

Weg sneller vrij dankzij samenwerkende overheden

26 minuten sneller...

U bent aan het rijden en ziet een ongeluk gebeuren. Waarschijnlijk bedenkt u zich geen moment en belt de politie. Deze komt zo snel mogelijk ter plaatse. Eventuele slachtoffers worden geholpen, er wordt onderzoek gedaan naar de oorzaak, de weg wordt ontruimd en het verkeer kan weer ongehinderd verder. Een soepel proces, al was de weg lange tijd gestremd. De wegbeheerders vonden dat ontruiming van de weg sneller kon en hebben het proces daarom aangescherpt en een pakkende titel gegeven: Incident Management.

Incident Management (IM) is het pakket aan maatregelen dat ervoor moet zorgen dat een weg zo snel mogelijk vrij wordt gemaakt nadat een incident heeft plaatsgevonden. Sinds enkele jaren werken de provincies Groningen, Friesland en Drenthe samen op het gebied van IM. Dat betekent dat alle verkeersongevallen in Noord-Nederland binnenkomen bij de noordelijke meldkamer in Drachten en van daaruit worden gecoördineerd. Sinds 2013 is IM ook op de N366 ingevoerd. En met succes vertelt Jan Hut, technisch beleidsmedewerker Bureau Beheer en Innovatie bij de provincie Groningen.

Weg sneller vrij
"Vóór 2010 werd ter plekke door de hulpdiensten bekeken of er een berger nodig was. Nu wordt met het aansturen van de hulpdiensten ook meteen de bergingsprocedure gestart. Als er een melding binnenkomt bij de meldkamer dan wordt die eerst doorgegeven aan de verkeerscentrale in Wolfheze. Deze verkeerscentrale registreert alle calamiteiten op de wegen in Noordoost Nederland en kan hierdoor à la minute de juiste beslissing nemen", vertelt Hut. "De verkeerscentrale informeert de hulpdiensten,

wegbeheerders en berger. Het oplossen en ontruimen kan met Incident Management 26 minuten sneller. IM is belangrijk op de N366, omdat het een belangrijke doorgangsweg is. De N366 moet daarom zo goed mogelijk doorstromen, ook na een ongeval.

Rol van de weggebruiker
Hut vertelt dat de weggebruiker ook een belangrijke rol speelt bij Incident Management. "Er rijden elke dag provinciale inspecteurs of mensen van Rijkswaterstaat op de weg, maar die kunnen niet overal en altijd zijn. De weggebruiker kan helpen door bij een gevaarlijke situatie het goede alarmnummer te bellen. De meldkamer stuurt vervolgens de juiste mensen om de situatie zo snel mogelijk op te lossen. Het is goed dat mensen meldingen maken. Samenwerking met alle partijen zorgt er zo voor dat Incident Management mogelijk is. En dat is voor het verkeer zeker een voordeel", eindigt Hut.

Wanneer belt u welk noodnummer?

112 in levensbedreigende situaties

0900-8844
Geen spoedsituatie, maar wel politie nodig

(050) 579 19 00
Dierenambulance Groningen

Tijdens het verplanten wordt een boom, inclusief kluit, op een nieuwe plek gezet.

295 bomen



gaan verhuizen

Tussen Veendam en Pekela wordt de N366 verdubbeld. Een bredere weg vraagt om meer ruimte. Daarvoor gaat de provincie een deel van de bomen langs de kant van de weg verplaatsen, verplanten of, als het niet anders kan, kappen. "Een bijzonder project en flinke klus, omdat het om veel en grote bomen gaat", zegt Wim van der Wege, projectmedewerker beplanting bij de provincie Groningen.

Wegen "Grote bomen hebben een kluitomvang van ongeveer vier tot vier meter en wortels die wel 60 tot 80 centimeter de grond in gaan. Deze bomen zijn al heel oud, ongeveer 65 jaar. Zo'n boom verplaatsen is dus niet niets."

