

# RAPPORT

## SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Venray

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 11 maart 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: 11 maart 2022  
Projectnaam: SPV Venray  
Projectnummer: BH7765  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 11/03/2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 11/03/2022

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd 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

<b>Disclaimer</b>	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Venray</b>	<b>3</b>
<b>3 Doelen</b>	<b>4</b>
<b>4 Maatregelen</b>	<b>7</b>
<b>Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Venray</b>	<b>18</b>
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	22

## 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 Venray opgesteld.

## 1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Venray structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de regio Noord Limburg 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 Venray 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 Venray een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Venray 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 Venray

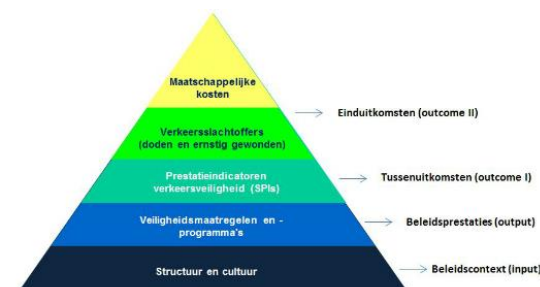
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Venray naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 50, 60 en 80 km/h wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike
- Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/h wegen
- Afdleiding 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 niveaus<sup>1</sup>:

- **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.



<sup>1</sup> 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	50 km/h wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.A1 Snelheidsremmende maatregelen treffen</li> <li>1.A2 Vrijliggende fietsvoorzieningen creëren waar mogelijk, anders afwaarderen</li> <li>1.A3 Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>1.A4 Gefaseerd oversteken waar mogelijk</li> <li>1.A5 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren</li> <li>1.A6 Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen</li> <li>1.A7 Inrichting GOW50 conform Duurzaam Veilig (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>1.A8 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B1 Veiligere gelijkvloerse kruisingen</li> <li>1.B2 Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/h wegen</li> <li>1.B3 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>1.B4 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/h wegen</li> </ul>	VVN; Fietzersbond; Dorpsraden; Wijkraden; Smile Venray
	60 km/h wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A1 Bermverharding toepassen</li> <li>2.A2 Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/h wegen</li> <li>2.A3 Inrichting ETW60 conform Duurzaam Veilig (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>2.A4 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Afname van het aantal aandachtswegen</li> <li>2.B2 Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/h wegen</li> </ul>	VVN; Dorpsraden; Smile Venray
	80 km/h wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Bij afwaardering bermverharding/visuele versmalling toepassen op fietsroutes</li> <li>3.A2 Bij afwaardering snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1 In 2030 alle 80km/hur-wegen in het buitengebied (niet stroomwegen zijnde) afgewaardeerd tot 60 km/hur-wegen, eerste focus bij afwaardering op fietsroutes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 80 km/h wegen</li> <li>3.C2 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/h wegen in het buitengebied</li> </ul>	VVN; LTO; Fietzersbond; Cumela



## Projectgerelateerd

<b>Risicogroepen en -modaliteiten</b>	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A1 Fietsplan opstellen</li> <li>• 4.A2 Sociale veilige fietsroutes creëren</li> <li>• 4.A3 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>• 4.A4 Educatie ouderen op e-bike</li> <li>• 4.A5 Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>• 4.A6 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer</li> <li>• 4.A7 Verlichtingscampagnes doorzetten</li> <li>• 4.A8 Bereik effectieve educatie vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>• 4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting)</li> <li>• 4.B3 Toename sociale veiligheid</li> <li>• 4.B4 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen</li> <li>• 4.B5 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur binnen de bebouwde kom</li> <li>• 4.B6 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	Fietsersbond; VVN; ANWB; Smile Venray; Lokale fietshandelaren; Venray Beweegt
	Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Jaarlijkse e-bike trainingen</li> <li>• 5.A2 Bereik campagnes onder doelgroep vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike</li> <li>• 5.B2 Jaarlijkse toename deelname aan programma's</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.C1 Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers</li> </ul>	Ouderenbond; Fietsersbond
<b>Gedrag individuele verkeersdeelnemer</b>	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 6.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>	Politie
	Snelheid in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• 7.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>• 7.A3 Voorlichtingscampagnes</li> <li>• 7.A4 Goede infrastructuurmaatregelen die vanzelf het gewenste (snelheids)gedrag afdwingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/h wordt overschreden</li> <li>• 7.B2 Op selectie van aandachtswegen een reductie van de V85</li> <li>• 7.B3 Jaarlijkse afname van het aantal meldingen over te snel rijgedrag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	VVN; Politie; Smile Venray
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 8.A2 Opname in het integrale veiligheidsbeleid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	Scholen; Politie; VVN

