



Verkeersveiligheid provinciale wegen

Intensiveren & prioriteren 2025-2040

Verkeersveiligheid provinciale wegen

Intensiveren & prioriteren 2025-2040

2 april 2025

Voorwoord

Elke dag maken veel mensen gebruik van de weg. Verkeersveiligheid op de weg gaat ons allemaal aan. Het leed dat een verkeersongeval met zich meebrengt is vaak niet te bevatten. Het kan een leven voor goed veranderen. Verkeersveiligheid verdient daarom voortdurend onze aandacht. De afgelopen jaren is hard gewerkt om het aantal ongevallen terug te dringen. Via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland investeren we in bewustzijns campagnes, educatie en cursussen, waarbij snelheid en afleiding speerpunten zijn. Daarnaast zoeken we samen met de politie en het Openbaar Ministerie naar passende handhaving, lik op stuk! Maar ook de inrichting van onze wegen is van cruciaal belang voor de verkeersveiligheid. Helaas blijkt uit cijfers dat de daling in het aantal verkeersongevallen zal stagneren of zelfs zal stijgen als we niets ondernemen. Daarom gaan we de komende jaren extra investeren in onze infrastructuur. Als verantwoordelijk wegbeheerder van ruim 400 kilometer Zeeuwse wegen, gaan we voor een nieuwe aanpak.

Ik vind dat onveilige situaties aangepakt moeten worden. Daarom hebben we onderzoek gedaan naar de meest gevaarlijke wegen en wegvakken. Op deze locaties gaan we de verkeersveiligheid verbeteren en maatregelen nemen. Voor deze maatregelen reserveren we de komende jaren extra geld. Het verbeteren van de verkeersveiligheid op onze N-wegen vergt een meerjarige aanpak. Niet alles kan in één keer. We gaan aan de slag met het nog veiliger maken van onze wegen en knelpunten wegnemen. Daar ben ik blij mee. Want we willen dat alle mensen die gebruik maken van onze wegen, ook weer veilig thuiskomen!

Harry van der Maas

Gedeputeerde Infrastructuur en mobiliteit



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Inleiding	5
2. Context van bestuur en beleid	7
2.1. Bestuurlijke context	7
2.2. Beleidscontext	8
2.3. Positie en toepassing van het document	8
3. De drie verkeersveiligheidsinstrumenten	9
3.1. Infrastructuur	9
3.2. Gedrag	10
3.3. Handhaving	10
4. Stand van zaken Zeeuwse verkeersveiligheid.....	11
4.1 Zichtbare cijfers en niet-zichtbare risico's	11
4.2 Staat van de Zeeuwse verkeersveiligheid	11
4.3 De systematiek van RISM-II	12
5. Methodiek	13
6. Resultaten prioritering	14
6.1 Specifieke locaties	14
6.2 Generieke aanpak	15
7. Vervolgstappen uitvoering en proces	16
BIJLAGE 1: Werkwijze, komen tot prioritaire criteria en afwegingen	17
BIJLAGE 2: Aanpassingen scoreberekening beoordeling	22
BIJLAGE 3: Locatieverdieping	29
Colofon	48

Samenvatting

De Provincie Zeeland werkt met het programma Regionale Bereikbaarheid aan de verbetering en het behoud van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van en binnen Zeeland. Zeeuwen en haar bezoekers en werknemers moeten zich niet alleen vlot, maar vooral ook veilig kunnen verplaatsen. De verkeersveiligheid wordt primair gemeten aan het aantal ongevallen. Na een jarenlange daling laten recente cijfers zien dat het aantal ongevallen min of meer stabiliseert met daarbij een risico op toename, terwijl de bestuurlijke ambitie luidt: nul vermijdbare verkeersslachtoffers in 2050. De oorzaak van verkeersongevallen ligt voor een groot deel in het gedrag van de verkeerdeelnemers. Maar ook de infrastructuur, de inrichting van wegen en fietspaden, is een belangrijke factor. De uitwerking van de “RISM-II-toets” over het gehele netwerk laat zien dat het verkeersveiliger maken van de provinciale infrastructuur om een intensivering vraagt. Dit verkeersveiliger maken komt concreet neer op het verkleinen van de risico’s, passend bij de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Om dit goed onderbouwd en gestructureerd te doen, is gezocht naar een instrument om infrastructurele projecten en maatregelen te kunnen prioriteren. Op basis van de RISM-II-toets zijn alle provinciale wegen door een extern bureau beoordeeld volgens een objectieve methodiek. Daarnaast is door het SWOV de Staat van de Zeeuwse Verkeersveiligheid opgesteld. Deze resultaten en aanbevelingen hebben geleid tot een tweevoudige aanpak: een specifieke en een generieke. Het specifieke deel bestaat uit achttien locaties van wegdelen en kruispunten die geprioriteerd zijn op basis van hun score van verkeersveiligheid en waar we aan de slag moeten. Deze locaties zijn in het wegennet relatief gezien het meest onveilig. Het generieke omvat fietsoversteken en bermveiligheid

Het op deze manier te werk gaan, is de meest effectieve manier om de provinciale infrastructuur verkeersveiliger te maken en de risico’s te verkleinen. Om dat ook efficiënt te doen zoeken we koppelkansen met de vervangings- en renovatieopgave. Efficiëntie volgt ook uit het vinden van een juiste ambitie voor het kwaliteitsniveau van onze infrastructuur. We gaan voor zinvolle en kosteneffectieve maatregelen en durven keuzes te maken in wat we gaan doen en leveren de daarvoor benodigde investeringen. We erkennen dat ideaalbeelden uit richtlijnen niet altijd haalbaar zijn, en streven in die gevallen naar een ambitieus en haalbaar eindresultaat. We hebben hiermee een praktische en nuchtere tot een Zeeuwse aanpak waarmee we onze infrastructuur veiliger gaan maken.

In dit document wordt een toelichting gegeven op de verkeersveiligheid in Zeeland, de methodiek die heeft geleid tot de prioritering en een handreiking in hoe de bevindingen te gebruiken. Het vormt het leidende document om de provinciale wegen verkeersveiliger te maken in de periode 2025-2040. Jaarlijks wordt een voortgang op dit prioriteringsdocument voorgelegd aan Provinciale Staten. Het beleidsdocument en de genoemde locaties worden elke vijf jaar herijkt. Naast deze methodiek om de verkeersveiligheid op de Zeeuwse N-wegen te vergroten, werken we tegelijkertijd ook aan andere projecten. Zo werken we met het Zeeuws Toekomstbeeld Fiets aan het ontwikkelen van doorfietsroutes als voorbeeld van ander beleid om de bereikbaarheid in Zeeland te verbeteren.

1. Inleiding

De behoefte, of zelfs noodzaak voor een nieuw beleidsdocument voor de infrastructurele verkeersveiligheid is als volgt ontstaan:

Eén vraagstuk:

Hoe voorkomen we dat het aantal ongevallen op de wegen en fietspaden van de Provincie Zeeland gaat stijgen.

Eén doel:

Het vinden van een objectieve, efficiënte en effectieve methodiek om de verkeersveiligheid van de provinciale infrastructuur te verbeteren.

Tweeledig resultaat:

Het kunnen intensiveren en prioriteren van infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen met zowel een specifieke als generieke aanpak.

Drie instrumenten:

Infrastructuur vormt samen met gedrag en handhaving de drie instrumenten waarmee gewerkt wordt aan verkeersveiligheid. Deze instrumenten kennen een nauwe samenhang en een bepaalde mate van volgordelijkheid. Gedrag wordt grotendeels door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) opgepakt. Handhaving gaan we niet over. Deze taak ligt bij het OM, maar het heeft wel de aandacht en is een sluitstuk. Voorwaarde voor verkeersveiligheid is een goede infrastructuur. Mede daarom focust dit document op de infrastructuur van de Provincie Zeeland.

Begrijpelijke en voorspelbare infrastructuur is een voorwaarde: het moet duidelijk zijn wat een weggebruiker kan verwachten en welk gedrag van hem verwacht wordt. Niet minder belangrijk, de vergevingsgezindheid van infrastructuur. Dat betekent het opvangen van menselijke fouten en van onvermijdbare factoren (medisch, weer, voertuigstoringen).

Vierledige aanleiding:

1. Behoefte (noodzaak) om op een objectieve manier effectievere en efficiëntere keuzes te maken in het verbeteren van de infrastructurele verkeersveiligheid. Hoe bepalen we wat we gaan doen (en wat niet)? Hoe besteed je je beperkte budget en capaciteit zo goed mogelijk, dus hoe gaan we intensiveren en prioriteren. Ook het opplussen van Vervangings- en renovatieopgaven (V&R) en andere projecten vanuit verkeersveiligheid.
2. Beleidsdoel om de verkeersveiligheid te verbeteren: minder ongevallen, minder slachtoffers, lager risico op het ontstaan van een ongeval en lager risico op ernstige afloop van een ongeval. Ook is dit een taak en verantwoordelijkheid van Provincie Zeeland als wegbeheerder.
3. Bestuurlijke ambitie van nul vermijdbare verkeersslachtoffers. Het coalitieakkoord 2023-2027 omschrijft het belang van verkeersveiligheid op de Zeeuwse wegen. Het akkoord stelt ook dat op onze wegen nog verbeteringen mogelijk zijn: er gebeuren nog teveel ongevallen en het risico op zowel het gebeuren van ongevallen als op een ernstige afloop is te groot. Zodoende is uitgesproken dat we blijven investeren in het veiliger

maken van de Zeeuwse infrastructuur. Deze ambitie dient echter concreet gemaakt te worden.

4. Verplichtingen die volgen uit de RISM. We maken inzichtelijk hoe de infrastructuur eraan toe is, en waar verbetermogelijkheden liggen. Gezien onze eigen hoge ambitie en vanwege de beleidswens om te kunnen intensiveren en prioriteren hebben we de opgave breder getrokken dan de verplichting.



2. Context van bestuur en beleid

2.1. Bestuurlijke context

De Provincie Zeeland werkt met het programma Regionale Bereikbaarheid aan de verbetering en het behoud van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van en binnen Zeeland. Zeeuwen en haar bezoekers en werknemers moeten zich niet alleen vlot, maar vooral ook veilig kunnen verplaatsen. Daarbij gaat het om alle relevante modaliteiten zoals de fiets, auto, bus, Flex en de trein. Eén van de belangrijke onderwerpen binnen het Zeeuwse bereikbaarheidsvraagstuk is de verkeersveiligheid voor het wegverkeer. Het coalitieakkoord Met Zeeland, Voor Zeeland omschrijft het belang van verkeersveiligheid op de Zeeuwse wegen. Het akkoord stelt ook dat op onze wegen nog verbeteringen mogelijk zijn: *“er gebeuren nog te veel ongevallen en het risico op zowel het ontstaan van ongevallen als op een ernstige afloop is te groot. Zodoende is uitgesproken dat we blijven investeren in het veiliger maken van de Zeeuwse infrastructuur.”*

Om deze ambitie concreet te maken is als eerste stap een nulmeting uitgevoerd: in 2023 en 2024 is een studie uitgevoerd naar de huidige staat van de verkeersveiligheid in Zeeland en een onderzoek gericht op de wegen in eigendom en beheer van de Provincie Zeeland. Als tweede stap is besloten om een prioriteringsinstrument op te stellen waaruit concrete locaties geïdentificeerd worden waarop infrastructurele maatregelen getroffen zouden moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Bestuurlijk is landelijk met “Op weg naar nul” afgesproken te werken naar het doel van nul vermijdbare verkeersslachtoffers in 2050. Als tussendoelstelling is een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 gesteld. Dit is de landelijke doelstelling uit het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* (SPV) die de Zeeuwse wegbeheerders hebben overgenomen in de Zeeuwse Uitvoeringsagenda SPV, vastgesteld in 2019. Deze uitvoeringsagenda omschrijft de onderwerpen waarmee Zeeland aan de slag gaat om de verkeersveiligheid te verbeteren. De onderwerpen waaraan de Provincie Zeeland zich heeft gecommitteerd om aan te werken zijn: een veilige infrastructuur, heterogeniteit van vervoersmiddelen op de wegen, afleiding, kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers en het aanpakken van verkeersovertreders. Het prioriteringsinstrument geeft uitwerking aan het veiliger maken van de provinciale infrastructuur.



