

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Mook en Middelaar

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 18 mei 2022



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB Eindhoven
Mobility & Infrastructure
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: BH7765MIRP2111301343
Status: 00/Definitief
Datum: 18 mei 2022
Projectnaam: SPV Mook en Middelaar
Projectnummer: BH7765
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Mathijs Schoenmakers

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 18-5-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 18-5-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Mook en Middelaar	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	6
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Mook en Middelaar	13
4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	16

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 Mook en Middelaar opgesteld.

1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Mook en Middelaar structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de regio Noord Limburg, de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen 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 Mook en Middelaar 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 Mook en Middelaar een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Mook en Middelaar 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 Mook en Middelaar

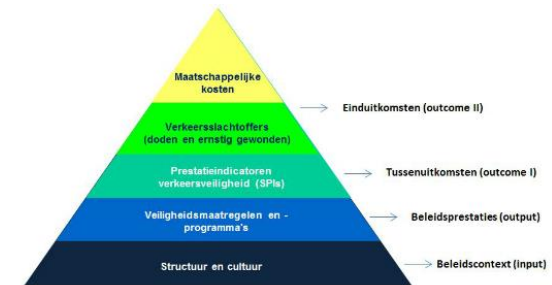
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Mook en Middelaar naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike
- Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarige op de snor-/bromfiets
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer
- 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 doelstellingen 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	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	<ul style="list-style-type: none"> 1. 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 Opstelruimte voor fietsers creëren 1.A2 Oversteken in 2x waar mogelijk 1.A3 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren 1.A4 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN Fietsersbond Wijk- en dorpsraden
Risicogroepen en -modaliteiten	<ul style="list-style-type: none"> 2. Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarige brom- en snorfietsers 	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Evalueren paar stukjes waar brom en fiets samen gebruik van maken 2.A2 Snelheidscampagnes 2.A3 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helm, dracht, positie op de weg) 2.A4 Controle op technische voorschriften 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag 2.B2 Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> VVN ROVL
	<ul style="list-style-type: none"> 3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike 	<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 Volledig gescheiden hoofd fietsnetwerk waar mogelijk. 3.A2 Fietsplan opstellen 3.A3 Educatie ouderen op e-bike 3.A4 Campagne/fietslessen kinderen 3.A5 Verlichtingscampagnes doorzetten 3.A6 Bereik effectieve educatie vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 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.B4 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond ROVL Wijk- en dorpsraden Hulpdiensten
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	<ul style="list-style-type: none"> 4. Rijden onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> 4.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 4.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 4.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> Politie VVN ROVL
	<ul style="list-style-type: none"> 5. Snelheid in het verkeer (30/50) 	<ul style="list-style-type: none"> 5.A1 Handhaving op risicovolle wegen 5.A2 Snelheidsdisplays plaatsen 5.A3 Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> 5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 	<ul style="list-style-type: none"> 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN ROVL Wijk- en dorpsraden Politie
	<ul style="list-style-type: none"> 6. Aflleiding in het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan aflleiding 	<ul style="list-style-type: none"> Politie VVN ROVL
	<ul style="list-style-type: none"> 7. Verkeers-overtreders 	<ul style="list-style-type: none"> 7.A1 Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeers-overtreders 	<ul style="list-style-type: none"> 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Mook en Middelaar

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren zet de gemeente Mook en Middelaar met projecten in op verkeersveiligheid. 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 Mook en Middelaar 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 door 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
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkennallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijke partij(en) voor de uitvoering benoemd.