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.A3 Educatie afleiding (bijv. handheld devices)</li> <li>• 8.A4 Zo goed mogelijk aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes</li> <li>• 8.A5 Afstemming handhaving i.r.t. educatie</li> </ul>			
	Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.A1 Handhaving – subjectieve pakkans vergroten</li> <li>• 9.A2 Opzetten monitoringssysteem: omvang probleem in kaart brengen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders</li> <li>• 9.C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'</li> </ul>	Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Venray

## 4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Venray 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 Venray 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. De mate van risico is bepaald op basis van de kans op een letselongeval. De kans op een letselongeval is groter wanneer er interactie is tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer dan enkel tussen kwetsbare verkeersdeelnemers of tussen gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de mate van interactie ook bepalend: hoe vaak komt het voor (lees: hoeveel van welk type verkeer komt met elkaar in contact? Met deze criteria is de prioritering bepaald. 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 Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>).

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

## Projectgerelateerd

- 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	Kruispunt Beekweg-Kleindorp (Merselo)	80 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	3.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1	Fietsers moeten midden de kruising oversteken. Er gaat een recreatieve fietsroute en schoolroute over het kruispunt (Scholieren die van Merselo naar Stevensbeek gaan). De V85 is ca. 86 km/h. In het verleden vonden er ongevallen plaats.	Door een veilige fietsoversteek te creëren, inclusief gefaseerd oversteken en voldoende opstelruimte, verkleint het risico op ongevallen. Indien mogelijk met snelheidsremmer door uitbuiging. De voorkeur is een ongelijkvloerse fietsoversteek, maar dit brengt wel hoge kosten met zich mee. Een andere mogelijkheid is om de Beekweg af te waarden naar ETW60, conform Duurzaam Veilig. Dit sluit aan bij de doelstellingen om GOW80 wegen af te waarden. Dan is het voldoende om op het kruispunt een snelheidsremmende maatregel toe te passen in combinatie met een veilige oversteek voor fietsers (in meerdere fasen).	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen	€ 54.100 - € 2.820.400 (o.b.v. gelijkvloerse fietsoversteek of ongelijkvloerse fietsoversteek) óf € 54.100 (bij een ETW60 kruispunt met veilige fietsoversteek)	Gemeente
Hoog	Kruispunt Heidseschoolweg/Deurneseweg (Heide)	80 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets (en e-bike); Snelheid in het verkeer	3.C1, 3.C2, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.C1	De Deurneseweg is een GOW80 die ook in de nabije toekomst een 80 km/h weg blijft. Dit is een belangrijke verbindingsweg tussen kernen waar veel verkeer gebruik van maakt. Tegelijkertijd zijn er enkele kruisingen met recreatieve fietsroutes of VO-routes. Focus dient vooral te liggen op deze kruisingen. De weg is veilig voor	Voor fietsers is de veiligste optie om een ongelijkvloerse fietsoversteek te realiseren. Andere opties zijn het realiseren van een VRI op het kruispunt, of het vervangen van het kruispunt door een rotonde.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 381.100 – € 2.820.400 (o.b.v. rotonde of aanleg ongelijkvloerse fietsoversteek)	Provincie