2.2. Beleidscontext

Achterliggende beleidsdocumenten voor de verbeteringen van de verkeersveiligheid in Zeeland is de *Omgevingsvisie*. Hierin staat omschreven dat de verbindingen in ons infrastructurele systeem snel, betrouwbaar en veilig moeten zijn. Het is zaak om de snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de bestaande wegenstructuur te verhogen om een betere bereikbaarheid te waarborgen. Een goede bereikbaarheid is ook essentieel voor een goede economische positie van Zeeland. We richten ons in Zeeland daarom op betrouwbaarheid en veiligheid van het hoofdwegennet. De Omgevingsvisie benoemt verkeersveiligheid als een basiswaarde in Zeeland. Het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur wordt hierbij ook als doorslaggevend omschreven voor onze ambitie “Op weg naar nul”.

2.3. Positie en toepassing van het document

Dit document geeft handvatten voor het prioriteren van infrastructurele projecten op basis van verkeersveiligheid. Deze prioritering is daarmee een verdere uitwerking van de ambities die in de Zeeuwse Uitvoeringsagenda Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zijn vastgelegd. Het document wordt gebruikt om deze ambities waar te maken door op een efficiënte en effectieve manier de infrastructuur verkeersveiliger te maken. Dit gebeurt op twee manieren.

Allereerst worden op basis van resultaten van deze prioritering nieuwe projecten geïnitieerd om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Deze projecten volgen uit de top-15 en top-3 locaties van de specifieke aanpak en uit de verdere uitwerking van de generieke aanpak.

Naast de projecten uit deze prioriteringsaanpak zal de vervangings- en renovatieopgave van de bestaande infrastructuur veel aandacht vragen. Om op de renovatie- en vervangingsopgave tempo te kunnen maken is het belangrijk dat met de prioritering wordt bepaald op welke locaties grotere verbeteringen aan de infrastructuur moeten worden meegenomen en waar infrastructuur op (met eventuele kleine verbeteringen) op gelijke wijze wordt teruggelegd.

3. De drie verkeersveiligheidsinstrumenten

Wij werken in Zeeland aan een verbetering van de verkeersveiligheid door middel van de drie standaardinstrumenten: gedrag, handhaving en infrastructuur. Deze drie instrumenten hangen nauw met elkaar samen om een verbetering van de verkeersveiligheid te bewerkstelligen. Het één kan niet zonder het ander en er is sprake van een bepaalde volgorde.

3.1. Infrastructuur

Infrastructuur is het netwerk van wegen en fietspaden waar het wegverkeer gebruik van maakt om zich te verplaatsen. Een wegbeheerder zoals de Provincie is verantwoordelijk voor het eigendom en beheer van de wegen die tot haar areaal behoren. Zij heeft zorg te dragen voor een kloppende verhouding tussen de functie en vorm van wegen, passend bij het gewenste gebruik. Een autoweg heeft een andere functie dan een plattelandsweg en dus hebben beiden eigen kenmerken die de gebruikers helpen met het juiste verkeersgedrag. Voorspelbaarheid en herkenbaarheid dragen zo bij aan verkeersveiligheid. Indien de weginrichting niet duidelijk is en de oproep voor een bepaalde gedraging op verschillende manieren geuit wordt, weet een weggebruiker niet goed welk gedrag in de verschillende situaties gewenst is. Daardoor kunnen weggebruikers onbewust het verkeerde rijgedrag vertonen en voor onveilige situaties zorgen. Een juiste weginrichting is daarom een belangrijke knop om aan te draaien om deze verkeersveiligheid te verbeteren. Bovendien heeft een goede weginrichting een vergevingsgezinde vormgeving. Hierdoor worden de gevolgen indien er toch een ongeval plaatsvindt geminimaliseerd.

We constateren dat verbeteringen aan de infrastructuur wenselijk zijn vanuit de verkeersveiligheid. Het moet beter en het kan beter – maar tegelijkertijd is er de realiteitszin dat “perfect” niet haalbaar is. Met voorliggend document gaan we intensiveren en prioriteren en maken zodoende de noodzakelijke stap in het verkeersveiliger maken van de provinciale infrastructuur.

Motorrijder gewond door val: 'Vermoedelijk door defect aan motor'

Ongelukken kunnen om uiteenlopende redenen gebeuren. Een vergevingsgezinde infrastructuur is daarom van belang. Bron: Omroep Zeeland, 2 maart 2025.

3.2. Gedrag

Verkeersonveiligheid en ongevallen zijn voor een groot deel het gevolg van menselijk gedrag zoals het verkeerd inschatten van situaties of het niet herkennen of erkennen van risico's. Vanuit de Provincie werken we onder naam Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ) aan een verbetering in het verkeersgedrag door middel van educatie en gedragscampagnes. De afgelopen jaren is het gelukt steeds meer scholen aangesloten te krijgen op de verkeersveiligheidsaanpak en is er extra aandacht besteed aan belangrijke risicofactoren zoals drank in het verkeer, afleiding achter het stuur en verlichting.



3.3. Handhaving

Uitgangspunt is dat handhaving het sluitstuk is van verkeersveiligheidsbeleid, en dus het laatste element is in de driehoek. Met handhaving kan daarna gecontroleerd worden of weggebruikers geen overtredingen maken, bijvoorbeeld ten aanzien van snelheid en middelengebruik. Handhaving heeft bovendien een sterke gedragscomponent. Handhaving dwingt een beter gedrag in het verkeer af. Landelijk zetten we daarom met andere Provincies en Gemeenten in op meer inzet ten behoeve van verkeershandhaving, Met Openbaar Ministerie en Politie hebben we in Zeeland de banden aangehaald om ook met de huidige (enigszins beperkte) inzet op verkeershandhaving in te spelen op de grootste verkeersveiligheidsrisico's. Zo was Zeeland één van de eerste regio's waar met de MONO-bus controles plaats zijn gaan vinden op gebruik van de mobiel achter het stuur.

4. Stand van zaken Zeeuwse verkeersveiligheid

4.1 Zichtbare cijfers en niet-zichtbare risico's

Het verbeteren van de verkeersveiligheid richt zich van oudsher op het verlagen van het aantal slachtoffers: de gewonden en doden die bij verkeersongelukken vallen. Dit zijn feitelijke cijfers waarop statistieken losgelaten kunnen worden en waar trends mee te maken zijn: stijgt of daalt het aantal slachtoffers? Doordat zowel de registratie van ongevallen achteruit is gegaan als dat aantallen omlaag zijn gegaan, is het steeds lastiger geworden daar een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid op te voeren. Daarom gaat er steeds meer aandacht uit naar een risicogestuurde aanpak. Waar worden risico's gezien en deze aanpakken voordat er grote aantallen ongevallen moeten gebeuren om ze in de cijfers naar boven te laten komen. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan betere en betrouwbaardere cijfers te verzamelen.

Ook in deze aanpak is het uitgangspunt risicogestuurd werken en is het primaire doel het verlagen van de risico's op de provinciale weginfrastructuur in Zeeland. Daarom is het van belang de juiste verwachtingen te hebben: de impuls heeft weliswaar als intentie om binnen enkele jaren zichtbaar resultaat te boeken in de ongevals cijfers, maar het realistische doel is om stappen te zetten in het voorkomen van ongevallen en het beperken van de ernst mocht het wel misgaan.

4.2 Staat van de Zeeuwse verkeersveiligheid

Om inzicht te krijgen in de huidige stand van zaken van de verkeersveiligheid in Zeeland en op de Provinciale wegen, zijn er twee onderzoeken uitgevoerd. Eén naar de algemene Staat van de Verkeersveiligheid door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)¹ en één naar de verkeersveiligheid op de provinciale N-wegen door Arcadis². Het eerste onderzoek is Zeeuws-breed uitgevoerd en kijkt naar zaken als vervoerswijze, leeftijd, type weg en type ongeval. Bij het laatste is met name gekeken naar een combinatie van ongevallen en weginrichting. Uit deze onderzoeken die eind 2023, begin 2024 zijn uitgevoerd blijkt dat de inspanningen van de voorgaande jaren een positief effect hebben gehad. Echter geven ze ook aanleiding tot een verdere en gerichtere aanpak op verkeersveiligheid.

Het SWOV heeft een onderzoek uitgevoerd naar de Zeeuwse Staat van de Verkeersveiligheid in 2023. Zeeland lijkt het als geheel beter te doen dan landelijk, gezien het aantal verkeersdoden in Zeeland niet stijgt, terwijl er landelijk een duidelijke stijging te zien is. Echter is er evenmin sprake van een dalende trend. Het aantal verkeersdoden op provinciale wegen is echter ten opzichte van de vorige periode significant gedaald, terwijl de dodelijke ongevallen op gemeentelijke wegen gestegen is. Het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt echter in heel Zeeland. Ondanks deze positieve trend op de Provinciale wegen wat betreft het aantal verkeersdoden, geeft het SWOV wel een winstwaarschuwing mee. Bij ongewijzigd beleid lijkt ook in Zeeland een stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden onvermijdelijk. Deze prognose komt uit eerdere studies die het SWOV heeft uitgevoerd en moet als indicatief beschouwd worden. Echter, stevig inzetten op bewezen effectieve veiligheidsmaatregelen op

¹ Oude Mulders, J., et al. (2024). *De Zeeuwse Staat van de Verkeersveiligheid 2023. R-2024-3. SWOV, Den Haag.* <https://swov.nl/nl/publicatie/de-zeeuwse-staat-van-de-verkeersveiligheid-2023>

² Arcadis Nederland B.V. (2024). *Verkeersveiligheidsonderzoek N-wegen Provincie Zeeland.* Arcadis Nederland B.V., Arnhem. https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/IB24_c47801c2.pdf

onder andere infrastructuur en zo de risico's in het verkeer verlagen kan volgens het SWOV het toekomstig aantal slachtoffers sterk beperken.

4.3 De systematiek van RISM-II

Een belangrijk handvat voor wegbeheerders om te werken aan de infrastructurele verkeersveiligheid is RISM: *Road Infrastructure Safety Management*. Deze Europese richtlijn is in 2008 vastgesteld en in 2019 herzien (RISM-II). Het heeft als doel een hoog niveau van verkeersveiligheid op hoofdwegen te waarborgen. Dit geldt in Nederland alleen op autowegen (max. 100 km/u) en autosnelwegen (max. 130 km/u). RISM-II schrijft voor dat beheerders van een weg bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase ervan procedures uitvoeren ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Voor de wegbeheerder vloeien een aantal verplichtingen voort uit RISM-II. Dit gaat om beoordelingen, audits, inspecties en analyses in het geval van aanleg van aanleg van nieuwe infrastructuur, het reguliere beheer en onderhoud, reconstructie en in het geval van dodelijke ongevallen. En dit dus voor zover het autowegen en autosnelwegen betreft.

Het bureau Arcadis heeft in 2024 het RISM-II onderzoek voor de Provincie Zeeland uitgevoerd. Om een zo goed en volledig mogelijk beeld te krijgen van ons gehele wegennet, hebben we dit onderzoek niet alleen laten uitvoeren op de autowegen en autosnelwegen maar op alle wegen in beheer van de Provincie³. Hierdoor is een afweging op de verkeersveiligheid van een weg relatief ten opzichte van het gehele netwerk te maken. Dit maakt het mogelijk om de slechtst scorende wegdelen in ons beheer te verbeteren.

³ M.u.v. de Zanddijk (N673) en de Philipsdam (N257) i.v.m. al recent lopende projecten. Ook het tunneldeel van de N62, dat in het beheer is van de N.V. Westerscheldetunnel is niet meegenomen in de studie van Arcadis.

