

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Gennepe

Referentie: BH7765TPRP2208010854

Status: Finale versie/00

Datum: 29 juni 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB EINDHOVEN
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 42 50 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: SPV Maatregelpakket

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7765TPRP2208010854
Status: 00/Finale versie
Datum: 29 juni 2022
Projectnaam: SPV Gennep
Projectnummer: BH7765
Auteur(s): Esmee van Selst

Opgesteld door: Sina Reshad

Gecontroleerd door: Esmee van Selst

Datum/Initialen: 29-07-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 01-08-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Gennepe	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	6
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Gennepe	14
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	18

Disclaimer

Dit maatregelpakket heeft een ambtelijke status en dient een tweetal doelen:

- 1) Het maatregelpakket is input voor de bestuurlijke gemeentelijke programmering van projecten doordat ze mee worden genomen in o.a. begrotingen en formele, bestuurlijke beleidsprogramma's.
- 2) Het maatregelpakket dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impulsgelden van het SPV. Het maatregelpakket voldoet aan alle eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV

Dit document is in samenspraak met de gemeente Gennep opgesteld.

1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Gennepe structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de gemeente Gennepe en de provincie Limburg. Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 wordt doorvertaald naar de context van de gemeente.

Het SPV beschrijft beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Gennepe en zorgen voor risico's op verkeersongevallen. Zodoende behoeven al deze thema's basis-aandacht. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsthema's die specifiek in de gemeente Gennepe een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de Gemeente Gennepe extra focus behoeven omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende maatregelpakket bevat doelstellingen om deze prioritaire risicothema's aan te pakken en concrete maatregelen om deze doelen te realiseren.

2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Gennep

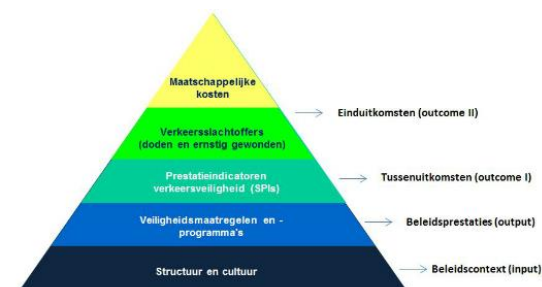
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Gennep naar voren gekomen:

- Risicothema 1: 60 km/u wegen
- Risicothema 2: 80 km/u wegen
- Risicothema 3: Fiets en e-bike
- Risicothema 4: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)
- Risicothema 5: Rijden onder invloed
- Risicothema 6: Snelheid in het verkeer
- Risicothema 7: Afleiding in het verkeer
- Risicothema 8: Verkeersovertreders

3 Doelen

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus¹:

- **A. Beleidsprestatie:** dit niveau bevat doelstellingen die direct gerelateerd zijn aan (beleids)programma's en concrete maatregelen. Bij het formuleren van deze doelstellingen is ook gehouden voor de verankering van de 3 E's (Education, Engineering en Enforcement). Het werken aan deze doelstellingen heeft een direct effect op de **tussenuitkomsten**.
- **B. Tussenuitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen gerelateerd aan de kwaliteit van het verkeerssysteem. Dit omvat bijv. de kwaliteit van de inrichting van wegen, het gedrag van een verkeersdeelnemer of de veiligheid van de voertuigen in het systeem. Het werken aan deze doelstelling heeft een direct effect op de **einduitkomsten**.
- **C. Einduitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen die iets zeggen over de slachtoffers.



¹ Deze niveaus komen overeen met de 3 middelste lagen van de verkeersveiligheidspiramide. Dit model geeft weer hoe beleidsinspanningen en resultaten samenhangen en zijn ingebed in hun context. De structuur en cultuur van een land of gebied zijn de basis voor beleidsmaatregelen en programma's, resulterend in verbeteringen in het verkeerssysteem, reductie in aantal ongevallen en slachtoffers en een reductie van de maatschappelijke kosten.

Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma (A)	Tussenuitkomsten (b)	Einduitkomsten (c)	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	60 km/u wegen	1.A1. Bermverharding toepassen 1.A2 Toepassen van snelheidsremmende maatregelen op plekken waar de V85 > 70 km/u 1.A3 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven	1.B1 Snelheid meetbaar omlaag 1.B2 Toename aantal wegen die afgewaardeerd van 80 km/u naar 60 km/u zijn (snelheid en inrichting)	1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselslachtoffers op 60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> VVN, LTO, Cumela, fietsersbond, omliggende bedrijven.
	80 km/u wegen	2.A1 Bij afwaardering: Bermverharding/visuele versmalling toepassen op fietsroutes 2.A2 Bij afwaardering: Snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied 2.A3 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 2.A4 Gebiedsontsluitingswegen afwaarderen naar 60 km/u	2.B1 In 2030 alle 80km/uur-wegen in het buitengebied (niet gebiedsontsluitingswegen zijnde) afgewaardeerd tot 60 km/uur-wegen, eerste focus bij afwaardering op fietsroutes.	2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 80 km/u wegen 2.C2 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied	<ul style="list-style-type: none"> VVN, LTO, fietsers-bond Cumela
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.A1 Campagne/fietslessen kinderen 3.A2 Doorzetten project doortrappen voor ouderen 3.A3 Doorzetten fietsexamen op scholen voor fietseducatie kinderen 3.A4 Inspelen op fietsklachten t.a.v. onveiligheid 3.A5 Aanhaken bij landelijke verlichtingscampagnes	3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur 3.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 3.B3 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen	3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een letselongeval	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond, VVN,
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	4.A1 Voorlichting starten Bereik campagnes vergroten	4.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren	4.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten	<ul style="list-style-type: none"> Rijscholen Aanbieder project jonge automobilisten

Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	5.A1 Aanhaken bij landelijke/provinciale acties om data te verzamelen 5.A2 Samenwerking met politie opzetten 5.A3 Aanhaken bij landelijke campagnes	5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letsel-ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed	• Politie
	Snelheid in het verkeer (30/50)	6.A1 Handhaving op risicovolle wegen 6.A2 Snelheidsdisplays plaatsen 6.A3 Voorlichtingscampagnes 6.A4 Veilig op weg 6.A5 Infra aanpassen	6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden	6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen	• VVN
	Afleiding in het verkeer	7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 7.A2 Landelijke campagnes	7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer	7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding	• Politie
	Verkeersovertreders	8.A1 Handhaving	8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.	• Politie • Openbaar ministerie

Tabel 1 Doelen gemeente Gennepe

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Gennepe projecten uitvoeren. De maatregelen die worden uitgevoerd in deze projecten zijn te verdelen in de 3 E's: Education (gedrag en voorlichtingscampagnes), Engineering (fysieke aanpassingen in de omgeving) en Enforcement (handhavingsactiviteiten). In onderstaande tabel zijn de projecten die de gemeente Gennepe uit gaat voeren voor het aanpakken van de risicothema's weergegeven. De projecten zijn allemaal voorzien van de volgende kenmerken:

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico

Projectgerelateerd

- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	Spoorwegje	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.A1, 3.A2,3.A4,3.B1, 6.A4	Dit is een 30 km/u weg die parallel aan de Brabantweg loopt. Het Spoorwegje is een schoolroute voor voortgezet onderwijs. Op de weg ontbreekt duidelijke markering en het wegprofiel is smal. Er is een sprake van een onveilige afdek situatie in het begin en eind van deze straat. Door deze combinatie van inrichting en gebruik is het risico op een ongeval hoog.	Door aanleg van drempels in het begin en eind van de straat. Door de aanleg van heldere (markering) wordt de situatie voor de leerlingen die op de fiets gebruik maken van het spoorwegje aanzienlijk beter.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie ongevallen 	Korte rechtstanden / verkeersdrempels – Drempel- 1 stuk Kost= € 9.300 Verplaatsen lichtmast- 1 stuk Kost= €400 Aanbrengen attentie verhogende markeringen- 1 stuk Kost= €500	Gemeente
Hoog	Herinrichting Spoorstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike, snelheid in het verkeer	3.A1, 3.A2,3.A4,3.B1, 6.A4	De Spoorstraat is een 50 km/u weg. Deze toegangsweg richting het centrum is een schoolroute voor basisonderwijs. Daarnaast liggen er aan beide zijden van de weg langspaarkeerstroken. Als het druk is, is de situatie onoverzichtelijk terwijl er op rustige momenten flink gas gegeven wordt. Uit CROSS gegevens blijkt dat de weg een hoge	Door de aanleg van vrijliggende fietspaden wordt de weg veel veiliger voor de naar schoolgaande kinderen op de fiets. Daarnaast kan overwogen worden om de weg af te waarden naar GOW30.	<ul style="list-style-type: none"> • Snelheid meten, registratie ongevallen 	Vrijliggend fiets-/bromfietspad - b=2,0 meter- per 1km Kost= €130,50 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/uur naar een ETW 30	Gemeente

