verkeersveiligheid 2010 – 2020 wordt een omvangrijke proef op een geschikt wegvak voorgesteld. Deze proef dient dan gepaard te gaan met een heldere begeleidende communicatie, draagvlakmeting, monitoring en dient gebruik te maken van de ervaringen van weggebruikers. Deze maatregel zullen we, op basis van de beschikbare middelen, afwegen tegen andere veiligheids- en bereikbaarheidsmaatregelen.

2. *Is het college het met de SP eens dat het niet aanwezig zijn van deze betonnen middenbermen niet bijdraagt aan de ambitie om in 2020 de veiligste provincie van Nederland te willen zijn?
Zo nee, waarom niet?*
 3. *Is het college bereid om bij Rijkswaterstaat Zeeland aan te dringen om zo snel mogelijk een rijbaanscheiding tot stand te brengen op de N57 aansluitend vanaf Goedereede?
Zo nee, waarom niet?*
 4. *Mocht het op zeer korte termijn niet mogelijk zijn om tot een definitieve oplossing te komen, is het college dan bereid om er bij Rijkswaterstaat Zeeland op aan te dringen om voor het begin van de drukke zomerperiode een (tijdelijke) noodoplossing te bedenken zodat er dit jaar al een verminderd risico is op dergelijke ongevallen zoals op vrijdag 20 april jl.?
Zo nee, waarom niet?*
2. Wij zijn van mening dat een fysieke tussenberm op 80- en 100 km-wegen bijdraagt aan de ambitie om in 2020 de veiligste provincie van Nederland te zijn.
 3. Wij zijn terughoudend met het afdwingen van fysieke verkeersmaatregelen op niet Zeeuwse wegvakken. Zie verder ons antwoord op vraag 1.
 4. Dit soort maatregelen vergt vaak planologisch lange procedures en geruime tijd met grondaankopen, eventueel zelfs lange onteigeningsprocedures. Daarnaast zijn het grote financiële investeringen die niet van de ene op de andere dag zijn in te plannen. Wij zullen de wenselijkheid en de mogelijkheden van een eventuele tijdelijke voorziening in ons periodieke overleg met Rijkswaterstaat Zeeland betrekken.

MIDDELBURG, 29 mei 2012

Namens de fractie van SP

Gedeputeerde Staten,

R. van Tilborg

Karla Peijs
Viek Verdult

Tijdsbesteding:

- proceduretijd ca. 0,75 uur;
- voorbereiding antwoorden 8 uur.