5. Methodiek

Om te komen van de verschillende theoretische kaders en uitgangspunten tot het gewenste beleidsinstrument voor het intensiveren en prioriteren, zijn de volgende stappen doorlopen:

1. De RISM-toets voor autowegen en autosnelwegen is toegepast op het gehele wegennet van de Provincie.
2. De beoordeling van Arcadis heeft geleid tot een beoordeling van wegsegmenten (wegvakken en kruispunten) als “hoge verkeersveiligheid”, “middelmattige verkeersveiligheid” en “lage verkeersveiligheid”
3. Alle wegvakken met een lage verkeersveiligheidsscore zijn opnieuw beoordeeld en in een rangorde van scores geplaatst.
4. Aangrenzende laag scorende wegvakken met een gelijkwaardige inrichting zijn samengevoegd en hebben als cluster de gemiddelde score toegekend gekregen. Dit om efficiëntie in projecten te borgen.
5. De top-15 slechtst scorende clusters van wegvakken worden als prioritaire knelpunten beschouwd
6. Gezien het nemen van gemiddeldes de slechtst scorende wegvakken kan uitsluiten, wordt een top-3 slechtst scorende wegvakken toegevoegd aan de prioritering

Een uitgebreide uitleg van de werkwijze richting prioritering is te vinden in bijlage 1.

6. Resultaten prioritering

Het prioriteren van locaties om de verkeersveiligheid te verbeteren naar aanleiding van het onderzoek dat Arcadis heeft uitgevoerd resulteert in een top-15 locaties gebundelde wegvakken en een top-3 locaties op zichzelf staande wegvakken.

Naast deze specifieke locaties is uit de algemene beoordeling van het wegennet ook een aantal criteria gekomen waar een groot deel van het netwerk niet aan voldoet. Deze uitkomsten resulteren in een generieke aanpak die op bredere schaal in het netwerk uitgevoerd wordt.

6.1 Specifieke locaties

De berekening van clustergemiddelden leidt tot onderstaande tabel met een top-15 meest prioritaire locaties.

Wegnummer	Locatie
N287	Serooskerke – Domburg
N286	Steenenkruis – Poortvliet
N665	's-Heer Arendskerke – Lewedorp
N686	Axel
N289	Smokkelhoek
N290	Zaamslagveer – Ter Hole
N289	Rilland – Krabbendijke
N664	Wissekerke – Eindewege
N662	Oost-Souburg – Ritthem
N665	Zwaakse Weel – Heinkenszand
N663	Middelburg – Veere
N655	Zierikzee – Delingsdijk
N286	Sint-Maartensdijk – Stavenisse
N654	Zierikzee – Schuddebeurs
N670	Kapelle – Yerseke

De bovenstaande prioriteringslijst van top-15 slechtst scorende clusters is gebaseerd op het gemiddelde van het cluster. Omdat een cluster bestaat uit slechte en minder slechte scores, is dit gemiddelde lager dan de score van het slechtste deel van het cluster. Echter zijn er ook locaties die vanwege een hoge score aandacht vragen of niet de mogelijkheid hebben om geclusterd te worden. Daarom wordt de prioritering van de top-15 slechtst scorende clusters aangevuld met een top-3 slechtst scorende locaties die niet in de clusters voorkomen. Deze top-3 is gebaseerd op de lijst met 149 slechtst scorende segmenten uit het Arcadis-rapport, aangepast met de nieuwe score berekening.

Wegnummer	Segment	Locatie
N289	04	Kruispunt Oesterdam
N665	20	Arnemuiden
N289	16	Krabbendijke – Luchtenburg

In bijlage 3, locatieverdieping, zijn de locatiebeoordelingen en achtergrondinformatie toegevoegd.

6.2 Generieke aanpak

Behalve de specifieke aanpak, bestaande uit de achttien prioritaire locaties, gaan we tegelijkertijd werken met een generieke aanpak. Hiervoor zijn twee infrastructurele onderwerpen of thema's gekozen die breed toegepast kunnen worden op het provinciale wegennet. De onderwerpen zijn deels afkomstig uit het Arcadis-onderzoek, het zijn vaak voorkomende tekortkomingen die aannemelijk ook op niet-prioritaire locaties aandacht vragen. Het gaat hierbij om bermveiligheid en fietsoversteken.

1. Bermveiligheid

Veel uitkomsten van ongevallen hebben een verband met hoe de wegbermen zijn ingericht. Dit heeft dan ook hoge prioriteit in de verkeersveiligheidsaanpak. Naast het wegdek van de rijbaan hoort een aantal meter vrije ruimte aanwezig te zijn, de zogenaamde obstakelvrije zone. Een voertuig dat onverhoopt van de weg raakt, heeft zo gelegenheid om weer veilig terug op de rijbaan te komen. Dit verhoogd ook de vergevingsgezindheid van onbedoelde fouten in het rijgedrag of bijvoorbeeld weeromstandigheden of ongevallen door medische oorzaken. Op veel bestaande wegen is dit niet of nauwelijks te realiseren. Er staan bijvoorbeeld bomen dicht langs de rijbaan of er loopt een sloot of fietspad vlak langs. De Provincie heeft al verschillende programma's lopen om haar bermen veiliger te maken, zoals door het aanbrengen van een halfverharding of geleiderails op de meest risicovolle locaties. Bestaande geleiderails voldoen ook niet altijd meer aan de actuele voorschriften. Met de generieke aanpak gaan we de aanpak geleiderails en bermverharding verder doorzetten. Hierbij worden locaties geïnterpreteerd waar geleiderail en/of bermverharding kan bijdragen aan een hogere bermveiligheid. De aanpassing op deze locaties zullen binnen één aanpak gerealiseerd worden over het gehele Provinciale wegennet.

2. Fietsoversteken

Met name vanwege het kwetsbare karakter van fietsers is de inrichting van fietsoversteken van belang voor de vermindering van ernstige ongevallen. Fietsvoorzieningen bij kruispunten komen regelmatig uit de analyse als onvoldoende. Een verdiepende inventarisatie op het type afwijkingen en een vervolg aanpak om de meest voorkomende afwijkingen op te lossen kan bijdragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Aandacht verdienen ook de fietsoversteken van provinciale wegen die geen onderdeel zijn van een kruispunt. Deze vallen weinig op en er zijn grote snelheidsverschillen met het gemotoriseerde verkeer. Hier kunnen maatregelen wenselijk zijn om het oversteken veiliger te maken.

7. Vervolgstappen uitvoering en proces

Met dit document werken we toe naar een verkeersveiliger weggennet van de Provincie Zeeland in een periode van 15 jaar. De wegen die qua inrichting en qua aantal ongevallen relatief het slechtst scoren zullen verbeteren. Ook worden er in de looptijd van dit document twee generieke aanpakken uitgewerkt en uitgevoerd die over het gehele provinciale wegennetwerk bovengemiddeld risicovolle locaties en situaties verbeteren. Deze combinatie van een verbetering op specifieke locaties en een generieke problematiek zorgt ook voor een verbetering in de bereikbaarheid van Zeeland. Immers, een veilige weg zorgt ook voor minder gevaarlijke situaties, een betere betrouwbaarheid, een betere doorstroming en zodoende ook voor een betere bereikbaarheid.

De opgestelde prioriteringslijsten van specifieke locaties en de thema's voor de generieke aanpak worden projectmatig opgestart. Tot aan 2040 worden jaarlijks projecten uitgevoerd die uit deze prioritering naar voren zijn gekomen. Dit gaat om de aanpak van een specifieke locatie (achttien locaties uit de top-15 clusters en top-3 specifieke locaties samengevoegd), afgewisseld en in samenhang met de uitrol van generieke maatregelen over het gehele netwerk. Projectinitiatieven worden zoveel als mogelijk en logischerwijs op volgorde van de prioritering uitgevoerd. Echter vraagt de realiteit een flexibiliteit die ervoor zorgt dat projecten in volgorde kunnen afwijken van uitgevoerd op basis van de plek in de ranglijst. De huidige vervangings- en renovatieopgave (V&R) is één van de aspecten die invloed kunnen hebben op de volgorde waarop projecten worden uitgewerkt. Daarnaast is het van belang of er reeds initiatieven spelen en bijvoorbeeld gesprekken met andere wegbeheerders lopen zoals voor de Noordwestroute Walcheren. Dat kan in de praktijk leiden tot verschuivingen in de volgorde waarmee locaties worden opgepakt. Dit ook om de hinder van werkzaamheden te beperken en om efficiëntie in het werk aan te brengen.

Elke vijf jaar vindt een herijking plaats van het prioriteringsdocument waarbij het netwerk opnieuw wordt beoordeeld. Dit kan resulteren in een aanpassing van de prioriteringslijsten volgens de omschreven methodiek. Hiermee blijft de prioriteringslijst gebaseerd op een objectieve beoordeling. Echter geeft dit wel de flexibiliteit om, indien er grote veranderingen hebben plaatsgevonden, een wijziging van prioritering aan te brengen als dit objectief gezien het meeste effect zal hebben.

Jaarlijks zal er een voortgangsrapportage opgesteld worden en gedeeld met Provinciale Staten. Deze voortgangsrapportage omschrijft de stand van zaken van het gehele prioriteringsdocument. Hierin wordt de voorlopige volgorde en planning van projecten opgenomen en onderbouwd waarom deze volgorde wordt beoogd. Ook zullen individuele projecten die uit deze prioritering voortvloeien in de voortgangsrapportage opgenomen worden. Hierbij wordt per project de stand van zaken toegelicht. De normale P&C-cyclus wordt gevolgd voor uit deze prioritering voortvloeiende financiële voorstellen. Met de voorjaarsnota 2025 zal 3 miljoen euro per jaar in de investeringsagenda worden gereserveerd. Op basis van uitgewerkte projecten en voorstellen zal aan Provinciale Staten via voor- en najaarsnota worden voorgesteld hieruit projecten (projectkredieten) goed te keuren. Daarmee is er over de jaren heen flexibiliteit om locaties die grotere of kleinere investeringen vragen af te wisselen en aan te pakken.

BIJLAGE 1: Werkwijze, komen tot prioritaire criteria en afwegingen

Voorbereiding, keuzes en criteria

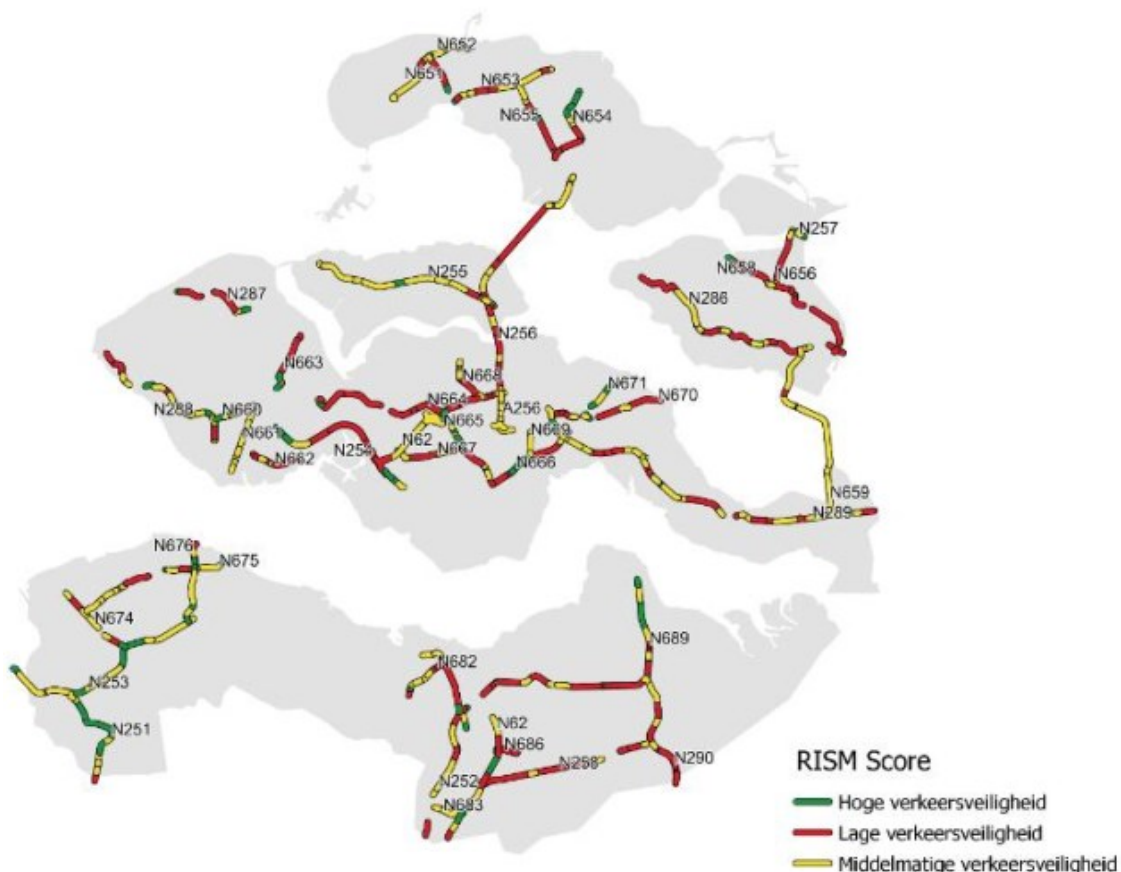
Om te komen van de verschillende theoretische kaders en uitgangspunten tot het gewenste beleidsinstrument voor het intensiveren en prioriteren, is besloten om de RISM-toets toe te passen op het gehele wegennet van de Provincie⁴. Zo komen we tot een objectieve beoordeling van onze wegen en kruispunten wat we kunnen gebruiken als basis voor de aanpak.