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

Projectgerelateerd

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling			Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Risicogroepen en -modaliteiten										
Hoog	➤ ROVL Verkeersactieve school	<ul style="list-style-type: none"> 2. Jonge brom- en snorfietsers 3. Kwetsbaar: fietsers 	2.A2 2.A3	2.B1 2.B2.	2.C1 .	<p><i>Jonge en onervaren fietsers zijn zich niet altijd of minder bewust van de gevaren die het verkeer brengt. Dit veroorzaakt gevaarlijk rijgedrag en daarmee een verhoogd risico op ongevallen.</i> Iets wat ook altijd duidelijk terugkomt is de ongevallen cijfers, waar jongeren steevast oververtegenwoordigd zijn, zo ook in de gemeente Mook en Middelaar.</p>	De provincie Limburg en de gemeenten in Limburg willen de verkeersveiligheid gezamenlijk verbeteren. Om de kwetsbare en onervaren deelnemers te stimuleren zich veilig in het verkeer te gedragen is de aanpak Verkeersactieve school ontwikkeld, welke wordt uitgevoerd door het ROVL. Een Verkeersactieve school is een school die in alle groepen/leerjaren aandacht besteedt aan theoretische en praktische verkeerseducatie en oog heeft voor een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroutes. Aan leerlingen in het (speciaal) basisonderwijs, voortgezet onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs wordt verkeerseducatie aangeboden. Het overkoepelende doel van dit educatieprogramma is om jongeren te leren om gaan met de verkeersregels, hun gedrag in het verkeer, andere weggebruikers, (moeilijke) verkeerssituaties en de schoolroutes.	Registratie ongevallen waarbij jongere verkeersdeelnemers betrokken zijn	Op aanvraag	Gemeente, ROVL
Hoog	➤ 50CC SCOOTER SCHOOLEVENTS	<ul style="list-style-type: none"> 2. Jonge brom- en snorfietsers 	2.A2 2.A3 2.A4	2.B1 2.B2.	2.C1	<p>Onervarenheid in het verkeer zorgt voor gevaarlijk rijgedrag en hogere risico's voor jongeren in het verkeer. Dit wordt extra gevaarlijk wanneer de snelheid omhoog gaat en de bestuurder zich tussen zwaarder verkeer gaat begeven. Dit is precies het geval wanneer jonge brom- en snorfietsers het verkeer in gaan. Deze doelgroep loopt een verhoogde kans op ongelukken, iets wat ook terug te zien is in landelijke statistieken.</p>	Jonge brom- en snorfietsers kunnen beïnvloed worden door middel van de juiste educatie. De '50CC SCOOTER SCHOOLEVENTS' is een sterke manier om deze specifieke doelgroep te bereiken. Deze workshop gaat over verantwoord en veilig scootergebruik en bestaat uit een rijdemonstratie, discussie, rollerbanktest en videoclips. Dit alles is gericht op klas 3 en 4 van het voortgezet onderwijs of in de leeftijd 15 tot 18 jaar. De bedoeling is dat met deze cursus het	Registratie ongevallen waarbij jongere verkeersdeelnemers betrokken zijn	Op aanvraag	Gemeente, scholen