² <https://www.kennisnetwerkspv.nl/getmedia/97dea683-bd76-4492-a165-f18c70daf7f6/Kostenkengetallen-SPV-16-6-D10008521.pdf.aspx>

Projectgerelateerd



				ongevallenscore heeft en een aantal ongevallen in het verleden hebben plaatsgevonden.			km/uur- per 100 meter Kost= €415	
Middel	Inrichten 60 km/u zone op de Looiseweg, Ervenestraat, Veedijk, Kampweg en Hommersumseweg (tot aan de Siebengewaldseweg)	80 km/u wegen, Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	2.B1,2.C1,2.C2,2.A1,8.A 1	Deze wegen zijn 80 km/u wegen. De inrichting is niet herkenbaar als 80 km/u weg. De kruisingen met andere wegen zijn niet veilig.	Het afwaarderen van 80 naar 60 km/u (ETW) past de inrichting veel beter bij het gebruik. Dit bevordert de veiligheid.	• Snelheid meten	Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden - Drempel 60 km/uur wegen- 1 stuk Kost= € 12.600 Aanleg van een kruispuntplateau voor een ETW-ETW 60 km/uur- 1 stuk Kost= €32.500	Gemeente
Hoog	Kleefseweg (N291)	80 km/u wegen, Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	2.B1,2.C1,2.C2,2.A1,8.A 1	De Kleefseweg is een 80 km/u weg. Uit S85 data blijkt dat er hard wordt gereden (tot 84 km/u). Er hebben veel ongelukken op deze weg plaatsgevonden. Langs deze weg liggen diverse recreatieve bestemmingen, waardoor er veel oversteekbewegingen zijn. Dit verhoogt het op risico een conflict.	Het afwaarderen van 80 naar 60 km/u (ETW) past de inrichting veel beter bij het gebruik. Dit bevordert de veiligheid.	• Snelheid meten	Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden - Drempel 60 km/uur wegen- 1 stuk Kost= € 12.600 Aanleg van een kruispuntplateau voor een ETW-ETW 60 km/uur- 1 stuk Kost= €32.500	Gemeente, Lob van Gennep (waterschap)
Hoog	Verhogen van de handhaving (i.s.m. Bergen en Mook en Middelaar)	Verkeersovertreders, afleiding in het verkeer	7.A1, 7.B1,7.C1	De handhaving capaciteit is nog beperkt. De politie zou moeten gaan handhaven op trajecten waar de snelheidsovertreding fors is.	Door het uitvoeren van handhaving op de wegen wordt de situatie veiliger	• Meten snelheid	Op aanvraag	Gemeente, politie