"Verplanten en verplaatsen is niet hetzelfde", merkt Van der Wege op. "Tijdens het verplanten wordt een boom, inclusief kluit, met een verplant-schop opgepakt en op een nieuwe plek weer in de grond gezet. Bij het verplaatsen wordt een boom via een sleuf naar een nieuwe plek geselept zonder dat hij uit de grond wordt gehaald. Dit gebeurt bij grote bomen, omdat ze zo zwaar zijn. Kleine bomen kunnen gemakkelijker worden verplant".

Grote en kleine bomen
In totaal gaat het tussen Veendam en Pekela om zo'n 295 bomen die naar een nieuwe plek langs de weg verhuizen: 80 grote bomen, 75 middelmatige bomen en 140 kleine bomen, met een doorsnede minder dan 30 centimeter. Van der

Flinke klus
Dat de bomenverplanting een flinke klus is blijkt als Van der Wege uitlegt dat de voorbereidingen afgelopen voorjaar waren en dat de verplaatsing, verplanting of kap van de bomen pas in het voorjaar van 2016 plaatsvindt. "De bomen zijn groot

Colofon
Dit is een uitgave van de projectgroep N366 Veilig. De krant is huis aan huis verspreid in de gemeenten Veendam, Pekela, Stadskanaal en Vlagtwedde. Oplage: 44.500. September 2014.

Disclaimer
De projectgroep N366 Veilig heeft deze informatiekant met de hoogst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Het betreft een selectieve en beknopte weergave van de aanpak van de N366. Aan de in deze krant vermelde informatie kunt u geen rechten ontleenen.

Concept en tekst: Senza Communicatie
Ontwerp: Studio Rob Pentlinga
Fotografie: Acta Fotografie, Bas Meester photography, Niens Veenstra, Piet Zijlstra, Sicco Riedstra
Drukwerk: Drukkerij G. van Ark
Verspreiding: Sanitibi-Avender

Laat u informeren!



Wilt u op de hoogte blijven van de werkzaamheden en omleidingsroutes op de N366? Ga naar www.n366veilig.nl en meld u aan voor de gratis e-nieuwsbrief. Of volg ons via Twitter: N366_Veilig.



www.n366veilig.nl

Nieuwe aansluiting NULWEG klaar!



De bovenste laag asfalt, de deklaag, wordt aangebracht op de nieuwe rotonde bij de Nulweg.



Wegwerkers brengen het nieuwe betonfietspad aan.



- 1 Nieuwe op- en afrit aan de westkant
- 2 Nieuwe rotonde aan de westkant
- 3 Nieuwe rotonde aan de oostkant
- 4 Verplaatsing van de parallelweg
- 5 Aanleg van een fietspad over het viaduct

Nieuwe situatie kruising Nulweg

Duurzaam werken aan de N366

Er komt al behoorlijk schot in het ongelijkvloers maken van de N366. In totaal wordt de weg op zestien plekken aangepakt. Daarvan is de helft al klaar. De verbetering van de N366 is goed voor de weggebruikers in de regio en voor het bedrijfsleven. Door een veiligere weg met een betere doorstroming wordt het aantrekkelijker voor bedrijven om zich in Oost-Groningen te vestigen.

Wat nog te weinig mensen weten is dat we met dit project en met andere wegenbouwprojecten ook zo duurzaam mogelijk te werk willen gaan. Duurzaamheid is een belangrijk speerpunt in het collegeprogramma van het bestuur van de provincie Groningen. Dat betekent dat we bij projecten niet alleen kijken naar de kosten, maar ook naar het effect op het milieu en de mensen.

Zo doen we in onze provincie al veel aan hergebruik van materialen. Bij het nieuwe viaduct in de N33 bij Veendam worden bijvoorbeeld de restanten gebruikt die overblijven na verbranding van huisvuil in een afvalinstallatie. Ook kijken we kritisch naar de verlichting langs de wegen. Kunnen we hier en daar niet met wat minder verlichting toe? Verder doen we onderzoek naar het toepassen van led-verlichting. Traditionele straatverlichting kost veel energie en heeft een groot bereik. Deze straatverlichting straalt niet alleen naar beneden maar ook opzij en soms zelfs naar boven. Led-verlichting daarentegen verlicht alleen waar nodig; op de weg. Dat betekent minder lichtvervuiling en minder verstoring voor vogels. Bovendien kost het veel minder, want led-verlichting gaat twee tot drie keer langer mee.