Projectgerelateerd

					<p>dichtbeboude gebied verlaten is wordt dit 50 km/uur.</p> <p>De meeste risico's worden gevonden op het eerste deel van de weg (30). Er is een aansluiting op de hoge intensiteit N-weg richting de A73. De snelheid wordt licht overschreden. Dit is echter niet het geval voor het tweede deel van de weg (50). Het brede karakter met een beperkte hoeveelheid snelheidsremmende maatregelen lokt uit tot hard rijden. Dit is onder andere terug te zien in de snelheidsgegevens. Er loopt hier dan momenteel ook een onderzoek. Al met al komen de risicofactoren sterk terug in het aantal ongelukken. Sinds 2015 hebben zich er zeven geregistreerde ongelukken voorgedaan, waarvan er twee met letsel en een zelfs dodelijk.</p>	<p>dit gesplitst worden en zou er een geheel nieuwe ontsluiting naar Groesbeek gemaakt worden. Gezien de lokale omstandigheden lijkt dit echter niet haalbaar. Dit betekent dat de opgave blijft liggen, maar dat er andere oplossingen onderzocht moet worden. De meest voor de hand liggende zou zijn om de weg geheel volgens de richtlijnen duurzaam in te richten. Hiervoor dienden voldoende snelheidsremmende maatregelen genomen te worden, zoals drempels, wegversmallingen (€5.500/stuk) en plateaus (€40.000/stuk). Op 50 km/u deel zou er tevens gedacht kunnen worden aan vrij liggende fietspaden (€150/m).</p>	<p>gerelateerd aan snelrijden</p>		
Hoog	<p>➤ Ringbaan (bibeko), Molenhoek</p>	<ul style="list-style-type: none"> 5. Snelheid (50/30) 	5.B1	1.C1	<p>De Ringbaan bevindt zich aan de noordzijde van Molenhoek en is net als de Groesbeekseweg in Mook de voornaamste route richting Groesbeek. De weg heeft een erftoegangsfunctie, waardoor er een ETW 30 regime geldt, maar tegelijkertijd is het voor veel weggebruikers een aantrekkelijke route richting Groesbeek, waardoor het een ontsluitingsfunctie krijgt. Dit is ook te zien aan het oorspronkelijke wegontwerp, wat in zijn brede en geasfalteerde karakter doet denken aan een 50 km/u weg. Het gevolg van deze functiemenging is dat er te hard op deze weg gereden wordt, wat op zijn beurt weer ongelukken in de hand werkt. Uit de statistieken blijkt dat er op deze weg sinds 2015 zeven ongelukken hebben voorgedaan, waarvan er twee met letsel. Hier loopt momenteel een onderzoek.</p>	<p>Net als bij de Groesbeekseweg zou ook hier een nieuwe ontsluiting naar Groesbeek ideaal zijn. Het lijkt echter dat dit niet haalbaar is. Om de kans op ongelukken alsnog te verkleinen wordt een pakket aan gedegen maatregelen voorgesteld, die samenkomen in het goed inrichten volgens richtlijnen duurzaam veilig ETW30. Dit houdt in dat er over een lengte van 700 meter elementenverharding (€115/str.m), snelheidsremmende maatregelen (€5.500/stuk) en kruispuntplateaus (€40.000/stuk) worden toegepast. Aanvullend wordt ook de komgrens een stuk verlegd. Deze moet dus opnieuw gemaakt worden.</p>	<p>Monitoring gereden snelheid a.d.h.v. v85 statistieken</p> <p>Monitoring van het aantal ongelukken gerelateerd aan snelrijden</p>	€600.000	gemeente

