

Risicoanalyse en uitvoeringsagenda Venray

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| Disclaimer | 4 |
| Inleiding | 5 |
| Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente | 5 |
| Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's | 5 |
| Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht | 6 |
| Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente | 7 |
| Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Venray | 8 |
| De 9 thema's van het SPV | 8 |
| Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject) | 8 |
| Aanvullende risicothema's | 9 |
| Detailering risicothema's | 10 |
| Risicothema 1: 50 km/u wegen | 11 |
| Risicothema 2: 60 km/u wegen | 15 |
| Risicothema 3: 80 km/u wegen | 17 |
| Risicothema 4: Fiets en e-bike | 19 |
| Risicothema 5: Oudere fietser (e-bike) | 22 |
| Risicothema 6: Rijden onder invloed | 23 |
| Risicothema 7: Snelheid in het verkeer | 25 |
| Risicothema 8: Afleiding in het verkeer | 27 |
| Risicothema 9: Verkeersovertreders | 28 |
| Overige aandachtspunten | 29 |
| Risicolocaties | 31 |
| Inleiding | 31 |
| Toepassing van de SPV viewer | 31 |
| Risicolocaties | 32 |
| Uitvoeringsagenda | 34 |
| Inleiding | 34 |
| Education | 37 |
| Engineering | 38 |
| Enforcement | 42 |
| Uitvoering van het SPV | 43 |
| BIJLAGE 1: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering | 44 |
| Visie op 'risico' in het verkeerssysteem | 44 |

Disclaimer

Doel en status van dit iReport

Het ministerie heeft in het SPV de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. Het (leren) werken conform de risicogestuurde aanpak omvat het nemen van enkele stappen: het maken van risicoanalyses, bepalen van risicolocaties, het opstellen van uitvoeringsagenda's passend bij de risicoanalyse en het opzetten van uitvoeringsprogramma's. Om gemeenten kennis te laten maken met de risicogestuurde aanpak is Royal HaskoningDHV gevraagd om de gemeenten mee te nemen in het maken van de risicoanalyse, bepalen van risicolocaties en het opstellen van uitvoeringsagenda's. Dit iReport bevat het resultaat van dit proces.

Omdat dit onderdeel is van het leertraject betreft het een document met ambtelijke status. Het laat zien wat in lijn met het SPV wordt verwacht in de manier waarop we in de toekomst omgaan met verkeersveiligheid. Het opgeleverde rapport is daarom geen uitputtend document maar is een eerste basis die het risicoanalyse proces toont en wat conform het SPV periodiek dient te worden geactualiseerd. De geïdentificeerde risicolocaties zijn ook niet de enige risicolocaties in de gemeente maar zijn risicolocaties die mede illustreren op welke wijze risicogestuurd deze locaties kunnen worden bepaald. Deze locaties zullen periodiek, door veranderingen in het systeem en beschikbaarheid van nieuwe data, dienen te worden herijkt. Zo werken we samen naar nul verkeersdoden.

Na oplevering van dit rapport gaan zal de risicogestuurde aanpak ook een bestuurlijke plek krijgen in de verkeersveiligheidsaanpak. De basis daarvoor is gelegd met dit rapport, het is aan gemeenten om voortbordurend op de structuur van het SPV daar in de toekomst, door inzet van lokale data, kennis en ervaringen, een bestuurlijke vertaalslag in te maken.

Inleiding

Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem (de **risicoanalyse**). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevalscijfers te verlagen). Dit gaan we doen door het opstellen van een integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelpakketten (**uitvoeringsagenda**) volgt dan het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een **uitvoeringsprogramma** verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid.

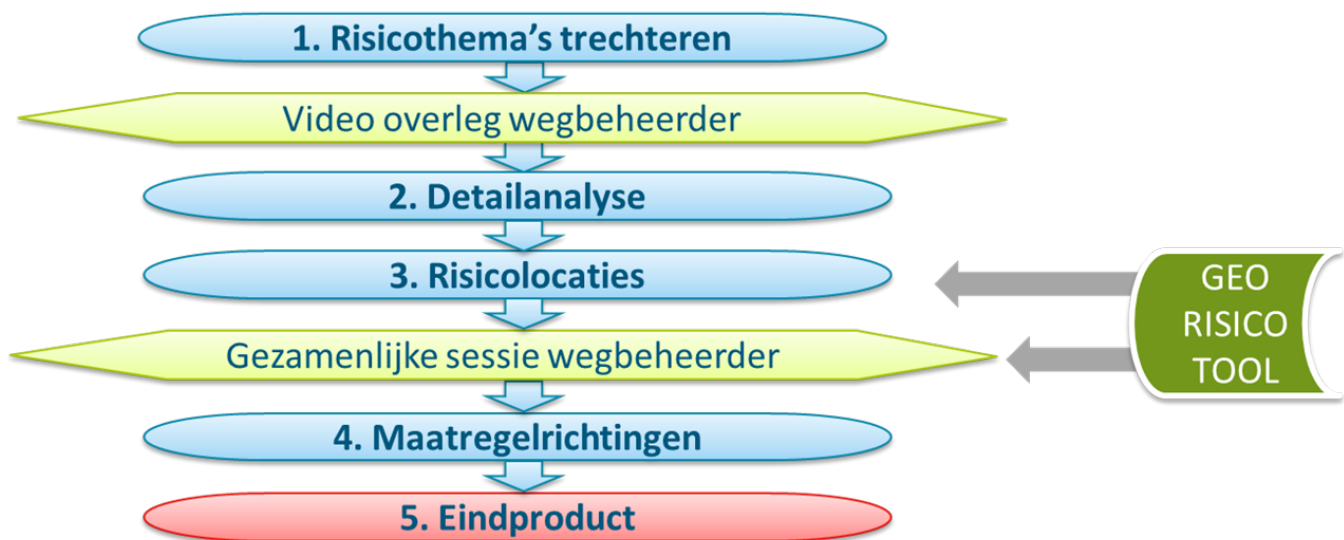
Dit document beschrijft de doorvertaling van het SPV2030 gedachtengoed naar de provinciale en gemeentelijke context en praktijk in Venray. Het eerste deel richt op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Dit document is geschreven vanuit het perspectief van de gemeente Venray.

Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's

Limburg heeft een lange traditie van werken aan verkeersveiligheid. De provincie, regio's en gemeenten zijn dan ook al in een vroegtijdig stadium aan de gang gegaan met het SPV. Het startsignaal hiervoor was de SPV-roadshow op 30 oktober 2019. In het SPV staan de meest opvallende risicothema's van het SPV die landelijk spelen. Niet alle landelijke risico's spelen ook in elke regio of gemeente. Daarom is het van belang dat zowel de provincie als elke regio en gemeente een eigen risicoanalyse uitvoert om de voor hen relevante risicothema's te benoemen en zo ook op regionale en lokale schaal een effectieve verkeersveiligheidsaanpak te ontwikkelen.

Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht

Een goede risicoanalyse en een weloverwogen keuze voor maatregelen vraagt om een combinatie van relevante beschikbare data en kennis van de lokale ontwikkelingen en situatie. In het proces van analyse en het benoemen van de maatregelen, zijn deze beide aspecten goed vertegenwoordigd en afgestemd, zoals weergegeven in het onderstaande stroomschema (figuur 1). Het vertrekpunt is een trechtering van alle SPV-risicothema's naar de voor de gemeente meest prioritaire risicothema's¹ uit het SPV (**stap 1**). Deze trechtering is gebaseerd op basisgegevens met data die al vanuit eerdere fases beschikbaar was (Verkeersveiligheidsmonitor, Risicokompas), aangevuld met specifiekere data² die nodig is voor de verdiepende analyse. Vervolgens wordt voor de prioritaire risicothema's een detailanalyse uitgevoerd (**stap 2**). Daarin worden de risicothema's nader onderzocht en waar mogelijk nauwkeuriger gespecificeerd in risicogroepen of -situaties. Ook leidt deze stap tot een beter inzicht in de nog ontbrekende informatie. Na een overlegmoment met de gemeente wordt inzichtelijk gemaakt waar de risicolocaties voor de risicogroepen of -situaties zijn (**stap 3**). Na wederom een overlegmoment worden deze risico's gekoppeld aan maatregelrichtingen in de vorm van een uitvoeringsagenda (**stap 4**). Tot slot wordt het eindproduct opgeleverd (**stap 5**).



Figuur 1: Stroomschema stappenplan

Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente

Dit document geeft een stapsgewijze weergave van het traject om de 9 hoofdthema's (zie het volgende hoofdstuk) van het SPV een specifieke invulling voor de gemeente te geven. Als vertrekpunt beginnen we met de samenvatting van de prioritaire thema's uit het voortraject, de gemeentenotities die zijn ontwikkeld in het kader van de verkeersveiligheidsmonitor, in [hoofdstuk 2](#). Omdat er ten opzichte van 2019 nieuwe data en inzichten beschikbaar zijn, voeren we in hoofdstuk 2 ook een analyse uit op de 9 SPV thema's (met de beschikbare gegevens op dit moment.). Zo weten we zeker dat de meest relevante thema's meegenomen worden naar de volgende stap. Dat is de detailanalyse, die wordt uitgewerkt in [hoofdstuk 3](#). Risicothema's, -groepen en -situaties worden in detail bekeken en er wordt vastgesteld, in overleg met de gemeente, welke aspecten het meest relevant zijn om in de verdere locatiegerichte analysestap mee te nemen. Dit locatiegerichte deel wordt beschreven in [hoofdstuk 4](#). Het analysewerk daarvoor is gedaan met de SPV-viewer (Geo Risico tool) in GIS¹. Hiermee zijn locaties (trajecten, gebieden) in beeld gebracht waar de risico's met name zitten, en verschillende risico-aspecten elkaar versterken, door verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. In een sessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen en is de ruimte geboden voor locatie specifieke kennis. Op basis van de locatie analyse van de detailrisico's zijn vervolgens maatregelrichtingen opgesteld ten behoeve van de uitvoeringsagenda. Deze zijn in [hoofdstuk 5](#) weergegeven, en ook weer gekoppeld aan de 9 risico- en maatregelthema's van het SPV. In [hoofdstuk 6](#) wordt het vervolotraject omtrent het SPV beschreven.

Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Venray

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Venray het meest relevant zijn voor de verdere detailanalyse. Die plaatsen we in het kader van de 9 beleidsthema's die het SPV hanteert. Deze worden eerst in algemene zin toegelicht. Vervolgens maken we de koppeling met de subthema's die voor de gemeente Venray als prioriteit naar voren zijn gekomen in de gemeentelijke notitie uit het voortraject¹. Vervolgens toetsen we of er aan deze set nog risicothema's toegevoegd moeten worden op basis van nieuw beschikbare data en inzichten.

De 9 thema's van het SPV

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een Nationale gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's, welke zijn uitgewerkt in onderstaande tabel.

| Nr. | Beleidsthema | Subthema's |
|-----|-------------------------------|---|
| 1 | Veilige infrastructuur | 30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen |
| 2 | Heterogeniteit in het verkeer | Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan |
| 3 | Technologische ontwikkelingen | |
| 4 | Kwetsbare verkeersdeelnemers | Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen |
| 5 | Onervaren verkeersdeelnemers | Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec) |
| 6 | Rijden onder invloed | |
| 7 | Snelheid in het verkeer | |
| 8 | Afleiding in het verkeer | |
| 9 | Verkeersovertreders | |

Tabel 1: Risicothema's van het SPV

De eerste drie beleidsthema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De beleidsthema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën komen in meerdere thema's terug.

Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Venray. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit de www.verkeersveiligheidsmonitor.nl en de risicocijfers van Hastig als onderdeel daarvan. De conclusies m.b.t. de thema's zijn weergegeven in hoofdlijnen in de onderstaande tabel.

| Driehoek Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie | |
|---|--|
| Mens | Jonge bestuurders (18 tot en met 24 jaar) ouderen (70+ jaar): hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers. |
| Voertuig | Personenauto: beginnende bestuurders hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Het aantal personenauto's zal de komende jaren naar verwachting toenemen. |
| Weg | • 50 km/u wegen: kennen een relatief hoog aantal slachtoffers. Ook het risicocijfer is hier het hoogst. |

Tabel 2: Samenvatting risicothema's voortraject verkeersveiligheidsmonitor

Deze onderwerpen zijn als volgt te koppelen aan de SPV thema's:

1. Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen
3. Onervaren verkeersdeelnemers: jongere automobilist (18 t/m 24 jaar)

In de risicoanalyse is een verdieping gedaan op bovenstaande thema's door verschillende informatiebronnen (zie bijlage 2) met elkaar in verband te brengen om zo o.a. ongevallenaandelen in het juiste perspectief te kunnen zetten. Deze verdiepende analyse wijst op basis van expert judgement uit dat jonge bestuurders geen risico zijn wanneer enkel wordt gekeken naar gemeentelijke wegen. Deze groep vormt vooral een risico op provinciale en rijkswegen op het grondgebied van de gemeente Venray. De groep ouderen is in de notitie benoemd als risico in combinatie met alle modaliteiten. De verdieping in de data wijst echter uit dat de focus vooral dient te liggen op ouderen in combinatie met de fiets/e-bike. Dat betreft de categorie 'onervaren verkeersdeelnemers'. 50 km/u wegen blijken eveneens een risico naar aanleiding van de risicoanalyse.

Aanvullende risicothema's

De bovenstaande onderwerpen zijn benoemd op basis van destijds beschikbare, openbare, informatie. Door nieuw beschikbare, en meer gemeente specifieke, informatie te betrekken, checken we of er sprake is van aanvullende relevante risicothema's vanuit de 9 SPV risico(sub)thema's. In bijlage 2 is aangegeven welke gegevens daarvoor zijn gebruikt. Deze check doen we door een toets op de mate waarin ze in absolute zin¹ een groot risico vormen voor de gemeente (zie hoofdstuk 3 voor de uitwerking daarvan). Deze toetsing leidt tot de volgende aanvullende relevante risicothema's:

1. Veilige infrastructuur: 60 en 80 km/u wegen
2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets (e-bike)
3. Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)
4. Rijden onder invloed
5. Snelheid in het verkeer: 60 km/u wegen
6. Afleiding in het verkeer
7. Verkeersovertreders

In *hoofdstuk 3* wordt voor de samengestelde set van risicothema's verder toegelicht waarom en voor welke aspecten deze thema's als risico aangemerkt worden en hoe dit risico zich dan uit in de gemeente.

In *hoofdstuk 4* wordt vervolgens voor de belangrijkste thema's aangegeven waar verschillende aspecten die met de risico's samenhangen elkaar versterken. Hoe deze via 'overlappende lagen' op de gemeentekaart kunnen worden benoemd (benoemen van risicolocaties, -trajecten of -gebieden op de gemeentekaart), resulterend in een overzicht van de belangrijkste risicolocaties.

¹ Hiermee wordt bijvoorbeeld het volgende bedoeld: het aandeel brommobielen (kwetsbare verkeersdeelnemer) in een gemeente is slechts 0.15% van het totale voertuigenpark. Dat maakt het thema in absolute zin een zeer klein risico. Een verdere verdiepende analyse is niet noodzakelijk omdat we, als onderdeel van het SPV, vooral daar investeren waar de winst voor verkeersveiligheid het grootst is.

Detaillering risicothema's

De gedetailleerde risicoanalyse richt zich op de risicothema's die in het vorige hoofdstuk zijn benoemd:

| Beleidsthema | Risico-subthema's |
|------------------------------|-------------------------|
| Veilige infrastructuur | 50, 60 en 80 km/u wegen |
| Kwetsbare verkeersdeelnemers | Fiets, e-bike |
| Onervaren verkeersdeelnemers | Oudere fietser (e-bike) |
| Rijden onder invloed | |
| Snelheid in het verkeer | 60 km/u wegen |
| Afleiding in het verkeer | |
| Verkeersovertreders | |

Tabel 3: Risicothema's gemeente Venray

De detailanalyse is een overzicht over de hele gemeente. In het hoofdstuk 'risicolocaties' wordt de losse data op elkaar gelegd om specifieke risicolocaties te benoemen. In de navolgende paragrafen is per risicothema uitgewerkt waarom, voor welke aspecten en globaal op welke locaties deze thema's als risico aangemerkt worden in de gemeente Venray. Hieruit kan blijken dat het ene thema een hogere relevantie heeft dan een ander. De resultaten van deze stap zijn besproken met de wegbeheerder. De detailanalyse per risicothema is elke keer opgebouwd conform het proces 'stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV'. Dit proces omvat de volgende stappen:

1. Cultuur en structuur: hebben we veel of weinig van een bepaald thema in onze gemeente (bijv. 50 km/u wegen, ouderen of personenauto's) en kunnen we iets zeggen over een groei of daling in de komende jaren? Dit omvat ook de voertuigprestatie: wordt er veel of weinig gereden op, in of door een bepaald risicothema?
2. Weginrichting: hoe is de balans tussen vormgeving, functie en gebruik op wegen die relevant zijn voor het risicothema? Welke routes worden gereden?
3. Gedrag: hoe gedraagt men zich omtrent het risicothema?
4. Ongevallen: hoe komt het risicothema terug in de ongevallenstatistieken?

Bij enkele risicothema's is niet voor elke stap uit het stappenplan informatie beschikbaar, deze stap is er dan tussenuit gelaten. In de analyse is voor verschillende informatiebronnen een vergelijking gemaakt met vergelijkbare gemeenten. Dit is gedaan om data in het juiste perspectief te zetten en zo te kunnen bepalen of een getal 'hoog' of 'laag' is.

Risicothema 1: 50 km/u wegen

De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele wegen, de hoge snelheid en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 50 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Venray.