## Projectgerelateerd

				fietsers vanwege de aanwezigheid van vrijliggende fietsvoorzieningen maar oversteken op deze locaties gebeurt nog steeds in 2x. In combinatie met de hoge snelheden (V85 ca. 84 km/h) leidt dit tot risicovolle situaties. In het verleden heeft dit mede geresulteerd in diverse ongevallen. Het kruispunt is in beheer van de provincie Limburg.				
Hoog	Zeilbergseweg (Ysselsteyn)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	2.A1, 2.A2, 2.A3, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.B2, 7.C1	De Zeilbergseweg is gelegen in het buitengebied met een maximumsnelheid van 60 km/h. De weg is onderdeel van een recreatieve fietsroute (ook door de aanwezigheid van bijv. een camping) én een drukke VO-route. Daarmee is het aandeel fietsers hier relatief hoog. De weg voldoet slechts beperkt aan de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo ontbreken snelheidsremmende maatregelen wat resulteert in een V85 van meer dan 80 km/h. In combinatie met de vele fietsers kan dit tot risicovolle situaties leiden. In het verleden heeft dit geleid tot een of enkele ongevallen op deze weg.	Door de weg in te richten als volwaardige ETW60 conform DV, inclusief veilige fietsvoorzieningen, krijgen fietsers een veilige plek op de rijbaan en gaat de snelheid omlaag. Dit verlaagt het risico op ongevallen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen	€ 334.940	Gemeente
Hoog	Sint Jozeflaan (Smakt)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	4.A2, 4.A3, 4.A5, 4.A8, 4.B1, 4.B2, 4.B4, 4.B5, 4.C1, 7.A3, 7.A4, 7.B1, 7.B2, 7.B3, 7.C1	De Sint Jozefstraat is een 30 km/h erftoegangswegen met een ontsluitende werking voor de kern Smakt en is daarmee belangrijk voor de ontsluiting van het dorp maar ook onderdeel van fietsroutes zoals recreatief en BO- en VO. Tevens is de weg ook toegestaan voor	Door de weg in te richten als volwaardig ETW30 conform DV, in combinatie met campagnes rondom fietsers en landbouwverkeer, wordt gemotoriseerd verkeer gedwongen langzamer te rijden en zijn fietsers zich beter bewust	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen; Monitoren meldingen	€ 608.700	Gemeente

## Projectgerelateerd

				landbouwverkeer. Er is hier dus veel interactie tussen verschillende modaliteiten. De weg is niet volledig ingericht volgens de richtlijnen, met o.a. de aanwezigheid van gesloten verharding en geen geloofwaardige snelheidslimiet. Dit resulteert ook in regelmatige snelheidsoverschrijdingen met een V85 van boven de 40 km/h. Dit zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen.	van de gevaren van landbouwvoertuigen en hun fietsgedrag. Dit verlaagt het risico op ongevallen.			
Hoog	Blitterwijkseweg (Blitterwijk)	80 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	3.A1, 3.A2, 3.B1, 3.C1, 3.C2, 4.B1, 4.B6, 4.C1	De Blitterwijkseweg fungeert als verbindingsweg en heeft een maximumsnelheid van 80 km/h, met ca. 3.200 mvt/etmaal en een V85 van rond de 80 km/h. De inrichting van deze weg past niet bij de huidige maximumsnelheid, al is er wel een vrijliggend fietspad. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	Het afwaarderen naar 60 km/h met bijpassende inrichting moet het risico op ongevallen verlagen.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 148.294	Gemeente
Hoog	Albionstraat (Leunen)	50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	1.A1, 1.A2, 1.A4, 1.A5, 1.B1, 1.B3, 1.B4, 1.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B5, 4.C1	De Albionstraat is een GOW met een maximumsnelheid van 50 km/h. De weg kent ca. 7.000 mvt/etmaal en de V85 is ca. 52 km/h. Er gaat veel doorgaand verkeer overheen (o.a. naar Horst). Daarnaast kent de weg een recreatieve fietsroute, drukke school-thuisroute (BO en VO). De Albionstraat is moeilijk oversteekbaar en heeft geen vrijliggend fietspad door gebrek aan ruimte. Wel zijn er op plekken parkeren langs de rijbaan. In het verleden vonden er diverse ongevallen plaats.	Het ontmoedigen van doorgaand verkeer, in combinatie met het verlagen van de snelheid en het creëren van veilige (fiets)oversteekvoorzieningen moet de oversteekbaarheid van de Albionstraat verbeteren. Het afwaarderen naar GOW30 met veilige fietsvoorzieningen (eventueel uitrusten in klinkers voor verlagen snelheid en comfort gemotoriseerd verkeer) moet zorgen voor een kleiner risico op ongevallen.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid; Monitoren intensiteiten; Monitoren klachten	€ 621.025	Gemeente