Projectgerelateerd

Hoog	Realisatie verbindingsweg Milsbeek	60 km/u wegen	1.B1, 1.C1	Door de aanleg van de verbindingsweg wordt de route via de Zwarteweg ontlast. De Zwarteweg is erg smal en er rijdt veel (zwaar) verkeer waaronder de zandtransporten van Teunesen i.v.m. zangwinning nabij Milsbeek en Ottersum.	De verbindingsweg vormt een nieuwe verbinding tussen de Ringbaan en de N271.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie ongevallen 	N.t.b.	Gemeente
Hoog	Herinrichting Zwarteweg	60 km/u wegen	1.B1, 1.C1	Zie realisatie verbindingsweg Milsbeek. N.a.v. verbindingsweg Milsbeek kan de Zwarteweg heringericht worden als 30 km/u weg.	Doordat het zware verkeer van de Zwarte weg afgehaald wordt kan de weg veilig afgewaardeerd worden naar ETW30. Dit maakt de situatie veel veiliger voor omwonenden.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie ongevallen 	N.t.b.	Gemeente
Middel	Verbreden van het fietspad op de Maasbrug tussen Gennep en Oeffelt	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.B1, 3.B2, 3.B3	De brug is een schoolroute en heeft hoge intensiteit fietsers per etmaal (ruim 2000). De Maasbrug heeft een fietspad dat niet breed genoeg hiervoor.	Door verbreden van het fietspad wordt de situatie veel veiliger voor het naar school gaande fietsende verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie ongevallen 	Verbreden van fietspaden kosten per 1.000,00 m = 151,60€	Gemeente Gennep, Gemeente Land van Cuijk, provincie Noord-Brabant, provincie Limburg
Middel	Aanleg verbindingsweg naar Arvato	60 km/u wegen	1.B1, 1.C1	Nu maakt verkeer van en naar Arvato (een hele grote logistieke speler) gebruik van de Karrevensweg. Ook recreatief verkeer van een naar Center Parcs Heijderbos	De capaciteit blijft beperkt, maar de politie heeft aangeboden om wat meer te gaan handhaven op	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie ongevallen 	N.t.b.	Gemeente

Projectgerelateerd

				maakt gebruik van deze weg. Vooral op de wisseldagen is het erg druk richting Center Parcs	trajecten waar de snelheidsovertreding fors is. We moeten dit onderbouwen met een snelheidsmeting op basis waarvan de politie beoordeeld of er handhaving zal plaatsvinden.				
Hoog	Onderzoek naar de knelpunten van de fietsroute Gennep - Nijmegen (langs N271 en via Bloemenstraat)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.B1, 3.B2, 3.B3	De route van Gennep naar Nijmegen wordt veel gebruikt. Hierop lijken een aantal knelpunten te zitten. We doen onderzoek naar de knelpunten op de fietsroute.	Door onderzoek naar het verbeteren van diverse knelpunten op de fietsroute van Gennep naar Nijmegen (langs de N271 en via de Bloemenstraat) kan de verbinding later worden aangepakt en veiliger gemaakt worden.	•	Op aanvraag	Gemeente, regio Nijmegen	
Hoog	Ouderen m.b.t. gebruik elektrische fiets verbeteren m.b.v. 'Doortrappen'	Onervaren verkeersdeelnemers (ouderen)	3.A5, 3.B2, 3.C1	Voertuigbeheersing is soms lastiger. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder behendig in het op- en afstappen, remmen en sturen.	Trainingen en educatie zorgen ervoor dat senioren beter worden in het beheersen van hun voertuigen, wat de kans op (eezijdige) ongevallen verkleint.	•	Registratie ongevallen met ouderen	Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Weggebruiker (algemeen)	Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, verkeersovertreders	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.C1, 7.A1, 7.A2, 7.A3, 7.A4, 7.B1, 7.C1	Te hard rijden, verkeersovertredingen (auto op zebrapad, kort op de bocht), rijden onder invloed, afleiding	Gedragscampagnes gericht op snelheid, verkeersovertredingen, afleiding in het verkeer en rijden onder invloed vergroot het bewustzijn	•	Registratie ongevallen rondom schoolomgeving en, handhaving snelheid	Op aanvraag	Provincie, gemeente, politie

Projectgerelateerd



			8.A1, 8.B1, 8.C1, 8.C2		van weggebruikers, en draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen. Het initiatief 'Veilig op Weg' om de wijk/ buurt veiliger te maken.			
Hoog	Onderzoek verkeersstromen Gennep (Zandstraat-Zuid Oostwal-Niersweg)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.B1, 3.B2, 3.B3	De kern van Gennep bestaat vooral uit 30 km/u wegen waar fietsers en voetgangers de ruimte delen met bussen, vrachtverkeer en auto's. Dit zorgt voor een onveilig gevoel. Uit CROSS gegevens blijkt dat er wordt hard gereden op deze wegen en in het verleden heeft een ongeluk met voetganger plaatsgevonden.	Onderzoek doen naar de verkeersstromen in het centrum van Gennep. Het onderzoek richt zich met name op de mogelijkheid en wenselijkheid om de intensiteiten van het autoverkeer af te laten nemen op dit traject (mogelijk zelfs te weren). Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek en politieke besluitvorming is er uiteraard de wens om vervolgens de situatie ook daadwerkelijk te veranderen om het gevoel van veiligheid voor met name de fietsers te verbeteren.	<ul style="list-style-type: none"> Registratie ongevallen 	Op aanvraag	Gemeente
Laag	Verbeteren veiligheid voor fietsers en	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.A1, 3.B1, 3.C1	Fietsers op bedrijventerreinen moeten vaak de rijbaan delen	Onderzoek naar het veiliger maken van de	<ul style="list-style-type: none"> Registratie ongevallen met fietsers 	Op aanvraag	Gemeente