Het aandeel 50 km/u wegen in de gemeente Venray is (12%) en is vergelijkbaar met Weert (11%) en hoger dan Peel en Maas (7%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 50 km/u wegen in Venray zijn alle 50 km/u wegen gescoord in de vormtoets. De 50 km/u wegen in Venray scoren gemiddeld gezien een voldoende, 7,4 van de 10 punten. Het zijn echter de beperkingen in de inrichting die op diverse 50 km/u wegen zorgen voor een verhoogd risico wat maakt dat de 'voldoende' score nog genoeg ruimte heeft voor verbetering. Zo wordt de snelheidslimiet op 39 wegen overschreden, waarvan op 13 met meer dan 10 km/u. Ook zijn er 32 wegen die niet zijn voorzien van vrijliggende fietspaden (fiets(suggestie)stroken of niks), dit is echter wel conform de gemeentelijke categorisering. Dit draagt mede bij aan de aanwezigheid van het risicothema fiets/e-bike (zie risicothema 4). Ook ontbreken bij 35 wegen voldoende en veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers en/of fietsers of liggen ze niet overal waar nodig. Tot slot zijn bij 38 wegen niet alle kruispunten met andere 50 km/u wegen voorzien van een rotonde of VRI. 20 van deze wegen zijn echter wel voorzien van verkeersplateaus conform de gemeentelijke categorisering. Ondanks de gemiddeld goede score is er dus nog veel ruimte voor verbetering op deze wegen. De wegen die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Spurkterweg: score 5,5
- Macroweg: score 6
- Burg. Ponjeestraat: score 6
- Weg in de Berg: score 6,3

Op deze wegen spelen alle hierboven genoemde beperkingen in meer of mindere mate waardoor dit resulteert in een lager dan gemiddelde score.

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de maximum snelheid op 50 km/u wegen met regelmaat wordt overschreden, maar dat dit slechts in beperkte mate met meer dan 10 km/u is. Dit bevestigt het beeld uit de vormtoets. Kanttekening is daarbij ook dat een deel van de hoge snelheden op 50 km/u wegen te relateren is aan de ligging van de wegen. Zo liggen 9 van de 13 wegen waar meer dan 10 km/u te hard wordt gereden op een bedrijventerrein.

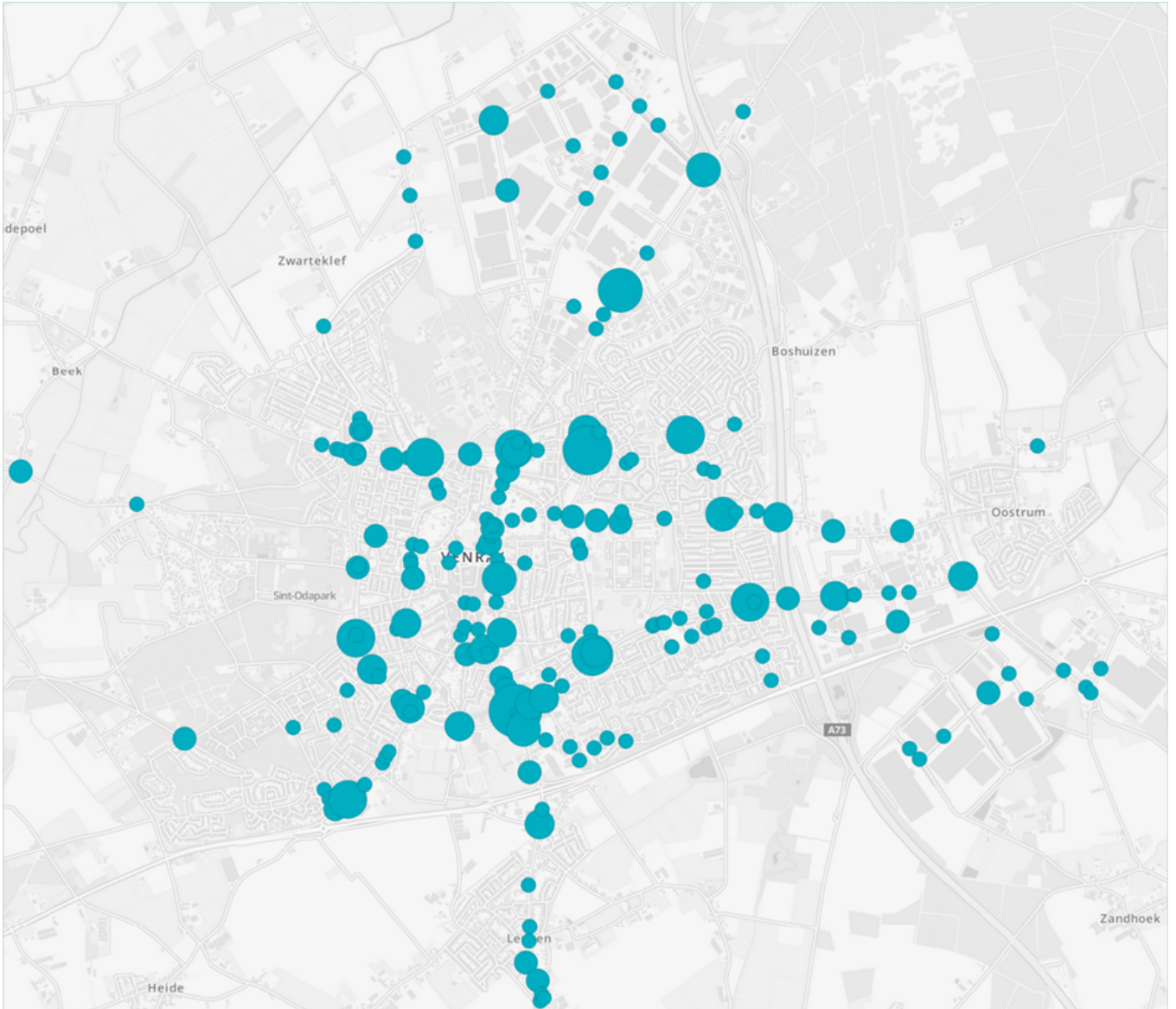
Kijkend naar de ongevallen zien we dat op 50 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie), in de gemeente Venray 0.477 is. Dit is vergelijkbaar met het gemiddelde van Limburg (0.472) en lager dan in Weert (0.570) en hoger dan in Peel en Maas (0.231). Dit houdt in dat de kans op een ongeval op een 50 km/u weg in Venray vergelijkbaar is met een gemiddelde 50 km/u weg in de provincie Limburg, circa 20% lager dan in Weert en meer dan 2x zo hoog als in Peel en Maas. Op wijkniveau zijn er echter in Venray ook voor 50 km/u wegen grote verschillen. De risicocijfers van de verschillende wijken zijn:

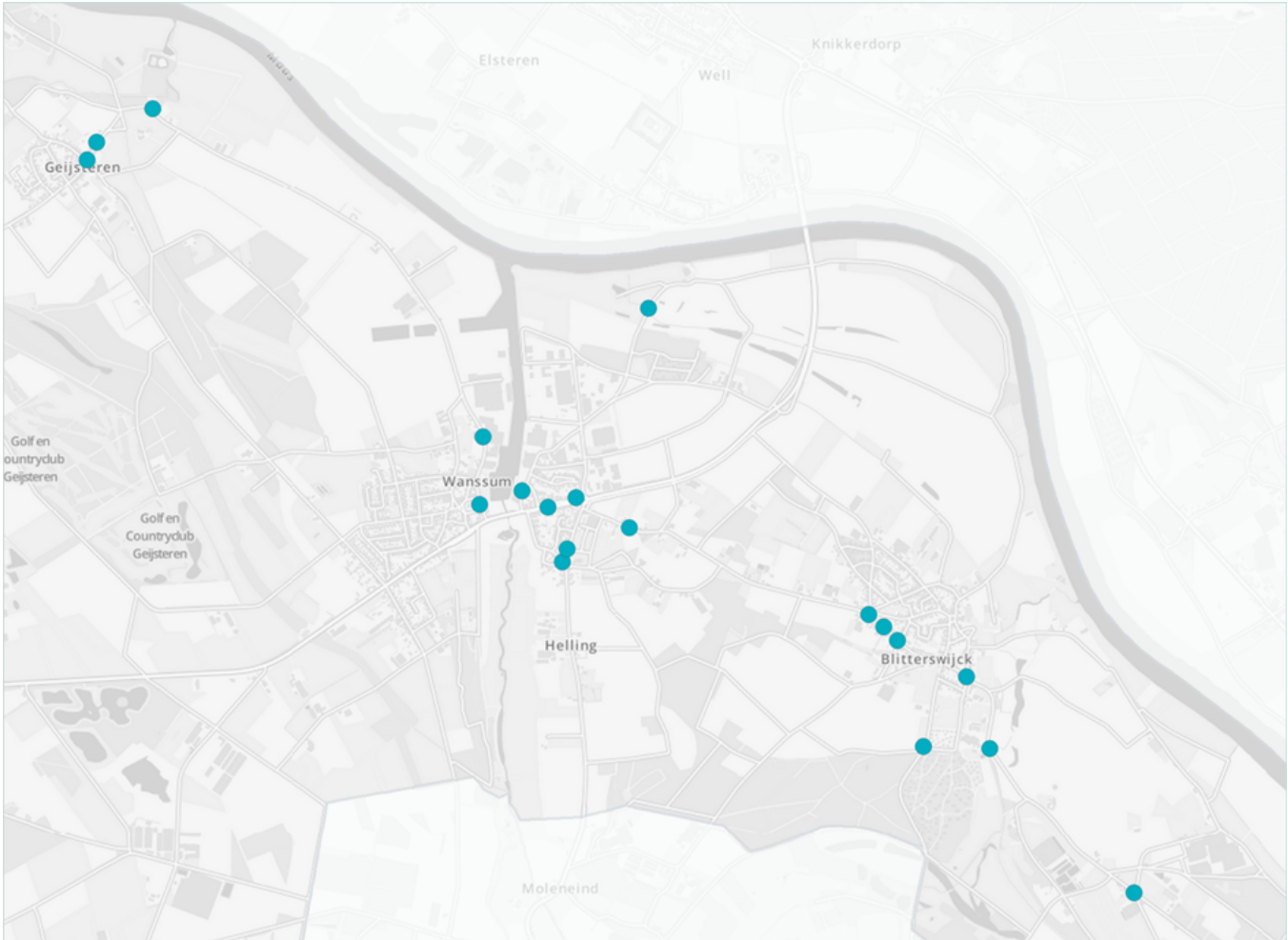
- Oost: 1.802
- Centrum: 1.694
- West: 1.124
- Veltum: 0.999
- Landweert: 0.576
- Smakterheide: 0.562