Een ander mooi voorbeeld is het fietspad op de Geert Veenhuizenbrug in Veendam. Daarvoor is een bijzonder soort kunststof gebruikt: composiet. Dat is heel sterk en tegelijk heel licht materiaal. Dat is gunstig omdat het de brug niet veel zwaarder maakt. Daardoor kost het niet veel extra energie om hem te laten bewegen. Bovendien vraagt composiet veel minder onderhoud.



Weggebruikers aan het woord

Dhr. Kruijer (59) Hoe vaak op de N366: elke dag | Traject: Pekela-Veendam



"Voor ons vrachtwagenchauffeurs is de N366 een heel belangrijke weg. Ik rijd elke dag met een transport vanaf Pekela of Veendam. Ik heb niet echt last van de werkzaamheden, die moeten toch gebeuren. Maar als de provincie echt goede dingen zou willen doen, maken ze een betonband in het midden van de weg. Want inhalen en keren op de weg gebeurt hier nog steeds, op de gekste manieren. Dat is levensgevaarlijk op zo'n drukke weg. Je hoeft maar één keer verkeerd te kijken en 'bingo!' Ik vind dat ze meer moeten controleren op deze weg, ook op afstand houden. Als ik in m'n spiegel kijk, zie ik zo vaak dat mensen bijna op m'n bumper zitten. Zolang iedereen zich maar aan de regels houdt en niet inhaalt is het hier niet gevaarlijk."

Dhr. Molema (65) Hoe vaak op de N366: elke dag | Traject: Heiligerlee - Nieuwe Pekela



"Ik vind het resultaat van de werkzaamheden echt een verbetering voor de toekomst. Er zijn veel ongelukken gebeurd op deze weg. Ook dodelijke. Dus als er straks ongelijkvloerse kruisingen zijn en tussen Veendam en Pekela een vierbaansweg, is dat zeker een verbetering. Maar we blijven allemaal mensen en mensen maken fouten, ook als de weg zelf veiliger is geworden. Er gebeuren bijvoorbeeld vaak ongelukken door mensen die keren op de weg. Dat risico blijft. Als beheerder van het tankstation spreek ik veel mensen en als ik dan vertel dat keren op de weg een boete van 370 euro kan opleveren, schrikken ze toch wel even. Bovendien is het gewoon levensgevaarlijk."

Dhr. Lingbeek (69) Hoe vaak op de N366: 2-3 keer per week | Traject: Stadskanaal - Pekela - Veendam



"Ik vind de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen echt een verbetering voor de verkeersveiligheid. Vooral bij Pekela-Zuid was het gevaarlijk en het stuk tussen Veendam en Pekela is gewoon vrij druk. Het schijnt één van de drukste wegen in de provincie te zijn. Ik ervaar de N366 zelf wel als een gevaarlijke weg. Maar juist doordat je weet dat het een gevaarlijke weg is, doe je extra voorzichtig. Het was hier bij Pekela elke week wel een keer raak, dat is nu over. Wat ik ook positief vind is dat de provincie de betrokkenheid van weggebruikers waardeert. Ik ben bijvoorbeeld naar verschillende voorlichtingsbijeenkomsten geweest, waardoor ik nu goed op de hoogte ben van het hele project. Overigens zet ik wel eens vraagtekens bij sommige veranderingen. Dan wordt er te theoretisch gedacht en blijkt dat een idee in de praktijk eigenlijk niet goed werkt."

Het project 'N366 Veilig' is een samenwerkingsverband van provincie Groningen, Politie, gemeente Veendam, gemeente Stadskanaal, gemeente Vlagtwedde, gemeente Pekela en het Openbaar Ministerie.