Projectgerelateerd

	voetgangers op bedrijventerreinen			met het zware vrachtverkeer. Dit is onveilig.	positie van de fiets op bedrijventerreinen.			
Hoog	Onderkant-Horsestraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike, 60 km/u wegen, snelheid in het verkeer	3.A1, 3.B1, 3.C1	Dit is een verbindingroute tussen de kernen Milsbeek en Ven-Zelderheide. Daarnaast zijn de wegen zijn onderdeel van de school-thuis routes (voor basis- en voortgezet onderwijscholieren) alsmede het recreatief fietsnetwerk. Zo ontbreken vrijliggende fietspaden. Door de ligging en het gebruik van de scholieren in combinatie met de ondermaatse inrichting vormt dat deze wegen als risicolocatie zijn opgenomen. Van de V85 van deze wegen is geen data beschikbaar. Met name op Onderkant is een clustering aan ongevallen te zien.	Door de aanleg van vrijliggende fietspaden wordt de situatie aanzienlijk veiliger voor naar school gaande kinderen.	<ul style="list-style-type: none"> Registratie ongevallen met fietsers 	Aanleg van één rijloper met fiets(suggestie)stroken en bermen- per 1 km Kost= €7.800	Gemeente
Hoog	Kruispunt De Grootte Heeze en Hoofdstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike, snelheid in het verkeer	6.A5, 6.B1, 6.C1	Het kruispunt op De Grootte Heeze en de Hoofdstraat is onderdeel van het fietsnetwerk en van routes voor basis- en voortgezet onderwijscholieren en het recreatief fietsnetwerk. De kans op interactie tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer is hier daardoor aannemelijk. Op deze weg geldt gedeeltelijk een	Door de aanleg van snelheid remmende maatregelen. Conform inrichting DV wordt het verkeer geremd en kwetsbaar verkeer (waarmee de rijbaan wordt gedeeld) veiliger.	<ul style="list-style-type: none"> Metten snelheid 	Korte rechtstanden / verkeersdrempels – Drempel- 1 stuk Kost= € 9.300 Aanbrengen attentie verhogende markeringen- 1stuk Kost= €500	Gemeente

Projectgerelateerd



				maximalsnelheid van 50 km/u en gedeeltelijk van 30 km/u. Hierdoor ontstaat met name op de kruising waarbij de weg verandert in snelheid de verleiding om te hard te rijden.				
Hoog	Stiemensweg, Siebengewaldsweg	80km/u-wegen; kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers	2.A1, 2.A2, 2.B1, 2.C1, 2.C2, 3.A1, 3.B1, 3.C1	De Siebengewaldsweg is de verbindingsweg tussen Bergen en de kern van Gennep en Ottersum. Van de V85 van deze wegen is geen data beschikbaar. Wel heeft de gemeente snelheidsrapporten laten opstellen op de Siebengewaldsweg. Dit laat zien dat de V85 gemiddeld genomen 86 km/u is. De weg is een schoolroute en de kans op een conflict tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer is hoog.	Het doel is om de 80km/u-weg in de toekomst af te waarderen. Door de weg te herinrichten met een volwaardige 60 km/u weginrichting met landbouvvriendelijke snelheidsremmers, wordt het risico op ongevallen verkleint. Hierbij hoort ook het herinrichten van de kruispunten..	<ul style="list-style-type: none"> • Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen 	N.t.b.	Gemeente

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Gennepe

Voor het opstellen van effectieve verkeerseducatie maatregelen heeft de focus op een specifieke doelgroep de voorkeur. Aansluitend bij de risicothema's richten we ons met verkeerseducatie daarom vooral op fietsers en e-bikers, ouderen en voetgangers. Binnen die doelgroepen komen thema's als afleiding en rijden onder invloed zoveel mogelijk terug. Omdat deze thema's ook buiten deze doelgroepen kunnen spelen, adviseren we tevens aan te sluiten bij landelijke/provinciale campagnes.