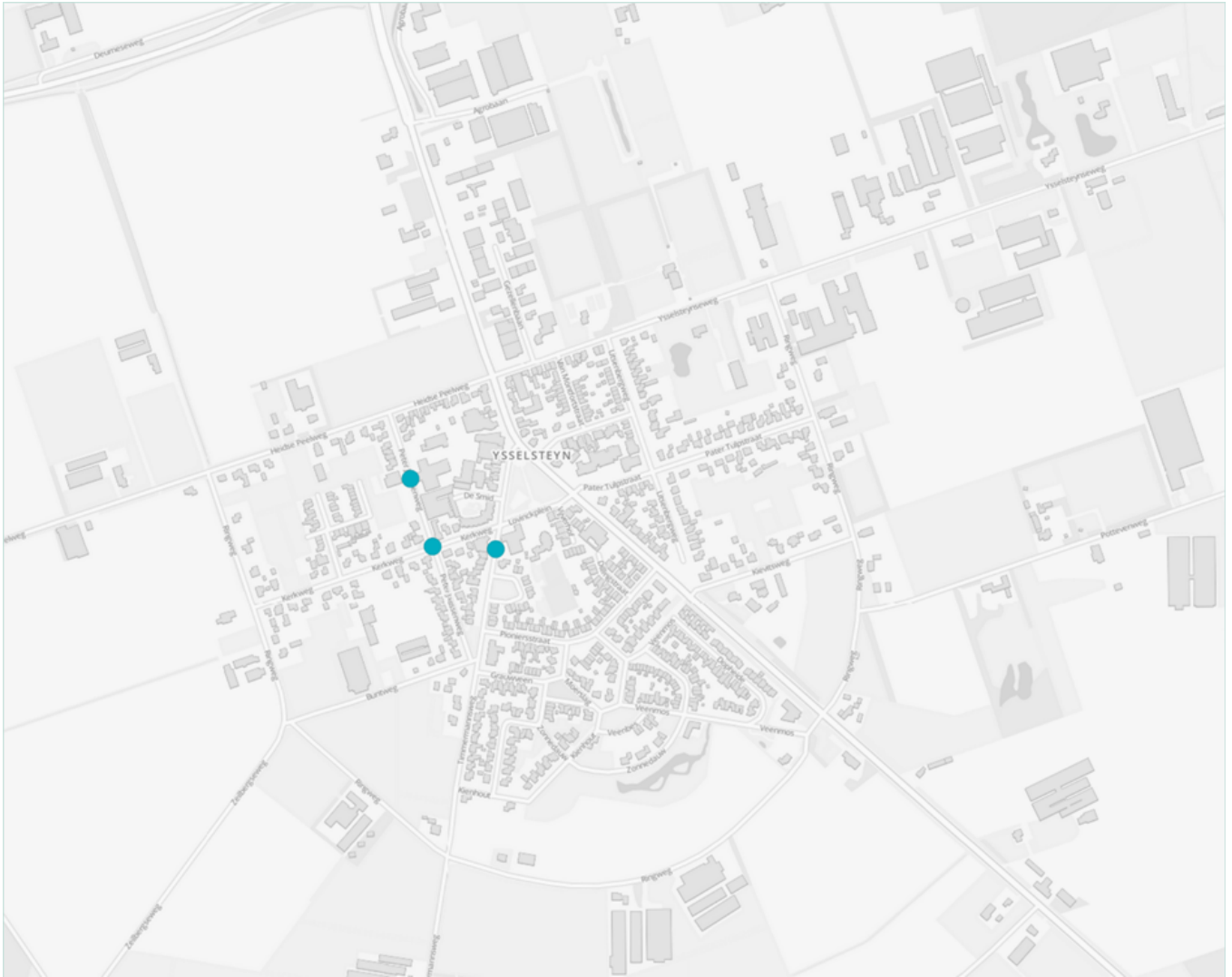
Een hoog of laag risicocijfer hangt sterk samen met het wel of niet beschikken over beperkingen in de inrichting van dit type wegen.

Voor de overige wijken is geen risicocijfer berekend omdat het aantal ongevallen op 50 km/u wegen in die gebieden daar <1 per jaar is. Deze risicocijfers laten zien dat bijvoorbeeld in de wijk Oost de kans op een ongeval op een 50 km/u weg circa 4x zo hoog is als op een gemiddelde 50 km/u weg in de gemeente Venray. De kans op ongevallen is in die wijk het hoogst op de 50 km/u wegen.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 48% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 50 km/u wegen. Dat is minder dan in Weert (60%) en meer dan in Peel en Maas (31%). De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen, maar de meeste slachtoffers vallen met de fiets (35%). Dit sluit ook aan bij het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen bij de meeste wegen. Van de slachtoffers is 63% gevallen op een kruispunt en 37% op een wegvak. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan valt op dat deze erg concentreren op de kern Venray, met binnen de kern een verspreiding over alle wegen.







Figuur 2: Locaties ongevallen 50 km/u wegen gemeente Venray (VIA, 2016-2020)

Risicothema 2: 60 km/u wegen

De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele wegen, de hoge snelheid en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 60 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Venray.

Het aandeel 60 km/u wegen in de gemeente Venray is (48%) en ligt daarmee hoger dan in Weert (45%) maar lager dan in Peel en Maas (61%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 60 km/u wegen in Venray zijn 13 60 km/u zones en specifiek 39 60 km/u wegen gescoord in de vormtoets. Alle 13 zones scoren gemiddeld een voldoende, 5 van de 7 punten. De beperkingen zitten in deze zones met name in het feit dat bijna overal de snelheidslimiet niet wordt geaccepteerd. Dat wordt mede veroorzaakt doordat niet alle kruispunten met andere 60 km/u wegen zijn voorzien van een plateau en dat snelheidsremmende maatregelen deels ontbreken. Wanneer specifiek wordt gekeken naar de gescoorde 60 km/u wegen dan komt naar voren dat er diverse wegen afwijken van de 'voldoende' inrichting van de 60 km/u zones. De gescoorde wegen kennen een gemiddelde score van 4,3 van de 7 punten en kenmerken zich naast dat ook hier de snelheidslimiet niet wordt geaccepteerd mede door het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen en plateaus op de kruisingen ook doordat de snelheidslimiet niet altijd herkenbaar is en er op sommige wegen meer dan het gewenste aantal motorvoertuigen per etmaal (<2.500) bevind. De wegen die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Horsterweg: score 2,5
- Maasheseweg: score 3
- Veulenseweg: score 3
- Lorbaan: score 3