Hard werken loont! Dat blijkt bij de werkzaamheden aan de aansluiting bij de Nulweg. In april van dit jaar ging de schop in de grond en nu, nog geen half jaar later, rijdt het verkeer al over de nieuwe aansluiting. Goed werk van de aanneemer en zijn wegwerkers die de zomermaanden flink hebben doorgewerkt. De kruising van de N366 met de Nulweg bij Ter Apel heeft twee op- en afritten gekregen. Verder zijn er twee rotondes aangelegd, is de parallelweg verbreed en is het fietspad aangepast.

"Als je in de oude situatie bijvoorbeeld van Ter Apel richting Emmen reed, moest je de weg oversteken en goed uitkijken vanwege het doorgaande verkeer op de N366", vertelt Johan Postma, projectleider bij de afdeling wegenbouw van de provincie Groningen. "Met de op- en afritten en de nieuwe rotondes is dit veel veiliger, omdat het verkeer elkaar niet meer gelijkvloers kruist. Tegelijkertijd kan de snelheid op de N366 omhoog van 80 km/u naar 100 km/u. En dat is weer positief voor de doorstroming."

Voorbereidingen
Voordat de aanneemer daadwerkelijk aan de slag kon moest er wel het een en ander worden voorbereid. "Dan gaat het om het maken van ontwerpen, regelen van vergunningen,

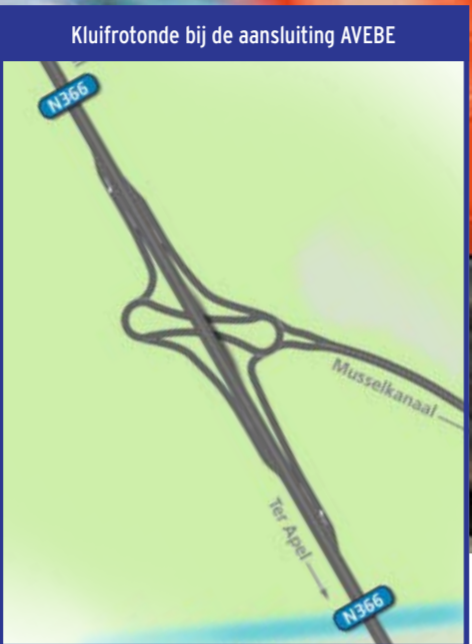
overleggen met samenwerkingspartners en het organiseren van een informatieavond. Zo'n informatieavond is belangrijk voor weggebruikers, omwonenden of aanliggende bedrijven", meent Postma. "We geven dan informatie over de plannen, over eventuele stremmingen, of de weg ook dicht gaat en we beantwoorden vragen van bezoekers. Zo maakte de eigenaar van een bedrijf vlakbij de Nulweg zich zorgen over eventuele schade aan de internetkabels bij de graafwerkzaamheden, omdat het hier afhankelijk van is. Een informatieavond is dan een mooie gelegenheid om daar op in te gaan."

Alles volgens planning
Tijdens de werkzaamheden deden de provincie en de aan-

nemer er alles aan om de weggebruiker zo weinig mogelijk te belemmeren. Postma legt uit dat de enige stremming van drie weken van de Nulweg onvermijdelijk was. "In deze fase moest de aanneemer bij het viaduct aan de slag en één van de rotondes aanleggen. De wegwerkers hadden alle ruimte op het viaduct en bij de rotonde nodig, omdat ze anders niet veilig aan het werk konden. Om ook hun veiligheid te waarborgen hebben we de weg drie weken gesloten. Het voordeel was dat de aanneemer in deze drie weken wel heel veel werk kon verrichten!"

Het werk rondom de kruising van de Nulweg is op vrijdag 5 september afgerond.

Vrachtverkeer bij AVEBE makkelijker de weg op



Steeds meer vrachtverkeer rijdt over de N366. De kruising met de A.G. Wildervanckweg is één van de plekken met iedere dag veel vrachtverkeer. Veel daarvan komt van of gaat naar AVEBE. Sinds juni is de provincie hier aan het werk om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. In de voorbereiding en in de uitvoering houdt de provincie rekening met de bereikbaarheid van AVEBE.