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente Gennepe, is in afstemming met de provincie Limburg:

- In kaart gebracht wat het huidige aanbod aan verkeerseducatieprogramma's is en wat het bereik en de kwaliteit van deze programma's is;
- Geïnventariseerd welke leemtes er zijn in het huidige aanbod;
- Gekeken op welke wijze deze leemtes kunnen worden opgevuld.

Het advies voor aanvullende maatregelen is in Tabel 1 terug te vinden. De wijze waarop dit advies tot stand is gekomen wordt in het vervolg van deze tekst beschreven. Voor de volledigheid zijn in de tabel ter inspiratie voor elk risicothema de suggesties beschreven. In de eerste alinea is telkens aangegeven in hoeverre aanvullende maatregelen voor dit thema in de gemeente gewenst zijn.

Tabel 1 Overzicht met aanvullende maatregelen op gebied van educatie en voorlichting naar risicothema

Risicothema	Aanvullende maatregelen
30 km/u wegen	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</p> <p>Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht. Voorbeelden van 'dode hoek' programma's uit de Toolkit Permanente Verkeerseducatie zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek</u> (VVN) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Maastricht-Heuvelland • <u>Blind spot</u> (Traffic Skills) <p>In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.). In Limburg worden <u>snelheidscampagnes</u> uitgevoerd door het ROVL.</p> <p>Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (www.octopusplan.nl) en Jullie (<a 100="" 170="" 940="" 955"="" data-label="Page-Footer" href="https://jullie-</p> </td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox=">29 juni 2022</p>

	<p>zone.nl/). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad <u>Inrichting veilige schoolomgeving</u> gemaakt.</p> <p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) en <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
50 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30 km/uur wegen</i></p>
Fiets en e-bike	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente zeven programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. De programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn over het algemeen van goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voorgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is <u>Op de fiets? Even niets...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Streetwise</u> (ANWB) • <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers) • <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderen</i></p>
Landbouwverkeer in het buitengebied	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Een geschikt programma voor langbouwverkeer is het VMBL-project van CUMELA. <u>VMBL</u> leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>
Ouderen	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p>

	<p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus <u>Het Nieuwe Fietsen</u> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p> <p>Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN <u>Opfriscursus</u> voor de automobilist en de <u>Rijzeker-training</u> van de ANWB.</p>
Voetganger	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Alle doelgroepen verplaatsen zich weleens voetganger of hebben te maken met voetgangers. Met name de kwetsbare doelgroepen, de schoolgaande kinderen en de ouderen, verplaatsen zich als voetganger.</p> <p>Een programma die geschikt is voor ouderen is de <u>Scootmobieltraining</u> van VVN. In deze training wordt gekeken naar de behoefte van de bestuurder van de scootmobiel en wordt een training op maat samengesteld, waarbij ook verkeerstheorie aan bod komt. Ook heeft VVN een pagina op hun website, <u>Voortbewegen als voetganger</u>, die gericht is op voetgangers, met tips en een online verkeerstest.</p> <p>Voor schoolgaande kinderen zijn er meerdere programma's die geschikt zijn. Een voorbeeld is het programma <u>Op voeten en fietsen naar school</u> van VVN, die zich richt op het bewust maken van ouders van hun haal- en</p>

	<p>brenggedrag en ze aan te moedigen om hun kinderen vaker lopend of met de fiets naar school te brengen.</p> <p>Andere mogelijke programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ik stop voor zebra's actie (VVN) • Veilig Oversteken (VVN) • High Five (Localyse) <p>Daarnaast verdient aanbeveling om aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes die te maken hebben met dit thema. Een voorbeeld is de campagne Onze scholen zijn weer begonnen van VVN.</p>
<p>Rijden onder invloed</p>	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen onder andere aan de orde in de volgende programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Witte Waas (TeamAlert) • 3D Tripping Car (Responsbile Young Drivers) • BOB (VVN, TeamAlert, RYD) → De BOB-campagne wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • Go Safe zonder invloed (Go Safe) <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p>
<p>Snelheid in het verkeer</p>	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30/50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p>
<p>Afleiding in het verkeer</p>	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente twee programma's uitgevoerd. De kwaliteit van een programma is heel goed, over de kwaliteit van het andere programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Go Safe zonder afleiding • Wheelie Pop (VVN) • 3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers) <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.</p>

Verkeersovertreders

Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.

Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG).

Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf beschrijven we hoe het advies voor de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Gennep tot stand is gekomen.

Van probleem naar doel en naar passende interventie

Voor effectieve gedragsbeïnvloeding is het maken van heldere strategische keuzes van groot belang. Daarbij helpt het om te werken volgens een gestructureerd stappenplan. De eerste stap daarin is het bestuderen van het probleemgedrag en de doelgroep. Op basis daarvan worden doelen en indicatoren opgesteld. Vervolgens dient een passende aanpak te worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, en een belangrijke laatste stap is evaluatie.

De analyse van het probleemgedrag heeft in Gennep uitgemond in 10 risicothema's. Voor de meeste daarvan kunnen maatregelen op het gebied van verkeerseducatie een bijdrage leveren. Om tot onderbouwde keuzes te komen hebben we voor elk thema's het huidige aanbod van educatie bekeken. Dat geeft inzicht in eventuele leemtes. Mede op basis daarvan hebben we aanbevelingen gedaan voor de inzet van educatie.

Permanente Verkeerseducatie

Bij opstellen van de aanbevelingen sluiten we aan bij de uitgangspunten van de Permanente Verkeerseducatie (PVE). Volgens de gedachtegang van de PVE is het belangrijk om verkeersdeelnemers gedurende hun gehele 'verkeersleven' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Het gaat om:

- 0 tot 4 jaar
- 4 tot 12 jaar (primair onderwijs)
- 12 tot 16 jaar (voorgezet onderwijs)
- 16 tot circa 25 jaar (beginnende bestuurders)
- Circa 25 tot circa 60 jaar (rijbewijsbezitters)
- Circa 60 jaar en ouder (senioren)

Daarnaast is er sprake van algemene, doelgroep overstijgende problematiek, zoals voor de thema's rijden onder invloed en afleiding. Ook voor deze algemene thema's geldt overigens dat het voor een effectieve aanpak nodig is om af te stemmen op de specifieke doelgroep. Zo is afleiding op de fiets iets anders dan afleiding in de auto.

Hulpmiddelen: Toolkit en Checklist

Voor het selecteren van educatieve interventies zijn een aantal hulpmiddelen beschikbaar. Om te beginnen is er de [Toolkit Permanente Verkeerseducatie](#): een actueel overzicht van in Nederland beschikbare verkeerseducatieve programma's en materialen. Dit online instrument helpt werkers in het veld van verkeerseducatie om een keuze te maken uit het rijke aanbod. Er kan geselecteerd worden op onder andere doelgroep en thema.

Een groot deel van de projecten van de Toolkit PVE is getoetst met de Checklist Verkeerseducatie. Voor effectieve gedragsbeïnvloeding zijn heldere strategische keuzes van belang. Met behulp van de Checklist wordt via het beoordelen van 10 essentiële ontwikkelstappen in kaart gebracht of verkeerseducatieve interventies op een verantwoorde wijze zijn opgezet en vormgegeven, en of zij aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. De eerste stappen hebben te maken met het analyseren van het probleemgedrag en van de doelgroep. Op basis daarvan worden concrete doelen gesteld om het probleemgedrag aan te pakken. Vervolgens dient een passende methodiek te worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, en de belangrijke laatste stappen zijn proces- en effectevaluatie.

De score op de Checklist geeft een indicatie van de kwaliteit van de programma's. Er kunnen maximaal 50 sterren worden behaald, tussen de 1 en 5 op elke stap. Uitkomsten van de toetsingen zijn te vinden op de website van de Toolkit PVE.