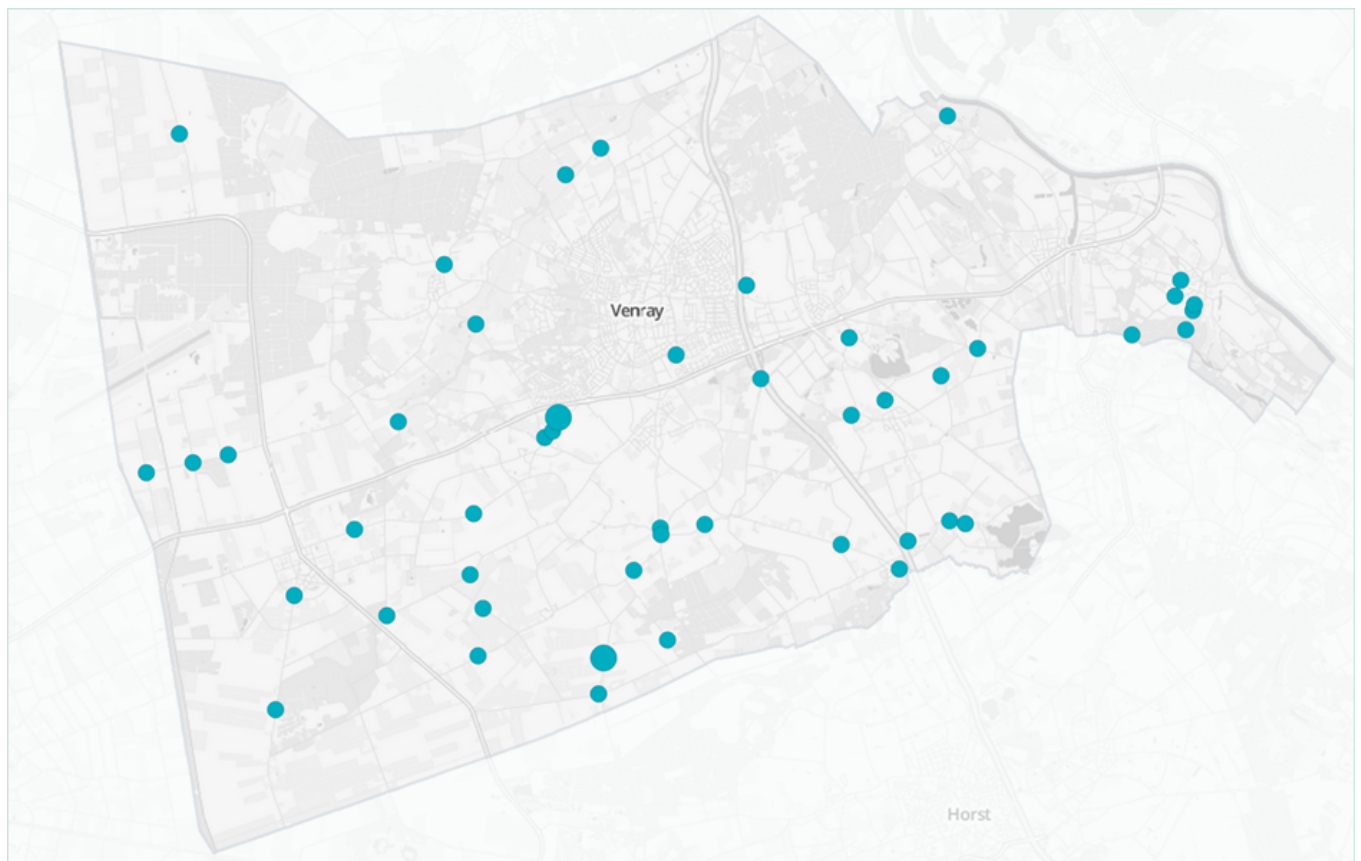
- Rouwkuilenweg Noord: score 3
- Overloonseweg: score 3
- Geijsterseweg: score 3,5
- Oostrumseweg: score 3,5

Op deze wegen spelen alle hierboven genoemde beperkingen in meer of mindere mate én is ook niet overal de voorrang correct geregeld waardoor dit resulteert in een lager dan gemiddelde score.

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de maximum snelheid op 60 km/u wegen de snelheid met regelmaat (fors) wordt overschreden. Dit bevestigt het beeld uit de vormtoets.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat op 60 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie), in de gemeente Venray 0.638 is. Dit is hoger dan het gemiddelde van Limburg (0.523) en een vergelijkbare gemeente als Moerdijk (0.091), maar lager dan vergelijkbare gemeenten als Peel en Maas (1.130). Dit houdt in dat de kans op een ongeval op een 60 km/u weg in Venray ca. 20% hoger is dan op een gemiddelde weg in Limburg, 5x hoger is dan op een gemiddelde 60 km/u weg in Moerdijk maar meer dan de helft lager dan op een gemiddelde 60 km/u weg in Peel en Maas. Een hoog of laag risicocijfer hangt sterk samen met het wel of niet beschikken over beperkingen in de inrichting van dit type wegen.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 14% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 60 km/u wegen. Dat is meer dan in Weert (4,7%) maar minder dan in Peel en Maas (31%). De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen en met deze modaliteit vallen ook de meeste slachtoffers (42%), gevolgd door de fiets (19%). Van de slachtoffers is 70% gevallen op een wegvak en 30% op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan valt op dat deze verspreid zijn door de hele gemeente.



Figuur 3: Locaties ongevallen 60 km/u wegen gemeente Venray (VIA, 2016-2020)

Risicothema 3: 80 km/u wegen

De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele wegen, de hoge snelheid en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat gemeentelijke 80 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Venray.

Het aandeel 80 km/u wegen in de gemeente Venray is (9%) en is vergelijkbaar met Weert (8%) en Peel en Maas (9%). Wel dient hierbij opgemerkt te worden dat ook de provinciale wegen hierin zijn meegenomen omdat het NWB geen onderscheid maakt naar snelheidsregime in combinatie met de wegbeheerder.

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 80 km/u wegen in Venray zijn de enige 2 gemeentelijke 80 km/u wegen gescoord in de vormtoets (Beekweg en Overloonseweg). Beide wegen scoren 4 van de 7 punten. De wegen kenmerken zich o.a. door het ontbreken van een rijbaanscheiding, en het gegeven dat niet alle kruisingen met andere 80 km/u wegen zijn voorzien van een VRI of rotonde.