De A.G. Wildervanckweg krijgt nieuwe op- en afritten, die via een zogenoemde kluifrotonde op de N366 aansluiten. Dat is een dubbele rotonde in de vorm van een klui. Met de nieuwe rotonde en oprit heeft het vrachtverkeer volop ruimte en tijd om de weg op te rijden. De aansluiting wordt veiliger omdat het doorgaande verkeer op de provinciale weg geen rekening meer hoeft te houden met afslaand of kruisend verkeer.

Aardappelcampagne
De nieuwe aansluiting moet voor augustus 2015 klaar zijn. Dan start namelijk de aardappelcampagne. In die periode vervoeren boeren in Oost-Groningen en een deel van Duitsland hun aardappelen naar fabrieken in de provincie Groningen. De fabrieken zijn dan bijna continu open, waardoor er gemiddeld om de drie à vier minuten een vrachtauto naar AVEBE rijdt.

Tot slot wordt de route van de Boswijklaan aangepast en krijgt de A.G. Wildervanckweg de kruising met het industrieterrein een nieuw vrijliggend fietspad.

Wilt u op de hoogte blijven van de voorbereidingen en werkzaamheden rondom de kruising AVEBE? Volg ons dan via Twitter: @N366_veilig of kijk op de website www.n366veilig.nl.



Gedeputeerde en wethouder graven mee aan N366



Gedeputeerde Boumans en wethouder Ter Horst geven officieel startsein voor twee grote werken langs de N366.

Een nieuwe kruising aanleggen doe je niet zomaar. Dat weten gedeputeerde Boumans van Verkeer en Vervoer en wethouder Ter Horst van de gemeente Vlagtwedde ook. Door met een graafmachine de eerste werkzaamheden uit te voeren gaven zij op dinsdag 3 juni het officiële startsein voor twee grote werken: de kruising met de A.G. Wildervanckweg ter hoogte van AVEBE en de kruising met de Nulweg.

Beide kruisingen worden ongelijkvloers gemaakt. De aanpak van de kruising met de Nulweg is een nieuwe bijdrage aan het project om de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid op de N366 te verbeteren. Over het werk bij de aansluiting Nulweg leest u op de voorpagina meer. Op pagina 2 slaat meer over het verloop van de werkzaamheden ter hoogte van AVEBE.

Voorbereidingen nieuwe kruising Westerstraat in volle gang



Hoewel de weggebruiker er nog weinig van ziet, zijn de voorbereidingen voor de werkzaamheden aan de kruising met de Westerstraat al in volle gang. Tobias van der Velde, projectleider afdeling Wegenbouw van de provincie Groningen, hoopt dat de aanemer uiterlijk volgend jaar aan de slag kan. "Als alles meezit kan de schop misschien medio volgend jaar al wel de grond in", zegt Van der Velde.

Bij het maken van de plannen voor de N366 is samenwerking met de gemeente Vlagtwedde onderzocht of deze kruising moest komen te vervallen. Van der Velde: "We hebben gekozen voor de optie waarin de Westerstraat aangesloten blijft op de provinciale weg. Deze variant heeft de minste impact voor de inwoners, houdt Ter Apel het beste bereikbaar en zorgt voor weinig overlast op andere wegen en straten in de omgeving. Ook houden we rekening met een toekomstige busverbinding via de N366."

Ongelijkvloerse kruising
De kruising wordt straks ongelijkvloers, krijgt nieuwe op- en afritten, twee nieuwe rotondes en een kleine carpoolplaats. Ook komt er een veilige route tussen het asielzoekerscentrum van het COA en de Westerstraat via de parallelweg met een vrijliggend fiets- en voetpad. Dit alles om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid rondom de kruising te verbeteren.

Samenwerking van groot belang
Het aanpassen van de kruising is niet alleen zaak van de provincie, maar ook van de gemeente Vlagtwedde, verte-

genwoordigers van belangenorganisaties en het bedrijfsleven. Later kwamen daar ook het COA en de Penitentiaire Inrichting bij. "Er spelen belangen van meerdere partijen een rol", zegt Van der Velde. "In de voorbereidingsfase zijn deze partijen dan ook nauw betrokken." Het plan is gepresenteerd tijdens een inloopbijeenkomst in oktober 2012. Bezoekers konden tijdens deze bijeenkomst het plan inzien en hun reactie geven.