Huidige aanbod verkeerseducatie

Op basis van gegevens van de provincie Limburg is om te beginnen een overzicht gemaakt van de in 2019 in Gennep uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

In Tabel 2 is aangegeven wat het bereik en de kwaliteit van de ingezette educatie/ voorlichting is geweest. Bij het samenstellen van Tabel 2 is er voor het scoren van het bereik gekeken welk deel van de doelgroep bereikt is. De volgende scores zijn gehanteerd: 0 = geen bereik (geen activiteiten uitgevoerd); - = onvoldoende bereik (project slechts een of enkele malen uitgevoerd); -/+ = beperkt bereik (slechts klein deel van de doelgroep bereikt, bijvoorbeeld project uitgevoerd op beperkt aantal scholen) en + (substantieel deel van de doelgroep bereikt). De kwaliteit van de ingezette programma's is gebaseerd op het aantal sterren dat op de Checklist Verkeerseducatie is behaald: ++ = 46 - 50 sterren; + = 41 - 45 sterren; +/- = 36 - 40 sterren; - = 35 - 30 sterren; -- = minder dan 30 sterren. Programma's die niet getoetst zijn met de Checklist Verkeerseducatie, kunnen wij niet beoordelen op kwaliteit. Deze programma's krijgen een 0 toegekend. Dit hoeft echter niet automatisch te betekenen dat het programma van onvoldoende kwaliteit is.

Op basis van Tabel 2 kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets en e-bike. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma's als 'Streetwise' van de ANWB, 'Op de fiets? ... Even niets!' van VVN en 'Veilig op Weg' van VVN. Een programma dat bij de risicothema's Fiets en e-bike en Afleiding in het verkeer hoort, is de 'Mono-campagne' van VVN. Voor het risicothema Ouderen wordt het programma 'Opfriscursussen' van VVN gegeven.

Tabel 2 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019 in de gemeente Gennepe

Risicothema	Projecten	Bereik in €* in €*	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: Fiets en e-bike	Veilige Schoolomgeving – VVN	€1.000	0
	Veilig op Weg – VVN	€1.425	++
	Op de fiets? ... Even niets! – VVN	€200	++
	Verkeersquiz – VVN	€1.060	-
	Streetwise - ANWB	€1.500	++
	Smart op de fiets – VVN	€405	0
	Mono-campagne – VVN	€280	++
4: Landbouwverkeer in het buitengebied	Geen specifieke projecten	0	0
5: Ouderen	Opfriscursussen – VVN	€1.600	-/+
6: Voetganger	Verkeersbrigadiers – VVN	€1.200	0
7: Rijden onder invloed	Promoteam - VVN	€200	0
8: Snelheid in het verkeer	Samenwerken in de buurten - VVN	€1.200	0
9: Afleiding in het verkeer	Smart op de fiets – VVN	€405	0
	Mono-campagne – VVN	€280	++
10: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

*Voor de projecten waren geen gegevens beschikbaar over het aantal uitvoeringen, dan wel het aantal bereikte deelnemers. Daarom is het bereik uitgedrukt in subsidiebedrag. Het genoemde bedrag in de tabel is het totale subsidiebedrag voor alle gemeenten in de regio Maastricht-Heuvelland (behalve Maastricht) gedeeld door vijf.

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Gennep uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's. Voor het bereik is informatie aangeleverd over het subsidiebedrag voor alle programma's.

Tabel 3 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar doelgroep in 2019 in de gemeente Gennep

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* -	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Veilige schoolomgeving	VVN	x	x					1000	Nee	Nee	-
Veilig op Weg	VVN	x	x					1425	Ja	Ja	48
Verkeersbrigadiers	VVN	x	x					1200	Nee	Nee	-
Op de fiets? Even niets!	VVN		x					200	Ja	Ja	48
Verkeersquiz	VVN	x	x					1060	Ja	Ja	34
Streetwise	ANWB		x					1500	Ja	Ja	46
Smart op de fiets	ROVL	x	x					405	Nee	Nee	-
Samenwerken in de buurten	VVN					x		1200	Nee	Nee	-
Mono-campagne	VVN	x	x	x	x	x	x	280	Ja	Ja	50
Ondersteuning campagnekalender (vernieuwing posterborden)	-					x		4000	Nee	Nee	-
Promoteam VVN	VVN				x	x		200	Nee	Nee	-
Opriscursussen VVN incl. Praktijklessen en/of Fietsveilig Senioren (in samenspraak met VVN in te vullen)	VVN						x	1600	Ja	Ja	39