In het Arcadis-onderzoek is het provinciale wegennet getoetst op 16 criteria voor wegvakken, 15 voor kruispunten en 5 voor parallelwegen. Uitgangspunt voor de beoordeling zijn de CROW-richtlijnen voor wegkenmerken. De waardering van de criteria en de scores zijn in overleg met de Provincie bepaald. Dit is gedaan om te voorkomen dat de (ideale) richtlijnen overheersend worden en daarmee een te zwaar en te negatief stempel drukken op de scores. Deze richtlijnen passen namelijk onvoldoende bij de praktijk omdat ze een theoretisch wensbeeld nastreven. We zoeken naar de meest effectieve kenmerken voor zowel de herkenbaarheid van de wegcategorieën als voor het beperken van verkeersveiligheidsrisico's.

Arcadis-onderzoek omvormen naar instrument voor prioritering

Uit dit onderzoek komt een overkoepelend beeld van de staat van de verkeersveiligheid op het provinciale wegennet. Hierbij zijn de wegen ten opzichte van elkaar beoordeeld, waardoor de zwakke en, relatief gezien, verkeersonveilige wegvakken en kruispunten naar voren komen (Figuur 1). In deze beoordeling is gekeken naar de ongevalsconcentratie (reactief beleid), gecombineerd met de weginrichting (proactief beleid). Wegsegmenten en kruispunten die verkeersonveilig scoren (rood in onderstaand figuur), hebben een bovengemiddeld hoge ongevalsscore, gecombineerd met een bovengemiddeld slechte beoordeling van de weginrichting. Het onderzoek wijst uit dat er nog verkeersveiligheidswinst te behalen valt. Arcadis heeft verschillende scenario's voorgesteld om deze verkeers(on)veiligheid aan te pakken. Echter zijn alle scenario's zo omvangrijk dat ook hierin geprioriteerd moet worden en objectieve keuzes gemaakt moeten worden.

⁴ Twee wegen zijn niet meegenomen omdat daar ten tijde van het onderzoek al een reconstructie in voorbereiding of in uitvoering was, de N673 Zanddijk en de N257 Philipsdam. Van de N62 zijn alleen de delen meegenomen die in eigendom en beheer zijn van de Provincie, dat wil zeggen dat het tunneltracé niet is meegenomen.



Figuur 1: De verkeersveiligheidsbeoordeling (RISM-score) voor alle wegen in beheer van de Provincie Zeeland. De N673 Zanddijk, N257 Philipsdam en N62 tunneltracé zijn buiten beschouwing gelaten.

Met voorliggende aanpak leggen we ons een hoge ambitie op met als doel effectief de infrastructurele verkeersveiligheid op de provinciale wegen te verbeteren. Dit resulteert in een proactieve aanpak, op basis van risicogestuurd werken gevoed met de uitkomsten van het Arcadis-onderzoek. We zetten een hoge ambitie neer om ongevallen te voorkomen en daarmee een vermindering in het aantal slachtoffers te bewerkstelligen. Tegelijkertijd moeten we ook realistisch zijn. Daarom gaan we niet alles doen maar focussen we ons primair op de onvoldoendes, de meest negatieve scores. Daarnaast doen we dat op een zo effectief mogelijke manier om zo efficiënt mogelijk om te gaan met middelen en capaciteit.. Het doel is het verminderen van het aantal slecht scorende segmenten (rood, lage verkeersveiligheid). Het kan gezien worden als nieuwe blackspot-aanpak, waarbij we ons richten op de meest onveilige wegsegmenten en kruispunten. Anders dan bij de blackspots zijn nu de risico's leidend en minder de daadwerkelijke ongevallen.

In de studie die Arcadis heeft uitgevoerd is een lijst met rode, gele en groene wegsegmenten en kruispunten benoemd. De rode wegsegmenten en kruispunten hebben de beoordeling "lage verkeersveiligheid". Binnen de prioritering van verkeersveiligheid op N-wegen wordt zowel locatie specifiek geprioriteerd op aan te brengen verbeteringen, als generieke onderwerpen benoemd om maatregelen op het gehele netwerk uit te rollen.

Prioritering op specifieke locaties

Om te komen tot een goede prioritering op het aanpakken van specifieke verkeersonveilige locaties, wordt in eerste instantie gekeken naar de wegsegmenten die het slechtst uit de beoordeling van Arcadis komen. Deze locaties met een lage verkeersveiligheidsbeoordeling scoren zowel op weginrichting als op het aantal ongevallen per 100 meter slechter dan gemiddeld. Gezamenlijk vormen deze locaties een lijst van in totaal 149 slecht scorende segmenten. De Provincie Zeeland zal in eerste instantie prioriteren op het aanpakken van deze laag scorende wegsegmenten. De gedachte is dat hiermee de locaties waar zowel de inrichting te wensen overlaat, en meer dan gemiddeld veel ongevallen plaatsvinden als eerste verbeterd worden. De methode van prioritering zoals hieronder verder uitgewerkt zorgt voor een efficiënte aanpak van de slechtst scorende wegdelen.

Aangezien deze aanpak zich focust op de verbetering van infrastructuur, houdt de methode van prioritering verder alleen rekening met de score op weginrichting. Door alleen de laag scorende wegsegmenten uit het Arcadis rapport mee te nemen in de prioritering worden automatisch locaties waar ook ongevallen plaats vinden of hebben gevonden meegenomen. Deze ongevalsscore heeft in de verdere methode geen invloed op de prioritering.

Stap 1: Een nieuwe scoreberekening voor efficiëntie en het meeste effect

De methodiek gebruikt door Arcadis, RISM-II, maakt gebruik van meerdere weg- en kruispuntkenmerken en beoordeling op basis van de CROW-richtlijnen. Hoewel er aan het begin van het onderzoek met Arcadis al enkele aanpassingen zijn gedaan naar Zeeuwse standaard, zijn er een aantal kenmerken die wij in Zeeland als minder relevant beschouwen. Daarom is bij de voorliggende prioritering opnieuw gekeken naar de puntenverdeling en scoretoekenning. Enkele beoordeelde kenmerken, zoals de aanwezigheid van hectometerpaaltjes, zijn niet meegenomen in de beoordeling van de prioritering. Dit kenmerk heeft namelijk geen direct effect op het voorkomen of verzachten van een ongeval. Om te voorkomen dat een segment lager scoort doordat bijvoorbeeld dit kenmerk niet voldoet, maar het segment verder wel gemiddeld beter scoort dan andere laag scorende segmenten, passen we de scoreberekening aan. Let wel: de segmenten die in deze prioritering zijn meegenomen scoren qua weginrichting op meer kenmerken slecht, en hebben daar bovenop een hoger dan gemiddelde ongevalsdichtheid. Daarmee blijven deze segmenten wel de laagst scorende segmenten in het volledige wegennetwerk. Ook na de herberekening. Echter is de beoordeling aangescherpt om te prioriteren op de segmenten waar we de meeste efficiëntie en het meeste effect kunnen behalen in een verbetering van de verkeersveiligheid. In bijlage 2 is de volledige lijst met beoordeelde kenmerken en nieuwe puntentoekenning opgenomen.

De aanscherping op basis van wegkenmerken leidt tot een verandering in de ranglijst ten opzichte van de ranglijst op basis van de scoretoekenning van Arcadis. De segmenten zijn op basis van de nieuwe score gerangschikt van segmenten die het slechtst tot het best scoren binnen de categorie “lage verkeersveiligheid” uit de RISM-II beoordeling.

Stap 2: Clusteren voor efficiënte aanpak

Om projecten die de verkeersveiligheid op onze N-wegen verbeteren efficiënt in te zetten, worden slecht scorende segmenten die dicht bij elkaar liggen aan elkaar gekoppeld. Vaak hebben deze wegdelen en kruispunten ook vergelijkbare tekortkomingen. Het is daarom efficiënt om dergelijke segmenten samen te voegen tot clusters. Deze clusters, bestaande uit segmenten (wegdelen en kruispunten) die zich in veel gevallen naast elkaar bevinden kunnen in een breed project gezamenlijk aangepakt worden.

Indien er een middelmatig scorend wegsegment tussen twee slecht scorende wegsegmenten in ligt, kunnen de segmenten wel geclusterd worden. Voorwaarde hiervoor is dat deze segmenten logischerwijs wel binnen een project samengevoegd kunnen worden, bijvoorbeeld door een gelijkwaardig wegbeeld of als deel van een traverse. Echter telt de score van dit middelmatig scorende segment niet binnen de berekeningen van gemiddelde scores voor prioritering.

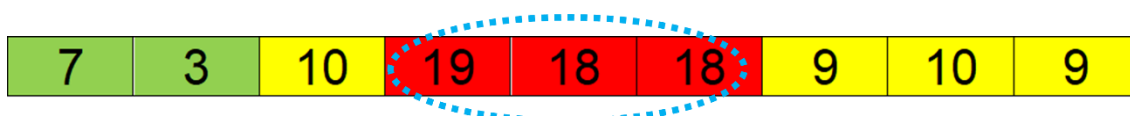
Fictief voorbeeld 1: een provinciale weg bestaat uit negen delen (segmenten Arcadis), deze zijn elk beoordeeld en hebben een score gekregen. Afhankelijk van die score zijn ze veilig (groen), gemiddeld (geel) of onveilig (rood). De onveilige segmenten (rood) hebben via de nieuwe beoordeling een nieuwe score gekregen.

- Het deel met (nieuwe) score 23 is zodanig onveilig, dat deze in de top-15 van meest urgente wegdelen (losse segmenten) staat.
- Echter, het is efficiënter de aansluitende rode delen mee te nemen. Het gemiddelde van die groep is lager dan de urgentie top-15 (geclusterde segmenten). Daarmee komen deze drie segmenten niet in de top-15 terecht.



Fictief voorbeeld 1

Fictief voorbeeld 2: een provinciale weg bestaat uit negen delen (segmenten Arcadis). Echter dit keer zijn de individuele scores van de drie aangrenzende slecht scorende segmenten lager en vallen net buiten de top-15 meest urgente wegdelen (losse segmenten). Gemiddeld heeft dit cluster, echter een hoger gemiddelde dan andere clusters en valt door de clustering binnen de top-15 clusters in de prioritering.