Voorbereidingen
Inmiddels is de bestemmingsplanprocedure afgerond en is het ontwerp voor de kruising verder uitgewerkt. "De rest van de voorbereidingen staan nu op de planning. We zijn onder andere in onderhandeling met grondeigenaren om grond aan te kopen. Verder onderzoeken we de kwaliteit van het asfalt en de bodem, zodat we weten wat we precies tegenkomen tijdens de uitvoering en welke materialen we eventueel kunnen hergebruiken", eindigt Van der Velde.

Wilt u op de hoogte blijven van de voorbereidingen en werkzaamheden rondom de kruising? Volg ons dan via Twitter: @N366_veilig of kijk op de website www.n366veilig.nl.

N366 VEILIG

Vaart met veiligheid

Tijdens controles dit najaar veel aandacht voor afleiding

Sinds start project bijna miljoen voertuigen gecontroleerd op snelheid

De N366 is door verschillende aanpassingen aan de weg al een stuk veiliger. Toch gebeuren er nog steeds ongelukken die ontstaan door onveilig verkeersgedrag van weggebruikers. Om dit in te perken controleert de politie onder meer op snelheid en afleiding in het verkeer.

"Doordat er op de N366 ongelijkvloerse kruisingen zijn gekomen, zijn er in ieder geval bijna geen aanrijdingen meer waarbij auto's elkaar aan de zijkant raken. Wat dat betreft is de N366 een stuk veiliger geworden", zegt Fred Timmerman (chef cluster verkeershandhaving, politie Noord-Nederland). Toch blijven politiecontroles van groot belang: "De menselijke factor in het verkeer zullen we nooit helemaal uitbannen. Mensen blijven gevaarlijke dingen doen. We zien bijvoorbeeld dat er nog steeds bermongevallen en frontale aanrijdingen zijn."

Laptop
Afleiding in het verkeer is volgens de politie een gevaar voor de verkeersveiligheid. Timmerman: "Wat wij veel zien, is dat mensen in de auto met hele andere dingen bezig zijn dan met het besturen van hun voertuig. Bijvoorbeeld bestuurders die niet handsfree bellen of met de radio bezig zijn, transporteurs met papieren op het stuur en zelfs enkelen die met een opgeklapte laptop achter het stuur zitten. We komen dan ook heel vaak eenzijdige ongevallen tegen, waarbij we vermoeden dat mensen met andere dingen bezig waren." Dit najaar gaat de politie afleiding in

het verkeer meer controleren. "We leggen het accent op afleiding en op inhalen waar het niet mag. Want dat gebeurt op de N366 helaas ook nog steeds. Bij de controles maken we gebruik van onopvallende surveillanceauto's. Zien we dat iemand wat slingerd, dan halen we diegene in. Vaak blijkt dan dat de bestuurder iets anders aan het doen is achter het stuur. In dat geval houden we hem staande en corrigeren we hem. We vertellen ook waarom. Als automobilist moet je alleen gericht zijn op het autorijden. Dat is een verantwoordelijkheid die je naar jezelf hebt, maar ook zeker naar je passagiers en medeweggebruikers", legt Fred Timmerman uit.

Miljoen
Een speerpunt sinds de start van N366 Veilig de volle aandacht krijgt van de politie, is de snelheid van de weggebruikers. Bij snelheidscontroles zet de politie zowel opvallende als onopvallende (radar)auto's in. Inmiddels controleerde de politie op de N366 - tussen 2010 en de eerste helft van 2014 - bijna een miljoen auto's op hun snelheid. Daarbij werden in totaal bijna 20.000 overtredingen gezien. Dit komt neer op een overtredingspercentage van ruim 2%. "Dit lijkt niet veel", zegt Heiko Pentenga, die namens het Openbaar Ministerie betrokken is bij N366 Veilig. "Maar er zijn grote verschillen te zien in de

snelheidsovertredingen op de verschillende wegvakken. Er zijn stukken waar bijna niemand te hard rijdt. Er zijn ook stukken waar het overtredingspercentage oploopt tot zo'n 7%." Op de weggedeelten bij Nieuwe Pekela (tussen Heeresmeer en de afslag N365) en bij Ter Apel (tussen de afslag Nulweg en het centrum van Ter Apel) wordt het hardst gereden. Politietoezicht op snelheid blijft dus een belangrijk aandachtspunt. "En dat heeft zeker onze aandacht als je weet dat er op verschillende plekken aan de N366 gewerkt wordt", besluit Timmerman. "Te hard rijden bij wegwerkzaamheden is levensgevaarlijk."