Projectgerelateerd

Hoog	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Heumensebaan (bibeko), Molenhoek 	<ul style="list-style-type: none"> • 5. Snelheid (50/30) 	5.B1	1.C1	<p>De Heumensebaan bevindt zich in het verlengde van de hiervoor genoemde Ringbaan te Molenhoek, en is dus ook deel van de voornaamste route richting Groesbeek. Ook hier valt te constateren dat de weg een problematische functiemenging heeft, wat niet ten goede komt aan de veiligheid op deze weg. Het wegontwerp dat niet past bij het regime en de intensiteit zorgt voor gevaarlijke situaties. Dit heeft tot dusver, gemeten vanaf 2015 al geresulteerd in een vijftal ongelukken. Gelukkig bleven deze enkel beperkt tot blikshade.</p>	<p>Op deze weg geldt ongeveer hetzelfde als voor de Ringbaan. De bedoeling is om de weg in z'n geheel (450m) in te richten als ETW30 conform duurzaam veilig. Dit houdt in dat er elementenverharding (€115/str.m) gebruikt wordt, dat er genoeg snelheidsremmende maatregelen (€5.500/stuk) en kruispuntplateaus (€40.000/stuk) geplaatst worden. De bedoeling is dat deze maatregelen tezamen zorgen voor een positieve verandering in het gedrag, en daarmee een vermindering van ongelukken.</p>	<p>Monitoring gereden snelheid a.d.h.v. v85 statistieken</p> <p>Monitoring van het aantal ongelukken gerelateerd aan snelrijden</p>	€400.000	gemeente	
Hoog	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Heumensebaan (bubeko) 	<ul style="list-style-type: none"> • 3. Kwetsbaar: fietsers 	3.A1	3.B1 3.B3 3.B4	3.C1	<p>Na de bebouwde kom verlaten te hebben wordt de Heumensebaan een 60 km/u weg richting Groesbeek die is uitgevoerd als relatief rechte en geasfalteerde weg met rode fietssuggestiestroken aan beide kanten. Net als enkele andere lokale wegen trekt ook deze weg veel sluipverkeer, waardoor de intensiteit bovengemiddeld hoog is. De weginrichting nodigt uit om harder te rijden dan is toegestaan, iets wat ook terug te zien is in de rode cross-score die de weg heeft, wat betekent dat er te hard wordt gereden en dat er tevens veel ongelukken zijn: sinds 2015 zeker elf geregistreerde ongelukken, waarvan twee met dodelijk letsel en vier met niet-dodelijk letsel. Alles tezamen laat de weg een duidelijk verhoogd risico zien. Zeker voor de meest kwetsbare weggebruiker, de fiets, daar deze tussen al het snel rijdende zwaardere verkeer beweegt.</p>	<p>De fietser is een bijzonder kwetsbare weggebruiker op de Heumensebaan. De combinatie van veel, sneller en zwaarder verkeer levert risicovolle situaties op. De beste manier om dit risico te verlagen is door deze groepen uit elkaar te halen. Dit zorgt niet alleen voor een veiligere situatie voor fietsers, maar maakt ook dat auto's minder laterale bewegingen hoeven te maken en daarmee minder kans hebben op ongelukken. Om deze stromen uit elkaar te halen wordt voorgesteld om over een afstand van 1200 meter een vrij liggend fietspad (b=4m ; á €231/m) parallel aan de Heumensebaan aan te leggen.</p>	<p>Monitoring van het aantal fietsgerelateerde ongelukken</p>	€275.000	gemeente
Hoog	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Witteweg (bubeko) 	<ul style="list-style-type: none"> • 3. Kwetsbaar: fietsers 		3.B1 3.B3 3.B4	3.C1	<p>De Witteweg vormt de verbinding tussen Middelaar en Plasmolen. Met name het 60 km/u deel waar de</p>	<p>De gemeente ontvangt deze toeristen graag, en daar hoort een veilige vorm van mobiliteit bij. Om dit te faciliteren</p>	<p>Monitoring van het aantal ongelukken</p>	€800.000	gemeente

