

4 Aanbevelingen

Het onderzoek naar het ongeval op de N31 op 21 juli 1999 heeft een aantal veiligheidstekorten blootgelegd. De daaruit voortvloeiende aanbevelingen richten zich op het zoveel mogelijk opheffen van de veiligheidstekorten.

(1) Snelheid

De wegbeheerder van de N31 – Rijkswaterstaat Noord-Nederland – wordt aanbevolen in overleg met het OM de snelheidslimiet op de N31 te verlagen naar 80 kilometer per uur, gecombineerd met intensieve handhaving.

Toelichting: Uit het onderzoek blijkt, dat de situatie op de N31 niet evenwichtig is. Enerzijds is de maatvoering grotendeels die van een 80-kilometerweg, anderzijds heeft de weg de functie gekregen van een autoweg waarop maximaal 100 kilometer per uur gereden mag worden. De N31 is dus te smal om het predikaat autoweg te kunnen dragen. De Raad realiseert zich dat de inspanning, die gepleegd moet worden om de snelheidslimiet te handhaven, groot is. Derhalve geeft de Raad de wegbeheerder in overweging, in overleg met het OM naar aanvullende maatregelen te zoeken om de snelheidslimiet van 80 kilometer af te dwingen. Tevens geeft de Raad de wegbeheerder in overweging naar maatregelen te zoeken die de kans op tegenliggerconflicten reduceren.

(2) Scheiding rijbanen

De wegbeheerder – Rijkswaterstaat Noord-Nederland – wordt, uitgaande van het provinciale streven de N31 een stroomweg te laten zijn, aanbevolen op de gehele N31 een harde rijbaanscheiding tussen de beide rijrichtingen aan te brengen. De maximumsnelheid kan dan weer hoger zijn dan 80 kilometer per uur.

Toelichting: Gebleken is dat het onderhavige ongeval en andere ongevallen met tegenliggers op de N31 hadden kunnen worden voorkomen indien de beide rijrichtingen goed gescheiden zouden zijn geweest. In de concept-richtlijnen voor niet-autosnelwegen van het CROW worden zowel brede middenbermen als harde afschermingsvoorzieningen (geleiderailconstructie) genoemd als opties voor de scheiding van rijrichtingen bij stroomwegen (niet-autosnelwegen). Alleen bij gebiedsontsluitingswegen komen ook smallere middenbermen in aanmerking van minimaal 30 centimeter en om de 25 meter verticale elementen. De N31 is echter niet aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg. Indien het inderdaad gewenst is om van de N31 een stroomweg te maken met een rijnsnelheid van 90 à 100 kilometer per uur of meer dan ligt een harde rijbaanscheiding voor de hand. De wegbeheerder zal hierbij moeten bezien, of een verbreding van de rijbaan nodig is.

Uiteraard is vanuit veiligheidsoogpunt en continuïteit het verdubbelen van de gehele N31 tot autosnelweg ook aantrekkelijk. Autosnelwegen zijn immers inherent relatief veilig. Bovendien zou de situatie op deze verdubbelde N31 dan beter aansluiten bij de verwachtingen die worden gewekt bij het doorgaande verkeer dat vanuit Leeuwarden of de Afsluitdijk aan komt rijden. Indien dit echter uit kostenoverwegingen niet haalbaar blijkt, is alleen de scheiding van de rijrichtingen ook adequaat. Het bovenstaande wil niet zeggen dat het verdubbelen van enkelbaans wegen overal wenselijk of nodig is.²⁸

²⁸ Zie hiervoor ook bijlage 4. Een macro-economische afweging kosten en baten van aanpassing van de N31 leert, dat een verdubbeling tot autosnelweg niet rendabel is.

(3) Berm

De wegbeheerder van de N31 – Rijkswaterstaat Noord-Nederland – wordt aanbevolen de zachte berm van de N31 te verstevigen waar dat nog niet het geval is.

Toelichting: Het corrigeren van een voertuig in de zachte berm is niet eenvoudig. Om deze taak te verlichten zou de berm moeten worden verstevigd. Op de N31 is dit al op enkele plaatsen gebeurd.

(4) Aanpassen overgang dubbelbaans autosnelweg naar enkelbaans autoweg

De wegbeheerder van de N31 –Rijkswaterstaat Noord-Nederland- wordt aanbevolen de overgang tussen de autosnelweg A31 en de autoweg N31 beter te markeren. Verder zou op de A31 in de buurt van de N31 de maximumsnelheid moeten worden verlaagd tot 100 kilometer per uur.

Toelichting: Er kon geen directe relatie worden vastgesteld tussen de aanwezigheid van de overgang van autosnelweg naar autoweg bij Midlum en het onderhavige ongeval. Wel is duidelijk, dat de gemeten snelheden op de N31 hoog zijn en bestuurders bij Midlum vanaf de A31 direct kunnen doorrijden. De snelheden op de N31 dalen waarschijnlijk in beperkte mate door het scheiden van de rijbanen, maar zullen verder gereduceerd kunnen worden door de overgang tussen autosnelweg en autoweg duidelijker als zodanig vorm te geven.

(5) Inventarisatie probleemwegen

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen na te gaan welke wegen te hoge snelheden kennen in relatie tot de ontwerpsnelheid en te bezien of aanpassingen aldaar wenselijk zijn.

Toelichting: De N31 wordt vaak genoemd in een adem met andere wegen waar veel slachtoffers vallen. Onderzocht zou moeten worden, in hoeverre dit ook wegen zijn die te hoge snelheden kennen in relatie tot de ontwerpsnelheid van de weg. De veiligheid op deze wegen zou verhoogd kunnen worden door verlaging van de maximumsnelheid dan wel aanpassing van de weg.

(6) Besluitvormingscriteria

De Minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen te bezien, of het criterium “veiligheid” bij besluitvorming over infrastructuur kan worden geoperationaliseerd door het hanteren van het risicocijfer naast het ongevals cijfer.

Toelichting: Bij besluitvorming over aanpassingen van infrastructuur wordt “veiligheid” veelal geoperationaliseerd in termen van absolute aantallen ongevallen en niet in termen van risicocijfers. Dit heeft als gevaar dat wegen met lage intensiteiten waar absoluut gezien weinig, maar relatief gezien veel slachtoffers vallen, niet snel in aanmerking komen voor aanpassingen.

(7) Rijopleiding [en – examinering]

De overkoepelende organisaties van rij scholen in Nederland alsmede het CBR als kennisinstituut worden aanbevolen de rij scholen te stimuleren in de rijopleiding meer aandacht te besteden aan nood situaties en dan met name de voertuig beheersing in een zachte berm. De minister van Verkeer en Waterstaat wordt in overweging gegeven ook eisen te stellen aan de (theorie-) examinering over nood situaties.

Toelichting: Uit het onderzoek komt naar voren, dat de betreffende bestuurder geen kans heeft gezien, om op adequate manier het voertuig te beheersen na het in de berm raken. Dit kan ook niet zonder meer van bestuurders worden verwacht. Daarom zouden

bestuurders meer moeten weten van noodsituaties. Nadrukkelijk wordt hier niet gepleit voor het oefenen van (stuur)gedrag bij noodsituaties, omdat dit kan leiden tot een (te) groot zelfvertrouwen en het daardoor nemen van extra risico's.

Uiteraard heeft het bovenstaande alleen effect bij (afdoende controle op) rijbewijsbezit.