## Projectgerelateerd

Hoog	Binnenring centrum	50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B5, 4.C1	De Binnenring heeft een maximumsnelheid van 50 km/h en kent ca. 6.000 mvt/etmaal. De V85 is acceptabel en ligt onder de 50 km/h. De Binnenring kent diverse fietsoversteken voor recreatief en schoolfietsverkeer. De weg is uitgerust met fietssuggestiestroken en er gaat een buslijn overheen. In het verleden vonden er meerdere ongevallen plaats.	Door oversteeklocaties van fietsers veilig in te richten en de Binnenring af te waarderen naar een volwaardige GOW30 verkleint het risico op ongevallen.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid; Monitoren intensiteit	€ 1.661.500 (o.b.v. afwaarderen 50 naar 30 en 10 fietsoverste ken)	Gemeente
Middel	Klaproos/ Sleutelbloem/ Kruidenlaan (Venray)	50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B5, 4.C1, 7.A4, 7.B2, 7.C1	De Klaproos, Sleutelbloem en Kruidenlaan liggen in het verlengde van elkaar. De wegen zijn een GOW50, waarbij de V85 op sommige plekken rond de 54 km/h ligt. De wegen verbinden de woonwijk met de rest van Venray. De weg is voorzien van fietsstroken en de meeste kruispunten zijn uitgerust met snelheidsremmende maatregelen. Echter zit er wel veel langsparkeren. Daarnaast zijn de straten onderdeel van een schoolfietsroute en is er een schoolzone. In het verleden vonden er meerdere ongevallen plaats.	Om het risico op ongevallen te verlagen, maar eenzelfde functie te behouden, kunnen de wegen worden ingericht als GOW30.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 1.613.980 (o.b.v. afwaarderen naar 30, kruispuntplataus, veilige fietsoverste ken, schoolgebied, vrijliggende fietspaden)	Gemeente
Middel	Overloonseweg (Venray)	80 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets (en e-bike); Snelheid in het verkeer	3.C1, 3.C2, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.C1	De Overloonseweg is een GOW80, met de V85 rond de 82 km/h. De weg is zodanig ingericht, met vrijliggende fietspaden. De fietspaden zijn onderdeel van het landelijk fietsenknooppuntennetwerk en wordt ook gebruikt als schoolroute. In het	Om het risico op ongevallen te verlagen, en aan te sluiten bij de doelen van de gemeente, kan de weg worden ingericht als ETW60.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 258.220,00	Gemeente

## Projectgerelateerd

				verleden vonden er meerdere ongevallen plaats.				
Middel	Lorbaan (Veulen)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	2.A2, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 4.A2, 4.A5, 4.A8, 4.B1, 4.B2, 4.B3, 4.B4, 4.B6, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.B2, 7.C1	De Lorbaan fungeert als verbindingsweg richting het dorp. De maximumsnelheid is 60km/h met ca. 2.000 mvt/etmaal. De V85 ligt met 76 km/h hoog. Enkel in toeristisch seizoen zijn er veel fietsers, en ook een hoger aantal gemotoriseerd verkeer. De weg heeft fietsstroken, kent lange rechtstanden, heeft geen snelheidsremmers op wegvakken. Het moet een voorrangsweg blijven. In het verleden vond er een enkel ongeval plaats.	Vrijliggend fietspad realiseren, mede in verband met toeristische locatie, moet het risico op ongevallen verlagen. Mogelijk past dit niet overal. Op plekken waar ruimtegebrek is vooral fysiek sturen op verlagen snelheid. Daarnaast inzetten op campagne omgang landbouwverkeer en fietsers.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen	€ 559.713	Gemeente
Middel	Castenrayseweg (Castenray)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	2.A2, 2.A3, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 4.A2, 4.A3, 4.A5, 4.A8, 4.B1, 4.B2, 4.B3, 4.B4, 4.B6, 4.C1	De Castenrayseweg is een 60 km/h weg en fungeert als verbindingsweg met het dorp. De V85 ligt met 70 km/h hoog. De weg wordt met name gebruikt door naar schoolgaande jeugd en landbouwverkeer. Snelheid en de combinatie van landbouwverkeer en fietsverkeer zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen. Er zijn geen geregistreerde ongevallen.	Snelheidsremmers en campagne over omgang landbouwverkeer en fietsers moet het risico op ongevallen verlagen.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 468.900	Gemeente
Middel	Kruispunt Rouwkuilenweg/ Deurneseweg (Ysselsteyn)	80 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets (en e-bike); Snelheid in het verkeer	3.C1, 3.C2, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.C1	De Deurneseweg is een GOW80 die ook in de nabije toekomst een 80 km/h weg blijft. Dit is een belangrijke verbindingsweg tussen kernen waar veel verkeer gebruik van maakt. Tegelijkertijd is de kruising met recreatieve fietsroutes en een VO- route. Oversteken kan niet gefaseerd	Voor fietsers is de veiligste optie om een ongelijkvloerse fietsoversteek te realiseren. Andere opties zijn het realiseren van een fietsoversteek met middeneiland en uitbuiging voor het verkeer op de GOW80, of het	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 381.100 – € 2.820.400 (o.b.v. rotonde of aanleg ongelijkvloer se fietsoverste ek)	Provincie Gemeente