Projectgerelateerd

					<p>Mookerplas wordt overgestoken laat een verhoogd risico zien. De primaire factor hierin is het hoge aandeel toeristische bezoekers in dit gebied en op deze straat. Deze toeristen gaan graag ontspannen de weg op en vergeten daarbij nog wel eens de gevaren die verkeersdeelname met zich meebrengt. De weg staat daardoor bekend om zijn hoge aandeel voetgangers en fietsers, wat een gevaarlijke situatie oplevert wanneer zij op deze smalle weg mixen met het autoverkeer dat verwacht 60 km/u te kunnen rijden. Ondanks het evident verhoogde risico, hebben zich er gelukkig tot dusver nog geen geregistreerde ongevallen voorgedaan.</p>	<p>wordt voorgesteld het 60 km./u deel van de weg (700 meter) volledig opnieuw in te richten als fietsstraat (€1.000/m) met voetgangersvoorzieningen (€150/m). De bedoeling is hierbij dat toeristen even onbezorgd de weg op kunnen, maar dat auto's attent gemaakt worden op de andere verkeersdeelnemers en zich dus moeten gaan aanpassen. Het verhoogde omgevingsbewustzijn en de verlaagde snelheid moeten er samen voor zorgen dat er een kleinere kans is op ongelukken.</p>	<p>Monitoring van de gereden snelheid</p>		
Midden	<p>➢ Verbeteren voetgangersvoorzieningen Stationsstraat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 3. Kwetsbaar: fietsers 		<p>3.B1 3.B3 3.B4</p>	<p>3.C1</p> <p>De stationsstraat is een centrale as die het NS station aan de rand van het dorp verbindt met de verschillende punten binnen Molenhoek. Het is een relatief drukke ertoeegangsweg die door zijn ontwerp hard rijden enigszins toestaat: de weg is geasfalteerd en kent niet genoeg snelheidsremmende maatregelen. Het meest problematische is echter dat de voetganger niet genoeg beschermd wordt. De vormt namelijk ook voor voetgangers richting het station een belangrijke route, waardoor er veel bewegingen zijn van deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Echter, de stukken waar een voetpad aanwezig is worden regelmatig geblokkeerd door parkerende voertuigen. Al met al zorgt dit voor onnodig risicovolle situaties.</p>	<p>De weg moet voetganger-vriendelijk worden en om dat te doen zijn ingrijpende maatregelen nodig. Voorgesteld wordt om de 850 meter lange weg volledig te herinrichten. Dat wil zeggen elementenverharding (€115/str.m), kruispuntplateaus (€40.000/stuk) en genoeg snelheidsremmende maatregelen (€5.500/stuk). Daarnaast zijn ook voetgangersvoorzieningen (€150/str.m) gewenst. De bedoeling is dat dit zorgt voor het splitsen van risicogroepen en het verlagen van de snelheid bij een mogelijke impact, zodat het risico op ongevallen geminimaliseerd wordt.</p>	<p>Monitoring van het aantal ongelukken</p> <p>Monitoring van de gereden snelheid</p>	<p>€830.000</p>	<p>gemeente</p>
Midden	<p>➢ Aansluiting N271 - Spijkerweg</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 1. 50 km/u wegen • 3. Kwetsbaar: fietsers 	<p>1.A2 1.A3</p>	<p>1.B1</p>	<p>1.C1 3.C1</p> <p>Net als in de rest van Nederland wordt ook in Molenhoek meegewerkt aan de woningbouwopgave. Molenhoek-Zuid is het nieuwste bouwproject waarbij</p>	<p>Om de nieuwste bewoners van Molenhoek veilig gebruik te kunnen laten maken van alle faciliteiten in het dorp dient de oversteekbaarheid</p>	<p>Monitoring van de veiligheidsbeleving op dit punt</p>	<p>€100K – 4000K</p>	<p>Gemeente, provincie</p>

Projectgerelateerd



				3.B1 3.B3 3.B4	<p>circa 250 woningen worden gebouwd rondom de Spijkerweg. De verwachting is dat deze ontwikkeling zorgt voor een toename van langzaam verkeer dat richting het station en andere voorzieningen in het dorp wil. Om hier te komen moet echter de N271 overgestoken worden, de drukste weg in deze kern. De huidige oversteekvoorzieningen zijn niet ingericht op de hoeveelheid nieuw te verwachten verkeer, en laat dus op het gebied van veiligheid nog te wensen over. Dit zorgt voor een hoger risicoprofiel dan noodzakelijk, en is daarmee dus onwenselijk</p>	<p>verhoogd te worden. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden. De beste oplossing zou zijn om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. De kosten hiervoor bedragen naar schatting tussen de €1.6M en €3.9M, en zijn eigenlijk in de meeste gevallen niet te rechtvaardigen voor de grootte van verkeersstromen zoals die hier worden verwacht. Een andere effectieve oplossing om de oversteekbaarheid te vergoten is het aanleggen van een middeneiland in combinatie met een Voetgangersoversteekplaats. Dit biedt de mogelijkheid om gefaseerd en met voorrang over te steken, waardoor de oversteektaak eenvoudiger wordt. Deze oplossing kost zo'n €50.000 voor het aanleggen van het middeneiland en €50.000 voor het aanleggen van een zebrapad.</p>	Monitoring van het aantal ongelukken		
--	--	--	--	----------------------	--	---	--------------------------------------	--	--