Fictief voorbeeld 2

Fictief voorbeeld 1 heeft een slecht scorend segment, wat als individuele locatie slecht scoort. Fictief voorbeeld 2 heeft juist over een langer traject een slechte (gemiddelde) score. Bij een projectaanpak zal dit traject theoretisch gezien dus een groter positief effect hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid dan het traject in fictief voorbeeld 1.

Stap 3: toevoegen van een top-3 slecht scorende losse segmenten

Om te zorgen dat locaties die op zichzelf staand slecht scoren, zoals het segment met score 23 in het fictieve voorbeeld, toch een plaats krijgen in de prioritering, worden de drie slechtst scorende losse locaties toegevoegd aan dit prioriteringsdocument. Dit zijn drie locaties die een slechte score halen, waardoor ze binnen de top achttien slechtst scorende losse segmenten vallen. Maar die door clustering een lager gemiddelde krijgen en daarmee buiten de top-15 clusters vallen.

Deze drie locaties worden meegenomen in de prioritering, omdat deze binnen de meest gevaarlijk beoordeelde locaties vallen op het Provinciale wegennet.

BIJLAGE 2: Aanpassingen scoreberekening beoordeling

Om te komen tot de nieuwe uiteindelijke score van een laag scorend segment is de berekening van Arcadis op enkele wegkenmerken aangepast. De berekening van de uiteindelijke score is per segment, dit kan een wegsegment of kruispunt zijn, als volgt.

% Wegkenmerk A voldoet x Toegewezen punt als het kenmerk A voldoet + % Wegkenmerk A voldoet minimaal x Toegewezen punt als het kenmerk A minimaal voldoet + % Wegkenmerk A voldoet niet x Toegewezen punt als het kenmerk A niet voldoet + ... % Wegkenmerk XYZ voldoet niet x Toegewezen punt als het kenmerk XYZ niet voldoet.

Beoordeling wegkenmerken wegsegmenten

WEGKENMERKEN WEGSEGMENT	BEOORDELING BELANG VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID (AANPASSING SCORETOEKENNING)
TYPE VERHARDING (STAAT VAN HET ASFALT)	Valt onder het beheer en onderhoud. Deze moet goed onderhouden zijn. Indien deze slecht scoort (voldoet niet) moet de score meegenomen worden richting de prioritering. Bij een gemiddelde score (voldoet minimaal) gaan wij er van uit dat deze binnen voldoende tijd in de onderhoudscyclus wordt meegenomen en daarom niet nodig is om rekening mee te houden in de prioritering. Effect op de huidige scoreverdeling: segmenten die minimaal of ideaal voldoen krijgen beide 0 punten. Segmenten die niet voldoen krijgen 1 punt.
VERHARDINGSBREEDTE	Verhardingsbreedte heeft een duidelijk effect op de verkeersveiligheid. De huidige scoremethodiek van Arcadis blijft gelden (2 punten bij voldoet niet, 1 punt bij voldoet minimaal, 0 punten bij voldoet ideaal)
RIJRICHTINGSCEIDING	In verband met het bereikbaar blijven voor hulpverlening en het evacueren in geval van calamiteiten is het voldoende om aan de minimale eisen te voldoen. Bovendien zijn voor het ideale beeld zeer ingrijpende maatregelen nodig die niet in verhouding staan tot de intensiteiten in Zeeland Effect op de huidige scoreverdeling: segmenten die minimaal of ideaal voldoen krijgen beide 0 punten. Segmenten die niet voldoen krijgen 2 punten.
LENGTE MARKERING	Valt onder het beheer en onderhoud. Deze moet goed onderhouden zijn. Indien deze slecht scoort (voldoet niet) moet de score meegenomen worden richting de prioritering. Bij een gemiddelde score (voldoet minimaal) gaan wij er van uit dat deze binnen voldoende tijd in de onderhoudscyclus wordt meegenomen en daarom niet nodig is om rekening mee te houden in de prioritering.

	Gezien de uitvoering bepalend is voor wegcategorie en rijgedrag telt deze wel zwaarder dan staat van het asfalt. Effect op de huidige scoreverdeling: segmenten die minimaal of ideaal voldoen krijgen beide 0 punten. Segmenten die niet voldoen krijgen 2 punten.
OBSTAKEL AFSTAND	De obstakelafstand is van belang voor de verkeersveiligheid i.v.m. de vergevingsgezindheid van de weg. Daarom behoudt dit kenmerk de huidige scoreverdeling. 2 punten bij voldoet niet, 1 punt bij voldoet minimaal, 0 punten bij voldoet ideaal.
OPENBARE VERLICHTING	Een juiste inzet van openbare verlichting is van belang voor de verkeersveiligheid. Daarom behoudt dit kenmerk de huidige scoreverdeling. 2 punten bij voldoet niet, 1 punt bij voldoet minimaal, 0 punten bij voldoet ideaal.
RIJSNELHEID	De aangehouden normen (op basis van de boetegrens) zijn erg optimistisch. Wij accepteren een V85 die ligt tussen de maximumsnelheid en de boetegrens (voldoet minimaal). Daarom wordt de weging van de huidige beoordeling aangepast. Effect op de huidige scoreverdeling: segmenten die minimaal of ideaal voldoen krijgen beide 0 punten. Segmenten die niet voldoen krijgen 2 punten.
ERFAANSLUITINGEN	De aanwezigheid en dichtheid van erfaansluitingen heeft een duidelijk effect op de verkeersveiligheid gezien de opdraaiende en afslaande bewegingen die dit met zich mee brengen. Erfaansluitingen brengen conflictsituaties met zich mee. Daarom wordt de weging van de huidige beoordeling aangepast. Effect op de huidige scoreverdeling: segmenten die minimaal of ideaal voldoen krijgen beide 0 punten. Segmenten die niet voldoen krijgen 2 punten.
OV-HALTES	De beoordeling van Arcadis wordt voor de GOW-80 wegen aangescherpt. Ook het minimale beeld vinden wij onacceptabel. De SW-100 wegen beoordeling blijft hetzelfde. Effect op de huidige scoreverdeling van GOW-80 wegen: segmenten die ideaal voldoen krijgen 0 punten. Delen die minimaal of niet voldoen krijgen beide 2 punten.
PECHVOORZIENING	Pechvoorziening hebben voor de GOW-80 en SW-100 wegen een ander vereiste.

	<u>GOW-80</u>: pechvoorziening is in het geheel minder relevant. Echter moet er wel een goede berm aanwezig zijn. De delen die aan het minimale beeld en/of niet voldoen aan dit beeld krijgen beide 1 punt. Delen die wel voldoen krijgen 0 punten <u>SW-100</u>: alleen het ideaalbeeld binnen het wegkenmerk pechvoorzieningen is acceptabel. Daarom krijgen de delen die niet voldoen of minimaal voldoen beide 2 punten en ideaal 0 punten.
BERMBREEDTE	In Zeeland is bermbreedte een belangrijke factor gezien het aandeel eenzijdige ongevallen. Echter is vanwege ruimtegebrek vaak het ideaalbeeld onhaalbaar. Toch streven we in Zeeland naar een zo optimaal mogelijk beeld. De bermbreedte heeft veel invloed op de verkeersveiligheid. Daarom blijft de score toekenning gelijk aan de toekenning van Arcadis 2 punten bij voldoet niet, 1 punt bij voldoet minimaal, 0 punten bij voldoet ideaal.
HECTOMETER PAALTJES	Deze zijn van belang bij de gevolgen van een ongeval. Bij de prioritering kijken we naar het voorkomen van ongevallen. Daarom vervallen alle scores van dit kenmerk. Echter is dit wel een wegkenmerk wat bij het op orde brengen van de wegen in de basis belangrijk is en zal daarbij meegenomen moeten worden. Effect op de huidige scoreverdeling: in alle situaties worden er geen punten toegekend. Daarmee wordt dit wegkenmerk niet meegerekend in de weging voor prioritering.
INTENSITEITEN	Intensiteiten hebben een grote invloed op de verkeersveiligheid. Echter is drukte niet altijd slecht, gezien mensen mogelijk beter opletten dan bij een rustige weg. Omdat intensiteiten wel wat zeggen over de capaciteit van de weg, wordt bij dit kenmerk niet geaccepteerd als de weg niet voldoet (slechte score). Een minimale of ideale score wordt beide geaccepteerd. Effect op de huidige scoreverdeling: indien een wegsegment minimaal of ideaal scoort krijgt deze 0 punten. 2 punten worden toegekend indien het segment niet voldoet.
AFSCHERMING PARALLELE VOORZIENINGEN	Dit kenmerk blijft de scoretoekenning van Arcadis behouden. Afscherming van parallelle voorzieningen is belangrijk voor de verkeersveiligheid. 2 punten bij voldoet niet, 1 punt bij voldoet minimaal, 0 punten bij voldoet ideaal.
PARALLELWEG AANWEZIG	Dit kenmerk is gerelateerd aan het Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer Zeeland (KLZ). Indien er landbouwverkeer

	aanwezig is, is dit een belangrijk kenmerk voor de verkeersveiligheid. Daarom wordt de scoretoekenning van Arcadis behouden.
	2 punten bij voldoet niet, 1 punt bij voldoet minimaal, 0 punten bij voldoet ideaal.
VRIJLIGGEND FIETSPAD	Niet alle segmenten zijn onderdeel van het Hoofdnet Utilitair Fietsverkeer. Er zijn vaak alternatieve routes beschikbaar, terwijl het ontbreken van het fietspad naast de rijbaan in deze gevallen een negatief effect heeft binnen de berekening van Arcadis. Dit kenmerk wordt daarom binnen de extra prioriteringsslag van wegkenmerken niet meegenomen.

Nieuw puntenoverzicht GOW-80 (en lager) kenmerken wegsegmenten

KENMERK WEGSEGMENT	PUNTEN LAAG	PUNTEN MIDDEL	PUNTEN HOOG
STAAT VAN HET ASFALT	1	0	0
VERHARDINGSBREEDTE	2	1	0
RIJRICHTINGSCHIEDING	2	0	0
LENGTEMARKERING	2	0	0
OBSTAKEL AFSTAND	2	1	0
OPENBARE VERLICHTING	2	1	0
RIJSNELHEID	2	0	0
ERFAANSLUITINGEN	2	1	0
OV-HALTES	2	2	0
PECHVOORZIENING	1	1	0
BERMBREEDTE (NIEUWE VEREISTEN)	2	1	0
HECTOMETERPAALTJES	0	0	0
INTENSITEITEN	2	0	0
AFSCHERMING PARALLELE VOORZIENINGEN	2	1	0
PARALLELWEG AANWEZIG	2	1	0
VRIJLIGGEND FIETSPAD	0	0	0

Nieuw puntenoverzicht SW-100 kenmerken wegsegmenten

KENMERK WEGSEGMENT	PUNTEN LAAG	PUNTEN MIDDEL	PUNTEN HOOG
STAAT VAN HET ASFALT	1	0	0
VERHARDINGSBREEDTE	2	1	0
RIJRICHTINGSCHIEDING	2	0	0
LENGTEMARKERING	2	0	0
OBSTAKEL AFSTAND	2	1	0
OPENBARE VERLICHTING	2	1	0
RIJSNELHEID	2	0	0
ERFAANSLUITINGEN	2	1	0
OV-HALTES	2	1	0
PECHVOORZIENING	2	2	0

BERMBREEDTE (NIEUWE VEREISTEN)	2	1	0
HECTOMETERPAALTJES	0	0	0
INTENSITEITEN	2	0	0
AFSCHERMING PARALLELE VOORZIENINGEN	2	1	0
PARALLELWEG AANWEZIG	2	1	0
VRIJLIGGEND FIETSPAD	0	0	0