## Projectgerelateerd

				en gaat over een weg met hoge snelheden (V85 ca. 87 km/h), wat leidt dit tot risicovolle situaties. In het verleden heeft dit mede geresulteerd in diverse ongevallen. Het kruispunt is in beheer van de provincie Limburg.	vervangen van het kruispunt door een rotonde.			
Middel	Ysselsteynseweg (tussen N277 rouwkuilenweg) (Ysselsteyn)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	2.A1, 2.A2, 2.A3, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B5, 4.B6, 4.C1	De Ysselsteyn tussen de Rouwkuilenweg en Ysselsteyn is deels ETW60 en deels ETW30. De weginrichting is overal hetzelfde: geasfalteerd met fietsstroken, weinig snelheidsremmende maatregelen en niet op elk kruispunt ligt een plateau. Aan de weg liggen grote bedrijven met veel vrachtverkeer, en sportvelden met veel fietsers. Ook is de weg onderdeel van een recreatieve fietsroute.	De fietser een veilige plek geven en ook de fietsoversteken veiliger inrichten, in combinatie met de weginrichting conform DV, zorgt voor een lager risico op ongevallen.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 543.124	Gemeente
Middel	Ooijenseweg (Blitterswijck)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	2.A1, 2.A2, 2.A3, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.C1	De Ooijenseweg is een 60 km/h-weg met een verbindingfunctie naar het dorp. De weg kent ca. 1.600 mvt/etmaal en de V85 is hoog met 78 km/h. De weg kent relatief veel vrachtverkeer i.v.m. omliggende bedrijven(terreinen). Ook gaat er een recreatieve fietsroute overheen. De inrichting past niet bij een dorpsverbindingsweg, waarbij een veilige plek voor de fietsers ontbreekt. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	Het creëren van een veiligere plek voor de fietsers en fysiek sturen op verlagen van de snelheid moet het risico op ongevallen verkleinen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen	€ 311.690	Gemeente
Middel	Grootdorp (Merselo)	Kwetsbare verkeersdeelnemers:	4.A2, 4.A3, 4.A5, 4.A8, 4.B1, 4.B2,	Grootdorp is een 30 km/h erftoegangswegen met een ontsluitende werking voor de kern	Door de weg in te richten als volwaardig ETW30 conform DV, in combinatie met campagnes	Monitoren snelheid; Monitoren	€ 287.250	Gemeente