De witte lijnen reflecteren de verlichting van de weggebruikers



Reflecterende middengeleider langs N366 langste ter wereld

Verbetering van de verkeersveiligheid is een van de belangrijkste speerpunten van het project N366 Veilig. Zo probeert de provincie de verkeersveiligheid onder andere te verbeteren door het toepassen van reflecterende bestrating of (trottoir)banden die er zowel overdag als 's avonds voor zorgen dat de weggebruiker beter zicht op de weg heeft. Dat materiaal heet Reflexstone. Piet Zijlstra, Manager Innovations bij Kijlstra vertelt er meer over.

De N366 is niet de eerste weg in de provincie met reflecterende bestrating en banden. "Ruim drie jaar geleden hebben we samen met de provincie de zichtbaarheid op de N355 (de provinciale weg van Groningen naar Leeuwarden) ter hoogte van Pieterzijl verbeterd met behulp van dit materiaal. Eind vorig jaar hebben we de reflectie nogmaals onderzocht", vertelt Zijlstra. "Voorheen bleek dat het contrast tussen de zijkant van de weg en het asfalt heel laag was, vooral tijdens een regenbui. De grijze betonbanden aan de zijkant van de weg waren dan amper te onderscheiden van het gewone asfalt. Uit het onder-

zoek bleek dat het contrast méét deze reflecterende betonbanden vijf keer zo hoog was! De provincie besloot toen langs meerdere wegen in de provincie reflecterend materiaal toe te passen. Zo ook op de N366."

Langste middengeleider van de wereld
Naast de betonbanden zijn bij de N366 ook de middengeleiders reflecterend. Een middengeleider is een verhoging tussen twee rijbanen, bijvoorbeeld bij een kruising. Zijlstra: "We hebben op de N366 al heel wat kilometers Reflexstone aangebracht. Met een mooie priemer. De kruising bij de Nulweg heeft

inmiddels de langste reflecterende middengeleider ter wereld! Binnenkort wordt de nog aan te leggen kluifrotonde bij de aansluiting AVEBE - A.G. Wildervanckweg op de N366 ook voorzien van deze banden."

Energiezuinig
Het reflecterende materiaal is niet alleen goed voor de verkeersveiligheid, maar is ook energiezuinig. Doordat het materiaal zo goed reflecteert kun je besparen op openbare verlichting", merkt Zijlstra op. "De provincie Groningen is wat betreft duurzaamheid een echte koploper!"



doe je op een P

Daar kun je mee thuis komen

Eén ding tegelijk: hou je hoofd bij het verkeer

Dit najaar voeren landelijke en regionale overheden campagne om mensen te wijzen op het gevaar van afleiding in het verkeer. Je ziet spotjes op TV en internet, borden langs de weg, advertenties in de krant en de politie houdt automobilisten extra in de gaten. Ze zetten daarbij vooral op het gebruik van de mobiele telefoon. Vier miljoen Nederlanders gebruiken hun telefoon vaak in het verkeer. Ze brengen daarmee niet alleen zichzelf maar ook andere weggebruikers in gevaar. Helaas gebeurt het geregeld dat iemand zo een verkeersongeluk krijgt. De risico's van mailen, sms'en of WhatsAppen tijdens het rijden worden door veel mensen onderschat. Maar de kans op een ongeval is 25 keer groter dan normaal. Er is maar één tip: wacht met het gebruiken van uw telefoon tot u ergens rustig en veilig stil staat. Hou in het verkeer uw aandacht op de weg.