Beoordeling Wegkenmerken Kruispunten

WEGKENMERKEN KRUISPUNT	BEOORDELING BELANG VOOR VERKEERSVEILIGHEID (AANPASSING SCORETOEKENNING)
TYPE VERHARDING (STAAT VAN HET ASFALT)	Valt onder het beheer en onderhoud. Deze moet goed onderhouden zijn. Indien deze slecht scoort (voldoet niet) moet de score meegenomen worden richting de prioritering. Bij een gemiddelde score (voldoet minimaal) gaan wij er van uit dat deze binnen voldoende tijd in de onderhoudscyclus wordt meegenomen en daarom niet nodig is om rekening mee te houden in de prioritering. Effect op de huidige scoreverdeling: kruispunten die minimaal of ideaal voldoen krijgen beide 0 punten. Kruispunten die niet voldoen krijgen 1 punt.
FYSIEKE RIJRICHTINGSCHIEDING	Dit kenmerk heeft bij GOW-80 en SW-100 een verschillende puntentelling. Bij beide accepteren we zowel het minimale als ideale beeld. Echter is het niet voldoen aan het kenmerk bij een GOW-80 minder van invloed op de verkeersveiligheid dan bij een SW-100. Daarom krijgt een kruispunt dat niet voldoet op een GOW-80 1 punt en op een SW-100 2 punten. <u>GOW-80</u>: De kruispunten die niet voldoen krijgen 1 punt. Kruispunten die wel of minimaal voldoen krijgen 0 punten <u>SW-100</u>: alle kruispunten die niet voldoen krijgen 2 punten. Kruispunten die minimaal of ideaal voldoen krijgen 0 punten.
OPENBARE VERLICHTING	Kruispunten die niet voldoen krijgen 1 punt. Zodra deze minimaal of ideaal voldoen krijgen deze 0 punten.
LANDBOUWVERKEER EN OV	Dit kenmerk gaat met name om de draaicirkel. Dit heeft niet direct effect op de verkeersveiligheid. Desondanks is het wel belangrijk, omdat een slechte draaicirkel op termijn schade e.d. kan opleveren wat wel direct effect heeft. Daarom wordt er 1 punt toegekend indien de kruising niet voldoet, maar zowel minimaal als ideaal beeld worden geaccepteerd en krijgen 0 punten toegekend.

	Effect op de huidige scoreverdeling: kruispunten die minimaal of ideaal voldoen krijgen beide 0 punten. Kruispunten die niet voldoen krijgen 1 punt.
FIETSVORZIENINGEN	Wij accepteren alleen dat het aan het ideaal voldoet. Daarom blijft de gebruikte score van Arcadis gehandhaafd.
TYPE KRUISPUNT	Wij accepteren geen rode scores. Het minimale beeld zoals omschreven wordt als acceptabel bevonden.
	Effect op de huidige scoreverdeling: kruispunten die minimaal of ideaal voldoen krijgen beide 0 punten. Kruispunten die niet voldoen krijgen 2 punten.
INTENSITEITEN KRUISPUNT	Aantallen in de beoordeling van Arcadis zijn structureel hoger dan in Zeeland aanwezig, daarom zijn deze cijfers niet van toepassing in nieuwe beoordeling.
ZICHT (DRIEHOEKEN)	Het zicht op kruispunten is van belang. Daarom wordt de huidige score van Arcadis aangehouden.
AANWEZIGE OPSTELSTROKEN	Dit is een belangrijk kenmerk om zo veilig mogelijk om te gaan met conflictsituaties. De huidige puntentoekenning van Arcadis blijft gehandhaafd.
AFSTAND RIJBAAN-FIETSPAD	Wij accepteren alleen dat het aan ideaal voldoet. Echter is de minimale inrichting wel beter dan de inrichting die niet voldoet. Daarom blijft de gebruikte score van Arcadis gehandhaafd.
KRUISPUNTARMEN / TAKKEN	Dit kenmerk wordt niet meegenomen in de nieuwe scoretoekenning.
AANTAL KRUISPUNTEN / DICHTHEID	De dichtheid van het aantal kruispunten heeft door het aantal conflictsituaties effect op de verkeersveiligheid. Daarom blijft de huidige puntentoekenning van Arcadis gehandhaafd.

Nieuw puntenoverzicht GOW-80 (en lager) kenmerken kruispunten

KENMERKEN KRUISPUNT	PUNTEN LAAG	PUNTEN MIDDEL	PUNTEN HOOG
STAAT VAN HET ASFALT	1	0	0
FYSIEKE RIJRICHTINGSCHIEDING	1	0	0
OPENBARE VERLICHTING	1	0	0
LANDBOUWVERKEER EN OV	1	0	0
FIETSVORZIENINGEN	2	1	0
TYPE KRUISPUNT	2	0	0
INTENSITEITEN KRUISPUNT	0	0	0
ZICHT (DRIEHOEKEN)	2	1	0
AANWEZIGE OPSTELSTROKEN	2	1	0
AFSTAND RIJBAAN-FIETSPAD	2	1	0
KRUISPUNTARMEN / TAKKEN	0	0	0
AANTAL KRUISPUNTEN / DICHTHEID	2	1	0

Nieuw puntenoverzicht SW-100 kenmerken kruispunten

KENMERKEN KRUISPUNT	PUNTEN LAAG	PUNTEN MIDDEL	PUNTEN HOOG
STAAT VAN HET ASFALT	1	0	0
FYSIEKE RIJRICHTINGSCHIEDING	2	0	0
OPENBARE VERLICHTING	1	0	0
LANDBOUWVERKEER EN OV	1	0	0
FIETSVOORZIENINGEN	2	1	0
TYPE KRUISPUNT	2	0	0
INTENSITEITEN KRUISPUNT	0	0	0
ZICHT (DRIEHOEKEN)	2	1	0
AANWEZIGE OPSTELSTROKEN	2	1	0
AFSTAND RIJBAAN-FIETSPAD	2	1	0
KRUISPUNTARMEN / TAKKEN	0	0	0
AANTAL KRUISPUNTEN / DICHTHEID	2	1	0

BIJLAGE 3: Locatieverdieping

Uit de analyse en werkwijze richting een prioritering zijn onderstaande prioriteringslijsten ontstaan. Deze locaties scoren relatief ten opzichte van het netwerk van provinciale N-wegen het slechtst op inrichting en ongevallen. Van de wegdelen zijn clusters gemaakt waarvan de gemiddelde score tot een top-15 lijst heeft geleidt. Deze clustering is vanwege efficiëntie redenen gemaakt. Daarnaast is een top-3 specifieke locaties, zoals kruispunten of op zichzelf staande wegvakken, opgesteld. Deze locaties komen niet in de geclusterde top-15 voor, maar hebben individueel gezien wel een slechte score. In totaal zijn er zo achttien prioritaire locaties.

Top-15 clusters

	Wegnummer	Locatie
1	N287	Serooskerke – Domburg
2	N286	Steenenkruis – Poortvliet
3	N665	's-Heer Arendskerke – Lewedorp
4	N686	Axel
5	N289	Smokkelhoek
6	N290	Zaamslagveer – Ter Hole
7	N289	Rilland – Krabbendijke
8	N664	Wissekerke – Eindewege
9	N662	Oost-Souburg – Ritthem
10	N665	Zwaakse Weel – Heinkenszand
11	N663	Middelburg – Veere
12	N655	Volledig (Zierikzee – Delingsdijk)
13	N286	Sint-Maartensdijk – Stavenisse
14	N654	Zierikzee – Schuddebeurs
15	N670	Kapelle – Yerseke

Top-3 losse segmenten

	Wegnummer	Locatie
1	N289	Kruispunt Oesterdam
2	N665	Arnemuiden
3	N289	Krabbendijke – Luchtenburg

1. Uitwerking van de top-15

1.1 N287 Serooskerke – Domburg

Segmenten: 03, 05

Lengte: 2,1 + 1,5 kilometer, totaal 3,6 kilometer

Beide segmenten zijn wegvakken. Opmerking, de traverse van de N287 door Oostkapelle valt buiten het onderzoek omdat dit niet in provinciaal eigendom is.



De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

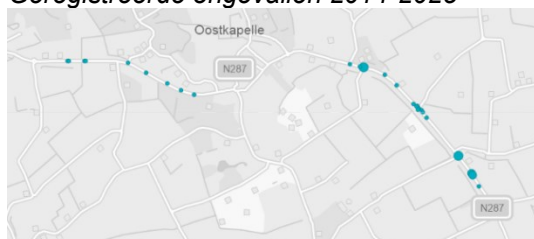
- Verhardingsbreedte
- Bermbreedte
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Openbare verlichting
- Vrijliggend fietspad

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Snelheidsbeheersing

De verhardingsbreedte van het aangrenzende fietspad is onvoldoende breed

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	28	55	20	-	-
Letsel	9	21	19	9	-
Dodelijk	2	4	3	-	2
Totaal	39	80	42	9	2

Uit de kaart van ViaStat valt op dat op het deel tussen Serooskerke en Oostkapelle veel ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten.

1.2 N286 Steenenkruis – Poortvliet

Segmenten: 05, 06

Lengte: 1,9 + 0,6 kilometer, totaal 2,4 kilometer

Segment 05 is een wegvak, segment 06 is een kruispunt (Kadijk).



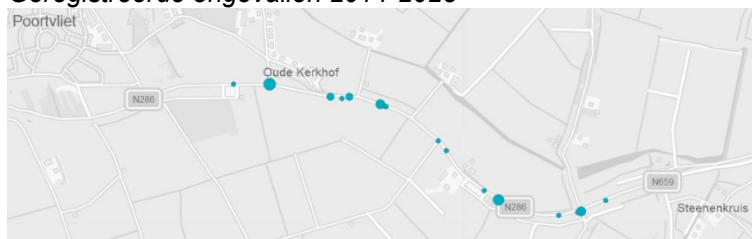
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Bermbreedte
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Openbare verlichting
- Verhardingsbreedte

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Snelheidsbeheersing

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	22	31	23	-	-
Letsel	7	16	15	10	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	29	47	38	10	0

Uit de kaart van ViaStat valt op dat veel ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten.

1.3 N665 's-Heer Arendskerke – Lewedorp

Segmenten: 15, 16, 17

Lengte: 2,3 + 0,4 + 1,4 kilometer, totaal 4,1 kilometer

Alle segmenten zijn wegvakken.



De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

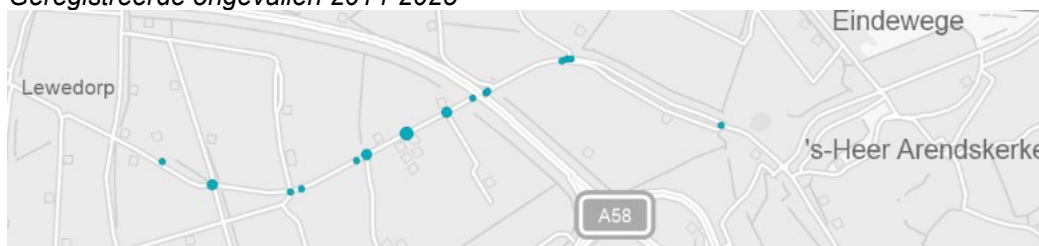
- Verhardingsbreedte
- Rijsnelheid
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Snelheidsbeheersing

De verhardingsbreedte van het aangrenzende fietspad is onvoldoende breed

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	9	15	13	-	-
Letsel	11	21	20	11	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	20	36	33	11	0

Uit de kaart van ViaStat valt op dat veel ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten.

1.4 N686 Axel

Segmenten: 09, 10

Lengte: 0,8 + 0,2 kilometer, totaal 1,0 kilometer

Segment 09 is een wegvak, segment 10 is een kruispunt (rotonde Rooseveltlaan).



De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

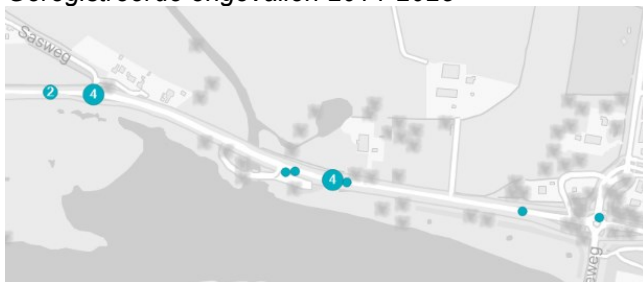
- Verhardingsbreedte
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- kruispunt dichtheid

De verhardingsbreedte van het aangrenzende fietspad is onvoldoende breed

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	13	26	22	-	-
Letsel	2	4	3	2	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	15	30	25	2	0

Uit de kaart van ViaStat blijkt dat ongevallen plaats hebben gevonden zowel op of nabij kruispunten, als ook op de rechte stukken weg.