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Mook en Middelaar

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 en 16-17-jarigen op snor-/bromfiets. 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 Mook en Middelaar, 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;
- Geïventariseerd 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
50 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 Noord-Limburg • <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="" 954"="" data-label="Page-Footer" href="https://jullie-</p> </td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox=">18 mei 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>
Fiets en e-bike	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente meerdere 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) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg • <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>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>
16-17-jarige op snor- /bromfiets	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Er zijn programma's die zich specifiek op de doelgroep snor- en bromfietsers richten voorbeelden daarvan zijn het project '<u>50CCSCOOTERSCHOOLEVENTS</u>' van ZAT Projectenbureau en de training '<u>Risico bromfiets</u>' van de KNMV. Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit PVE.</p>
Rijden onder invloed	<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>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"> • <u>Witte Waas (TeamAlert)</u> • <u>3D Tripping Car</u> (Responsible Young Drivers) • <u>BOB</u> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • <u>Go Safe zonder invloed (Go Safe)</u> <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>
Snelheid in het verkeer	<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 50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p>
Afleiding in het verkeer	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Go Safe zonder afleiding</u> • <u>Wheelie Pop</u> (VVN) • <u>3D Afleiding Bike</u> (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	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>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 <u>Educatieve Maatregel Gedrag (EMG)</u>.</p>
---------------------	---

4.1.1 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 Mook en Middelaar 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 Mook en Middelaar uitgemond in 7 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 Mook en Middelaar 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 Rijden onder invloed hoort, is het 'Educatief Cabaret Zeven Sloten' van Johan Cahuzak. Voor het risicothema Snelheid in het verkeer wordt het programma 'Samenwerken in Buurten' van VVN gegeven.

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €* in €*	Kwaliteit
1: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: Fiets en e-bike	Paolo de Zebratemmer – ZAT projectbureau	€66,72	+
	Streetwise – ANWB	€558,76	++
	Verkeerstuin (Verkeersdagen) – Stichting de Fabriek	€444,80	-
	Fietshelmen Edwin van de Sar – Stichting de Fabriek	€8,34	0
	Veilige Schoolomgeving – VVN	€166,80	0
	Verkeersquiz – VVN	€279,43	-
	Veilig op Weg – VVN	€404,49	++
	Op de fiets? ... Even niets! – VVN	€208,50	++
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€187,25	++
	Verkeersquiz - ZMLK VVN	€311,33	-
3: 16-17-jarige op snor- /bromfiets	Geen specifieke projecten	0	0
4: Rijden onder invloed	Verkeerslessen Wim - Wim Ummenthum	€39,03	0
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€187,25	++
5: Snelheid in het verkeer	Samenwerken in Buurten – VVN	€417,00	0
6: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
7: 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 uitgerekend aan de hand van een verdeelsleutel die gebaseerd is op het aantal inwoners van elke gemeente in de regio Noord Limburg.

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Mook en Middelaar 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 Mook en Middelaar

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* €	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Paolo de Zebratemmer	ZAT projectbureau	x						€66,72	Ja	Ja	43
Streetwise	ANWB		x					€558,76	Ja	Ja	46
Verkeertuin (Verkeersdagen)	Stichting de Fabriek	x	x					€444,80	Nee	Nee	-
Fietshelmen Edwin van de Sar	Stichting de Fabriek	x	x					€8,34	Nee	Nee	-
Veilig Schoolomgeving	VVN	x	x					€166,80	Nee	Nee	-
Verkeersquiz	VVN		x					€279,43	Ja	Ja	34
Veilig op Weg	VVN	x	x					€404,49	Ja	Ja	48
VMBL (VOMOL)	Cumela		x					€41,70	Ja	Ja	38
Op de fiets? Even niets!	VVN		x					€208,50	Ja	Ja	48
Smart op Weg	VVN			x				€112,83	Nee	Nee	-
Verkeerslessen Wim	Wim Ummenthum			x				€39,03	Nee	Nee	-
Educatief Cabaret Zeven Sloten	Johan Cahuzak			x				€187,25	Ja	Ja	46
Verkeersquiz	ZMLK VVN			x				€311,33	Ja	Ja	34
DriveXperience	Total Text				x			€278,00	Ja	Ja	49
Samenwerken in Buurten	VVN					x		€417,00	Nee	Nee	-
Het Nieuwe Fietsen	VVN						x	€139,00	Ja	Ja	46
Opfriscursussen	VVN						x	€486,50	Ja	Ja	39