## Projectgerelateerd

		Fiets; Snelheid in het verkeer	4.B4, 4.B5, 4.C1, 7.A3, 7.A4, 7.B1, 7.B2, 7.B3, 7.C1	Merselo en is daarmee belangrijk voor de ontsluiting van het dorp maar ook onderdeel van fietsroutes zoals recreatief en BO- en VO. Tevens is de weg ook toegestaan voor landbouwverkeer. Er is hier dus veel interactie tussen verschillende modaliteiten. De weg is niet volledig ingericht volgens de richtlijnen, met o.a. de aanwezigheid van gesloten verharding en geen geloofwaardige snelheidslimiet. Dit resulteert ook in regelmatige snelheidsoverschrijdingen met een V85 van boven de 40 km/h. Dit zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen.	rondom fietsers en landbouwverkeer, wordt gemotoriseerd verkeer gedwongen langzamer te rijden en zijn fietsers zich beter bewust van de gevaren van landbouwvoertuigen en hun fietsgedrag. Dit verlaagt het risico op ongevallen.	ongevallen; Monitoren meldingen		
Middel / Laag	Vliegert (Schoor)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers; Fiets; Snelheid in het verkeer	2.A1, 2.A2, 2.A3, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.B2, 7.C1	De Vliegert is gelegen in het buitengebied met een maximumsnelheid van 60 km/h. De weg is onderdeel van een recreatieve fietsroute én een drukke VO-route. Daarmee is het aandeel fietsers hier relatief hoog. De weg voldoet slechts beperkt aan de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo ontbreken snelheidsremmende maatregelen en ligt niet op elke kruising een plateau wat resulteert in een V85 van meer dan 80 km/h. In combinatie met de vele fietsers kan dit tot risicovolle situaties leiden. In het verleden heeft dit geleid tot een of enkele ongevallen op deze weg.	Door de weg in te richten als volwaardige ETW60 conform DV, inclusief veilige fietsvoorzieningen, krijgen fietsers een veilige plek op de rijbaan en gaat de snelheid omlaag. Dit verlaagt het risico op ongevallen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen	€ 341.577	Gemeente

## Projectgerelateerd

Laag	Maasheseweg (Geijsteren)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers; Fiets	2.A1, 2.A2, 2.A3, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1	De Maasheseweg is een Dorpsverbindingsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h. De weg kent ca. 1.800 mvt/etmaal, en de V85 is maximaal 60 km/h. De weg wordt gebruikt als school-thuisroute voor fietsverkeer. De weg heeft een passende inrichting, maar niet bij een dorpsverbindingsweg. Er is dus geen veilige plek voor fietsers. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	Het creëren van een veiligere plek voor de fietsers en het fysiek sturen op verlagen van de snelheid moet het risico op ongevallen verlagen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen	€ 122.966	Gemeente
Laag	Geysterseweg (bubeko) (Oostrum)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers; Fiets; Snelheid in het verkeer	2.A1, 2.A2, 2.A3, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B6, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.C1	De Greysterseweg is een 60 km/h-weg met ca. 800 mvt/etmaal. De V85 ligt hoog rond de 77 km/h. De weg wordt ook gebruikt door naar schoolgaande jeugd (beperkt) en veel recreatief verkeer. De fietser heeft geen veilige plek op de weg. De weg heeft geen snelheidsremmers, ook niet op kruisingen. Geen geregistreerde ongevallen.	Veiligere plek voor de fietsers en fysiek sturen op verlagen van de snelheid moet het risico op ongevallen verlagen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen	€ 226.808	Gemeente
Laag	Merseloseweg (Venray)	50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers; Fiets	1.A1, 1.A2, 1.B3, 1.C1, 4.A2, 4.B1, 4.B5, 4.C1	De Merseloseweg is een 50km/h-weg met ca. 3.500 mvt/etmaal nabij ziekenhuis, en ca. 1.000 mvt/etmaal nabij de bebouwing. De V85 is 57 km/h. De weg kent deels een recreatieve fietsroute en een rustige schoolroute. De weg heeft geen vrijliggend fietspad en in het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	Afwaarderen 50 naar GOW 30.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 1.307.250	Gemeente
Laag	Kruising Spurkterweg –	50 km/h-wegen	1.A1, 1.B1, 1.C1	Het kruispunt met de Spurkterweg en Macroweg ligt op een bedrijventerrein. Beide wegen hebben een	Attentie verhogende maatregelen, met eventueel	Monitoren ongevallen	€ 5.000	Gemeente