1.5 N289 Smokkelhoek

Segmenten: 29, 30, 31, 32

Lengte: 0,5 + 1,0 + 0,4 + 0,5 kilometer, totaal 2,4 kilometer

Segment 30 is een wegvak, segment 29 is een kruispunt (Kanaalweg-west), segment 31 is een kruispunt (bajonet afrit A58 – Nijverheidsweg), segment 32 is een kruispunt (rotonde Smokkelhoekweg).



De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

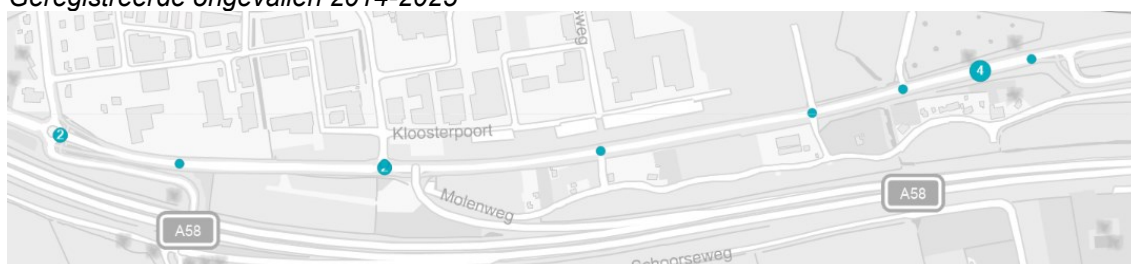
- Verhardingsbreedte
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- kruispunt dichtheid

De verhardingsbreedte van het aangrenzende fietspad is onvoldoende breed

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	9	16	14	-	-
Letsel	4	7	8	4	-
Dodelijk	1	3	2	-	1
Totaal	14	26	24	4	1

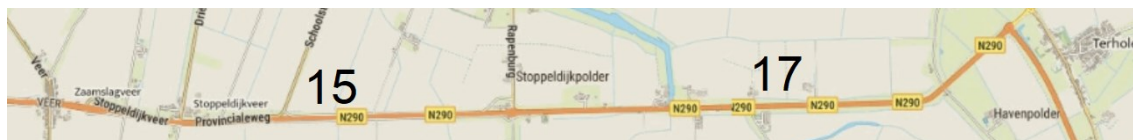
Uit de kaart van ViaStat blijkt dat het merendeel van de ongevallen op en rond kruispunten plaatsvinden.

1.6 N290 Zaamslagveer – Terhole

Segmenten: 15, 17

Lengte: 3,0 + 2,3 kilometer, totaal 5,3 kilometer

Beide segmenten zijn wegvakken. Het tussenliggende segment 16 heeft een hoge verkeersveiligheid (rotonde Rapenburg).



De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Openbare verlichting
- Rijsnelheid
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)
- Vrijliggend fietspad (i.v.m. ZTF)

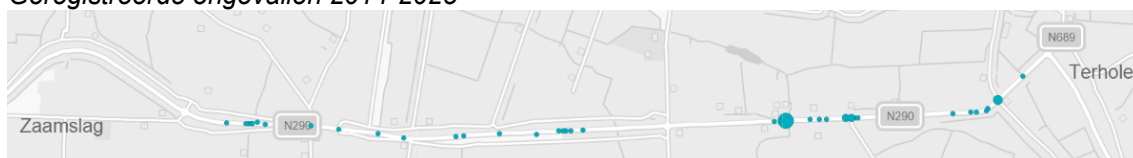
De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- kruispunt dichtheid

De verhardingsbreedte van het aangrenzende fietspad is onvoldoende breed

De obstakelafstand van de parallelweg is onvoldoende

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	39	67	38	-	-
Letsel	10	20	19	13	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	49	87	57	13	0

Uit de kaart van ViaStat blijkt dat ongevallen plaats hebben gevonden zowel op of nabij kruispunten, als ook op de rechte stukken weg.

1.7 N289 Rilland – Krabbendijke

Segmenten: 06, 08, 09, 12

Lengte: 0,6 + 0,8 + 0,8 + 0,4 kilometer, totaal 2,6 kilometer

Segment 09 is een wegvak, de overige zijn kruispunten (06 rotonde Valckenisseweg, 08 traverse Stationsbuurt, 12 kruispunten Oostpolderweg en Meiboom). De tussenliggende segmenten hebben een middelmatige verkeersveiligheid volgens de analyse.



De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

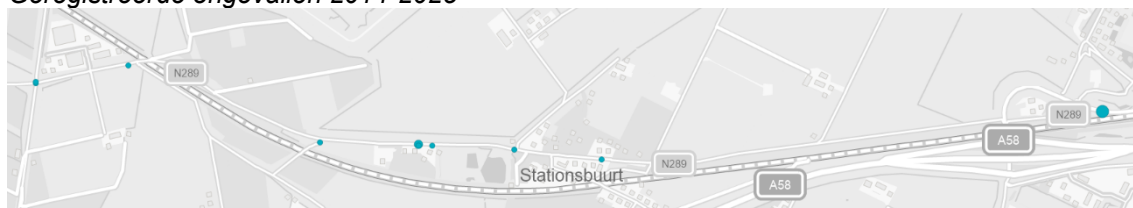
- Verhardingsbreedte
- Rijsnelheid
- Erfaansluitingen
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)
- Vrijliggend fietspad (i.v.m. ZTF)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- kruispunt dichtheid

De verhardingsbreedte van het aangrenzende fietspad is onvoldoende breed

Geregistreeerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	10	16	12	-	-
Letsel	3	5	5	3	-
Dodelijk	1	2	3	-	1
Totaal	14	23	20	3	1

Uit de kaart van ViaStat valt op dat veel ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten.

1.8 N664 Wissekerke – Eindewege

Segmenten: 06, 07

Lengte: 0,8 + 0,3 kilometer, totaal 1,1 kilometer

Beide segmenten zijn wegvakken. Segment 07 betreft het spoorviaduct.



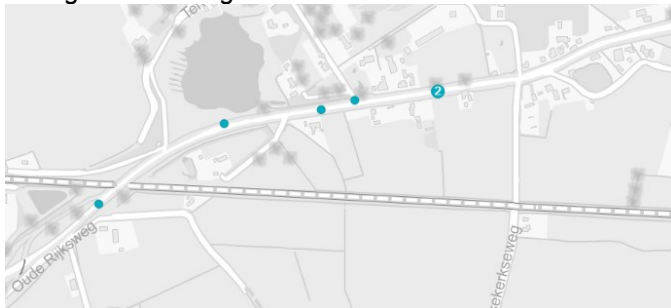
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Verhardingsbreedte
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)
- Vrijliggend fietspad (i.v.m. ZTF)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- kruispunt dichtheid

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	4	6	4	-	-
Letsel	2	2	2	2	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	6	8	6	2	0

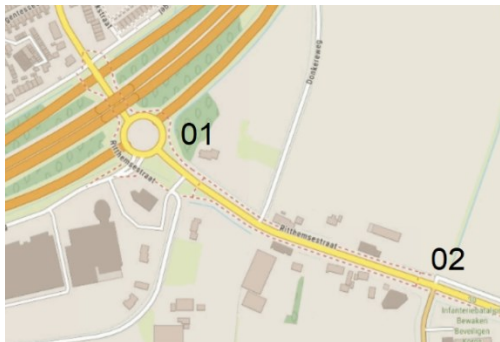
Uit de kaart van ViaStat blijkt dat ongevallen plaats hebben gevonden zowel op of nabij kruispunten, als ook op de rechte stukken weg.

1.9 N662 Oost-Souburg – Ritthem

Segmenten: 01, 02

Lengte: 0,3 + 0,3 kilometer, totaal 0,6 kilometer

Beide segmenten zijn kruispunten (01 de aansluiting met de op- en afritten van de A58, het kruispunt met de Deinsvlietweg en de ontsluiting van Kuzee. 02 is het kruispunt Zandweg).



De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

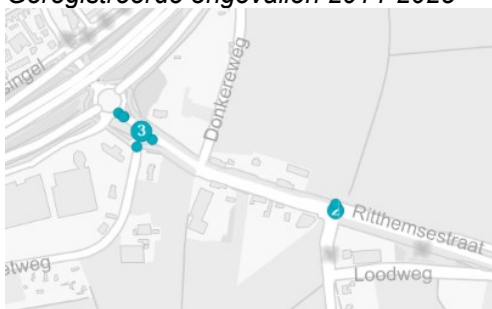
- Rijrichtingscheiding
- Rijsnelheid
- Pechvoorziening
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

De obstakelafstand van de parallelweg is onvoldoende

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	8	17	15	-	-
Letsel	3	7	7	3	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	11	24	22	3	0

De betreffende kruispunten en bijbehorende wegvakken zijn in 2023 gereconstrueerd.

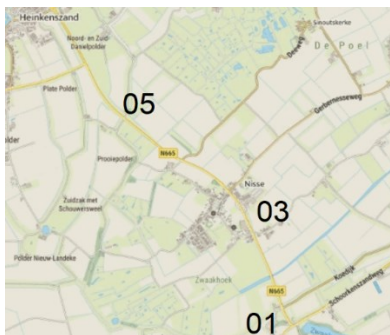
Genoemde ongevalsdata hebben zodoende mogelijk betrekking op de oude situatie. De Arcadis-toets heeft plaatsgevonden na reconstructie.

1.10 N665 Zwaakse Weel – Heinkenszand

Segmenten: 01, 03, 05

Lengte: 0,2 + 0,5 + 1,7 kilometer, totaal 2,4 kilometer

Segment 01 is een kruispunt ("Zwaakse Weel" ofwel Kruiningenpolderweg), segmenten 03 en 05 zijn wegvakken. De tussenliggende segmenten zijn wegvakken en hebben een middelmatige verkeersveiligheid.



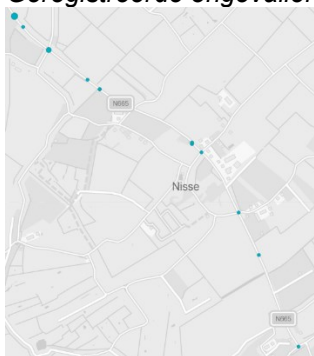
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Verhardingsbreedte
- Rijrichtingscheiding
- Rijsnelheid
- Pechvoorzieningen
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Type kruispunten
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	12	19	13	-	-
Letsel	3	7	7	3	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	15	26	20	3	0

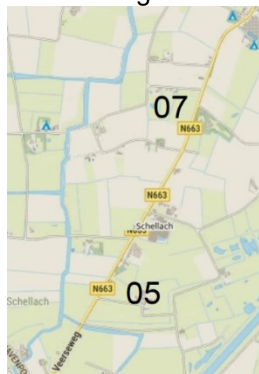
Uit de kaart van ViaStat blijkt dat ongevallen plaats hebben gevonden zowel op of nabij kruispunten, als ook op de rechte stukken weg.

1.11 N663 Middelburg – Veere

Segmenten: 05, 07

Lengte: 1,0 + 1,7 kilometer, totaal 2,7 kilometer

Beide segmenten zijn wegvakken. Het tussenliggende segment 06 (kruispunt) heeft een middelmatige verkeersveiligheid (Golsteinseweg)



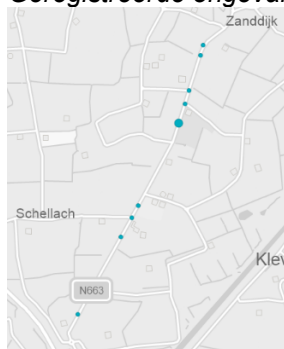
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Rijsnelheid
- Erfaansluitingen
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Type kruispunten
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	8	14	12	-	-
Letsel	3	6	6	4	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	11	20	18	4	0

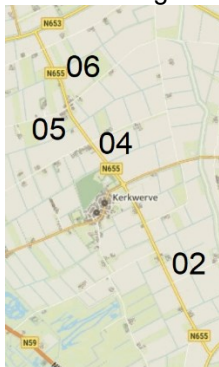
Uit de kaart van ViaStat blijkt dat het merendeel van de ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten, maar ook een aantal op de rechte stukken weg.