## Projectgerelateerd

	Macroweg (Venray)			maximumsnelheid van 50 km/h, waar de V85 ongeveer ca. 50 km/h is. Vooral de Spurkterweg kent lange rechtstanden. Er maken enkele fietsers gebruik van de wegen. Attentieniveau neemt af door de lange rechtstanden. Daardoor ontstaan er risico's op het kruispunt. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	campagnes, moeten het risico op ongevallen verlagen.			
Hoog	Ouderen op de fiets/e-bike, scootmobiel en in het verkeer (waaronder ook personenauto, etc.)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike; Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	4.A4, 4.B2, 4.B4, 4.C1, 5.A1, 5.A2, 5.B1, 5.B2, 5.C1	Voertuigbeheersing is soms lastiger. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder behendig in het op- en afstappen, remmen en sturen. Daarnaast zijn ouderen zich niet altijd meer bewust van de huidige verkeersregels en hun verkeersgedrag. Dit geldt ook voor het gebruik van een personenauto of scootmobiel. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.	Trainingen en educatie zorgen ervoor dat ouderen beter worden in het beheersen van hun voertuigen en de verkeersregels, wat de kans op (eenzijdige) ongevallen verkleint.	Registratie ongevallen met ouderen	Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Gedrag scholieren (BO en VO) en schoolomgeving en	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets	4.A3, 4.A5, 4.A7, 4.A8, 4.B2, 4.B4, 4.C1	Jongeren en scholieren zijn zich niet altijd bewust van het risico van hun verkeersgedrag, of de beperkingen van het overige verkeer. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.	Veilige inrichting van de schoolomgeving, campagne voor ouders en automobilisten hoe te gedragen rondom schoolomgevingen, en campagnes en educatie voor scholieren en jongeren zorgen voor een veiligere omgeving rondom scholen. Denk hierbij ook aan het aansluiten bij MONO	Registratie ongevallen rondom schoolomgevingen, handhaving	Op aanvraag	Gemeente, politie, scholen

## Projectgerelateerd

					campagnes en inzetten op fietsverlichtingscampagnes.			
Hoog	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer	8.A1, 8.A2, 8.A3, 8.A4, 8.A5, 8.B1, 8.C1	Afleiding in het verkeer zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop door langere reactietijd.	Structurele samenwerking met politie en aanhaken bij MONO campagne zorgt voor groter bewustzijn van de gevolgen van afleiding in het verkeer	Registratie aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding in het verkeer	Op aanvraag	Gemeente, politie
Hoog	Campagne landbouwverkeer - fietsers	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets	4.A3, 4.A5, 4.A8, 4.B2, 4.B4, 4.C1	Fietsers zijn zich niet altijd bewust van de gevaren en beperkingen van landbouwvoertuigen, of van het risico van hun verkeersgedrag rondom deze grote voertuigen. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties en risico op ongevallen.	Door in te zetten op gedragscampagnes rondom fietsers en landbouwverkeer worden de verschillende verkeersdeelnemers zich bewust van de beperkingen van het overige verkeer en de risico's van hun eigen verkeersgedrag. Dit moet het risico op ongevallen verkleinen.	Registratie aantal ongevallen tussen fietsers en landbouwverkeer.	Op aanvraag	Gemeente

## Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Venray

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 (oudere) fietsers en e-bikers. 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 Venray, 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
50 km/h wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Het risico op 30 km/hur en 50 km/hur 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"> <li>• <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek (VVN)</u> → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord-Limburg</li> <li>• <u>Blind spot</u> (Traffic Skills)</li> </ul> <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 (<a href="http://www.octopusplan.nl">www.octopusplan.nl</a>) en Jullie (<a 100="" 181="" 941="" 954"="" data-label="Page-Footer" href="https://jullie-&lt;/a&gt;&lt;/p&gt; &lt;/td&gt; &lt;/tr&gt; &lt;/tbody&gt; &lt;/table&gt; &lt;/div&gt; &lt;div data-bbox=">11 maart 2022</a></p>

	<p><a href="#">zone.nl/</a>). 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>
60 km/h wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Net als op 30 km/hur en 50 km/hur wegen, treffen we op 60 km/hur wegen van een rijke variatie aan verkeersdeelnemers aan. Ook hier zijn er naast autoverkeer veel fietsers en e-bikers onderweg. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers en e-bikers via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt. Voor leerlingen in het basis en voortgezet onderwijs zijn speciale school-thuis route projecten beschikbaar, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN)</li> <li>• <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker)</li> <li>• <u>V8N1</u> (VVN)</li> </ul> <p>Voor het agrarisch buitengebied is een speciaal programma beschikbaar voor de groepen 7 en 8, waarbij het veilig omgaan met landbouwverkeer centraal staat: het <u>VMBL</u>-project van CUMELA (VMBL had eerst de naam VMBL). <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>
80 km/h wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Onderzoek laat zien dat circa 25% van alle ongevallen plaatsvindt op provinciale 80 km/hur wegen, terwijl die ongeveer 6% van het totale wegennet uitmaken. Deze wegen zijn daarom het meest risicovol.</p> <p>De problematiek op 80 km/hur wegen is over het algemeen anders dan die op 30, 50 of 60 km/hur wegen. Vaak is sprake van vrijliggende fietspaden en zijn fietsverkeer en autoverkeer beter gescheiden.</p> <p>Belangrijke risicofactor op 80 km/hur wegen is de rijsnelheid. Relatief veel slachtoffers vallen onder jonge beginnende automobilisten (vaak eenzijdige ongevallen). Achtergronden daarvan zijn overschatting van eigen vaardigheid en onvoldoende gevaarherkenning. Educatieprogramma's voor jongere automobilisten kunnen hiervoor worden ingezet (zie risicothema 'jongere automobilisten').</p> <p>Ook voor dit wegtype is het zinvol aan te sluiten bij landelijke campagnes over rijsnelheid, afleiding en rijden onder invloed.</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"> <li>• <u>Streetwise</u> (ANWB) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg</li> <li>• <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers)</li> <li>• <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL)</li> </ul> <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderere fietser (e-bike)</i></p>
Oudere fietser (e-bike)	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is heel goed. 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. Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p>

<p>Rijden onder invloed</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>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"> <li>• <a href="#">Witte Waas</a> (TeamAlert)</li> <li>• <a href="#">3D Tripping Car</a> (Responsbile Young Drivers)</li> <li>• <a href="#">BOB</a> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <a href="#">BOB-campagne</a> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL.</li> <li>• <a href="#">Go Safe zonder invloed</a> (Go Safe)</li> </ul> <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 50/60/80 km/hur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p>
<p>Afleiding in het verkeer</p>	<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"> <li>• <a href="#">Go Safe zonder afleiding</a></li> <li>• <a href="#">Wheelie Pop</a> (VVN)</li> <li>• <a href="#">3D Afleiding Bike</a> (Responsible Young Drivers)</li> </ul> <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>
<p>Verkeersovertreders</p>	<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 <a href="#">Educatieve Maatregel Gedrag</a> (EMG).</p>



## 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 Venray 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 Venray uitgemond in 9 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 Venray 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 Ouderere fietser (e-bike) wordt het programma 'Het nieuwe fietsen' van VVN gegeven.

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €*	Kwaliteit
1: 50 km/h wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 60 km/h wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: 80 km/h wegen	Geen specifieke projecten	0	0
4: Fiets en e-bike	Paolo de Zebratemmer – ZAT projectbureau	€370,32	+
	Streetwise – ANWB	€3.101,32	++
	Verkeerstuin (Verkeersdagen) – Stichting de Fabriek	€2.468,80	-
	Fietshelmen Edwin van de Sar – Stichting de Fabriek	€46,29	0
	Veilige Schoolomgeving – VVN	€925,80	0
	Verkeersquiz – VVN	€1.550,92	-

	Veilig op Weg – VVN	€2.245,07	++
	Op de fiets? ... Even niets! – VVN	€1.157,25	++
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€1.039,30	++
	Verkeersquiz - ZMLK VVN	€1.728	-
5: Oudere fietser (e-bike)	Het Nieuwe Fietsen – VVN	€771,50	++
6: Rijden onder invloed	Verkeerslessen Wim - Wim Ummenthum	€216,64	0
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€1.039,30	++
7: Snelheid in het verkeer	Samenwerken in Buurten – VVN	€2.314,50	0
8: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
9: 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 Venray 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 Venray**

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						€370,32	Ja	Ja	43
Streetwise	ANWB		x					€3.101,32	Ja	Ja	46
Verkeertuin (Verkeersdagen)	Stichting de Fabriek	x	x					€2.468,80	Nee	Nee	-
Fietshelmen Edwin van de Sar	Stichting de Fabriek	x	x					€46,29	Nee	Nee	-
Veilig Schoolomgeving	VVN	x	x					€925,80	Nee	Nee	-
Verkeersquiz	VVN		x					€1.550,92	Ja	Ja	34
Veilig op Weg	VVN	x	x					€2.245,07	Ja	Ja	48