1.12 N655 Zierikzee – Delingsdijk

Segmenten: 02, 04, 05, 06

Lengte: 2,7 + 1,2 + 0,3 + 0,9 kilometer, totaal 5,1 kilometer

Segmenten 02, 04 en 06 zijn wegvakken. Segment 05 is het kruispunt (bajonet) Taaijersweg – Turelureweg (Nieuwerkerke). Het tussenliggende segment 03 (kruispunt) heeft een hoge verkeersveiligheid (rotonde Kerkwerpe).



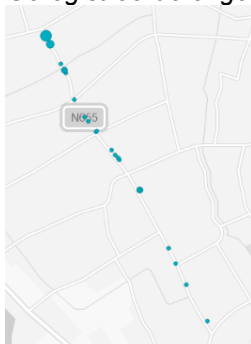
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Verhardingsbreedte
- Rijsnelheid
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	26	47	30	-	-
Letsel	5	7	6	5	-
Dodelijk	2	3	3	-	2
Totaal	33	57	39	5	2

Uit de kaart van ViaStat blijkt dat het merendeel van de ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten, maar ook een aantal op de rechte stukken weg.

1.13 N286 Sint-Maartensdijk – Stavenisse

Segmenten: 18, 20

Lengte: 2,9 + 2,8 kilometer, totaal 5,7 kilometer

Beide segmenten zijn wegvakken. Het tussenliggende segment 19 (kruispunt) heeft een middelmatige verkeersveiligheid (Weelweg).



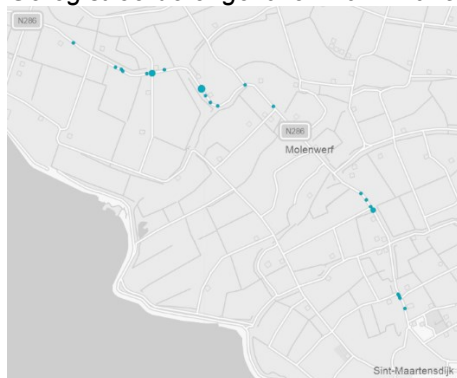
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Verhardingsbreedte
- Rijrichtingscheiding
- Rijsnelheid
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

Geregistreeerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	22	33	16	-	-
Letsel	5	9	8	5	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	27	42	24	5	0

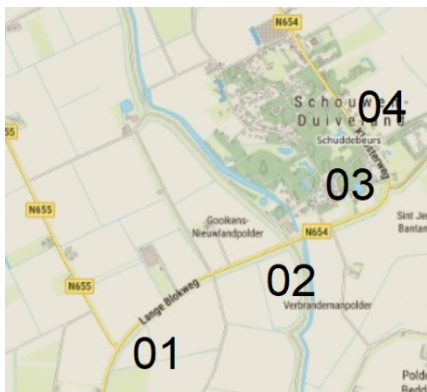
Uit de kaart van ViaStat blijkt dat het merendeel van de ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten, maar ook een aantal op de rechte stukken weg.

1.14 N654 Zierikzee – Schuddebeurs

Segmenten: 01, 02, 03, 04

Lengte: 0,6 + 1,7 + 0,4 + 0,7 kilometer, totaal 3,4 kilometer

Segmenten 02 en 04 zijn wegvaksegmenten. Segment 01 is het kruispunt met de N655 (Heuvelsweg), segment 03 is het kruispunt met de Roterijldijk.



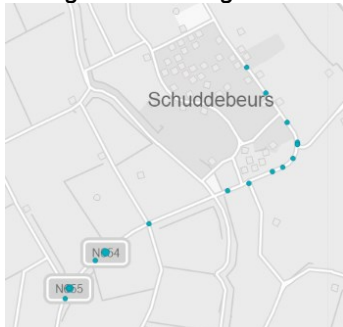
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Verhardingsbreedte
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)
- Vrijliggend fietspad

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	16	25	18	-	-
Letsel	5	9	8	5	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	21	34	26	5	0

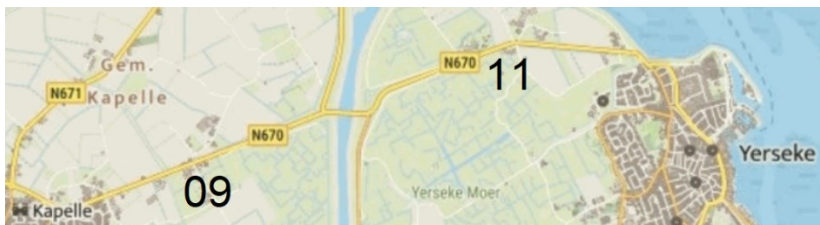
Uit de kaart van ViaStat blijkt dat het merendeel van de ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten, maar ook een aantal op de rechte stukken weg voor en na de bocht.

1.15 N670 Kapelle – Yerseke

Segmenten: 09, 11

Lengte: 1,8 + 2,5 kilometer, totaal 4,3 kilometer

Beide segmenten zijn wegvaksegmenten. Het tussenliggende segment 10 (kruispunten rondom de Postbrug) heeft een middelmatige verkeersveiligheid.



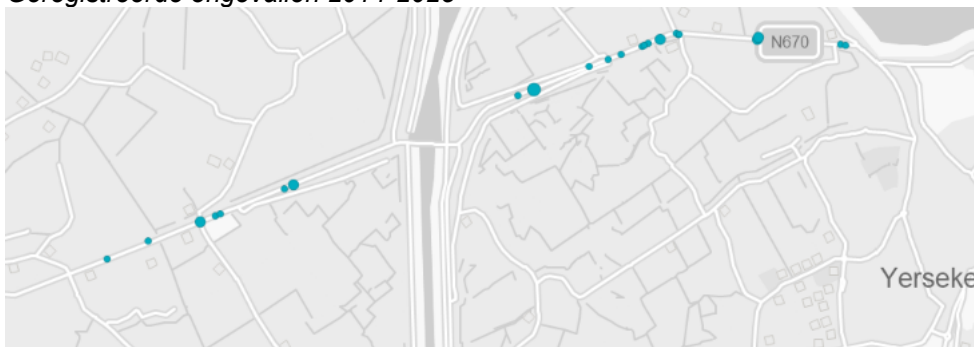
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Verhardingsbreedte
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Aanwezigheid van opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	28	49	36	-	-
Letsel	4	7	8	4	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal	32	56	44	4	0

Uit de kaart van ViaStat blijkt dat het merendeel van de ongevallen plaats hebben gevonden op of nabij kruispunten, maar ook een aantal op de rechte stukken weg.

2. Uitwerking van de top-3

2.1 N289 Kruispunt Oesterdam

Segment: 04

Het betreft een kruispuntsegment (N659 Oesterdam).



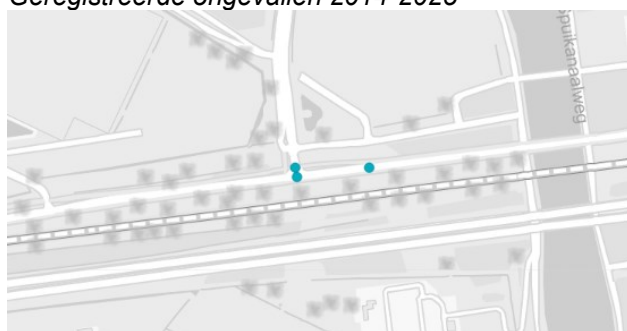
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Rijsnelheid
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)
- Vrijliggend fietspad

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Fietsvoorzieningen
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	3	6	6	-	-
Letsel	0	0	0	0	-
Dodelijk	0	0	0	-	0
Totaal				0	0

Het beeld van ViaStat laat zien dat de ongevallen met name op het kruispunt zelf plaatsvinden.

2.2 N665 Arnemuiden

Segment: 20

Lengte: 2,0 kilometer

Het betreft een wegvaksegment.



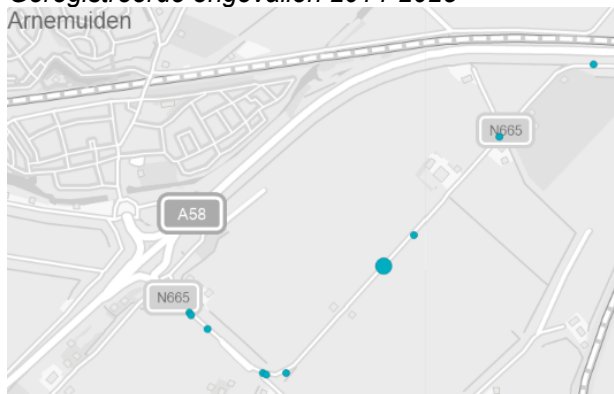
De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Verhardingsbreedte
- Rijrichtingscheiding
- Rijsnelheid
- Pechvoorziening
- Afscherming van de parallelle voorzieningen
- Aanwezigheid van een parallelweg (i.v.m. KLZ)
- Vrijliggend fietspad

De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Aanwezigheid opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

Geregistreerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	7	11	9	-	-
Letsel	5	7	6	7	-
Dodelijk	1	2	2	-	1
Totaal	13	20	17	7	1

Het beeld uit ViaStat laat zien dat de ongevallen met name plaatsvinden op het rechte wegvak.

2.3 N289 Krabbendijke – Luchtenburg

Segment: 16

Lengte: 2,1 kilometer

Het betreft een wegvaksegment.



De voornaamste afwijkingen op de hoofdrijbaan zitten op deze locatie met name bij:

- Verhardingsbreedte
- Rijsnelheid
- Pechvoorziening
- Bermbreedte
- Afscherming van de parallelle voorzieningen

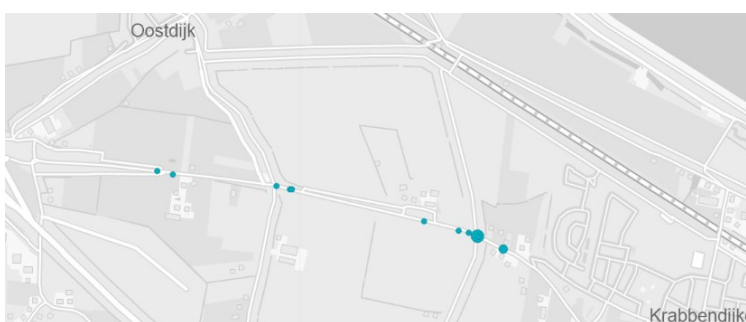
De voornaamste afwijkingen op de kruisingen zitten op deze locatie met name bij:

- Fysieke rijrichtingscheiding
- Openbare verlichting
- Fietsvoorzieningen
- Type kruispunten
- Aanwezigheid opstelstroken
- Afstand rijbaan tot het fietspad
- Kruispunt dichtheid

De verhardingsbreedte van het aangrenzende fietspad is onvoldoende breed

De obstakelafstand van de parallelweg is onvoldoende

Geregistreeerde ongevallen 2014-2025



	Ongevallen	Partijen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
UMS	7	13	13	-	-
Letsel	6	12	12	6	-
Dodelijk	2	4	3	-	2
Totaal	15	29	28	6	2

ViaStat laat een beeld zien dag ongevallen met name op en rond kruisingen van het wegvak plaatsvinden.

Colofon

Tekst

Provincie Zeeland

Programma Regionale Bereikbaarheid

Beeld

Beeldbank Provincie Zeeland

iAsset Provincie Zeeland

ViaStat

Contact

@zeeland.nl,

@zeeland.nl

Zaaknummer: 674819

Hoofdzaaknummer: 207407

www.zeeland.nl