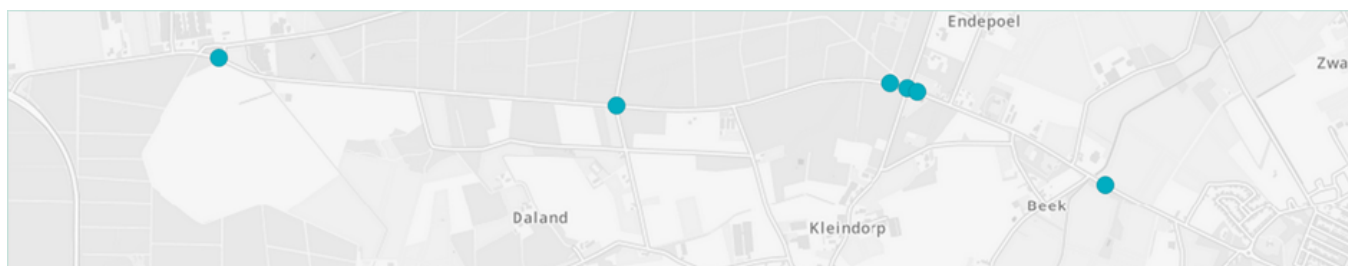
De V85 uit de snelhedentool van VIA laat daarnaast zien dat de maximum snelheid op beide 80 km/u wegen met regelmaat wordt overschreden. Dit komt ook naar voren uit de vormtoets.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat op 80 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie), in de gemeente Venray 0.208 is. Dit is vergelijkbaar met het gemiddelde van Limburg (0.204). Op wijkniveau zijn er echter grote verschillen. De risicocijfers van de verschillende wijken zijn:

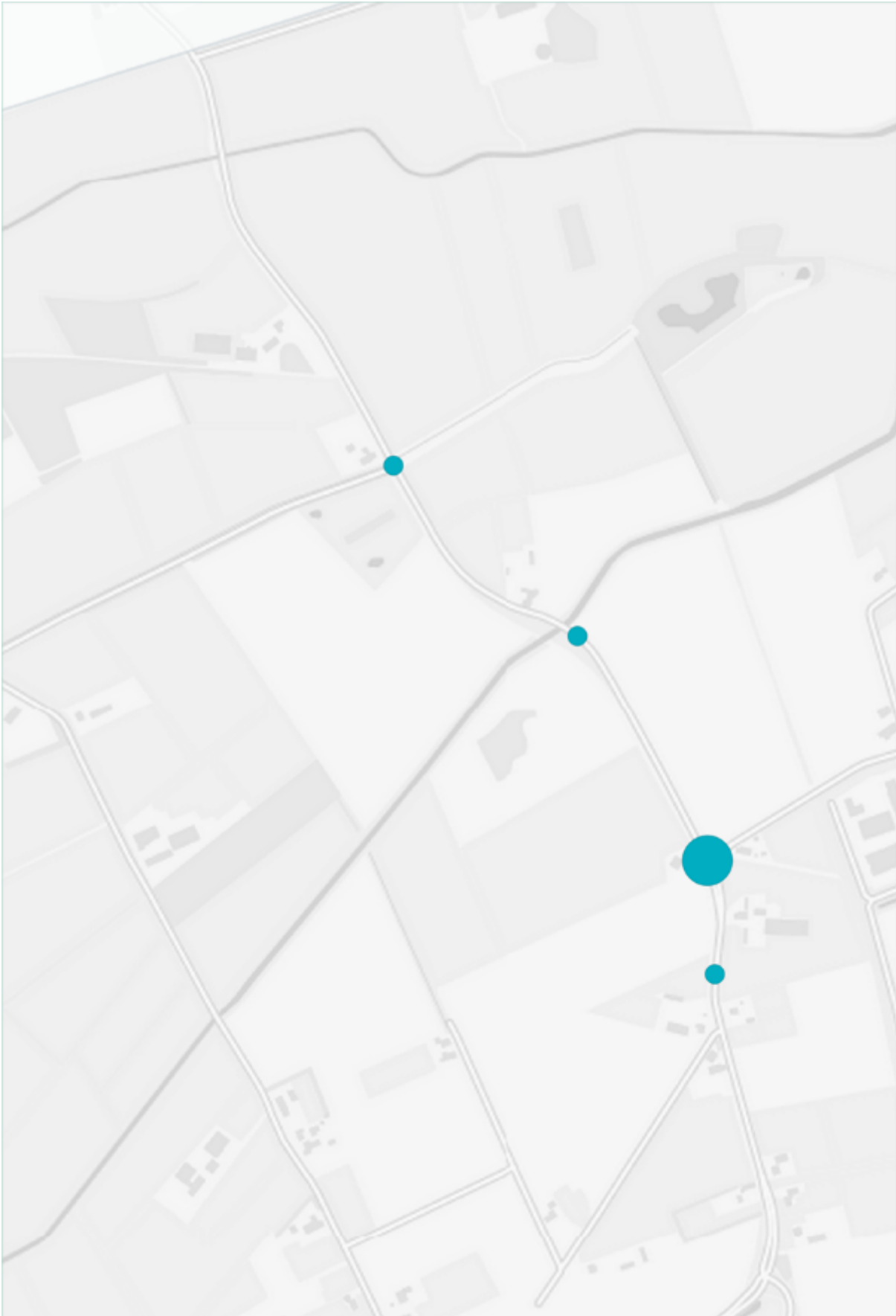
- Brabander: 2.165
- Ysselsteyn: 0.228
- Oostrum: 0.192

Voor de overige wijken is geen risicocijfer berekend omdat het aantal ongevallen op 80 km/u wegen in die gebieden daar <1 per jaar is of omdat er geen 80 km/u wegen liggen. De kans op een ongeval op een 80 km/u weg in de wijk 'Brabander' (Overloonseweg) is dus ca. 10x hoger dan op een gemiddelde 80 km/u weg in Venray.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 13% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 80 km/u wegen. Dat is vergelijkbaar met Weert (12%) en Peel en Maas (13%). De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen en hiermee vallen ook de meeste slachtoffers (46%). Van de slachtoffers is 71% gevallen op een wegvak en 29% op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan zijn deze verdeeld over beide 80 km/u wegen, met een concentratie (5) op het kruispunt tussen de Overloonseweg en de Spurkt.



Figuur 4: Locaties ongevallen op de Beekweg in de gemeente Venray (VIA, 2016-2020)



Figuur 5: Locaties ongevallen op de Overloonseweg in de gemeente Venray (VIA, 2016-2020)

Risicothema 4: Fiets en e-bike

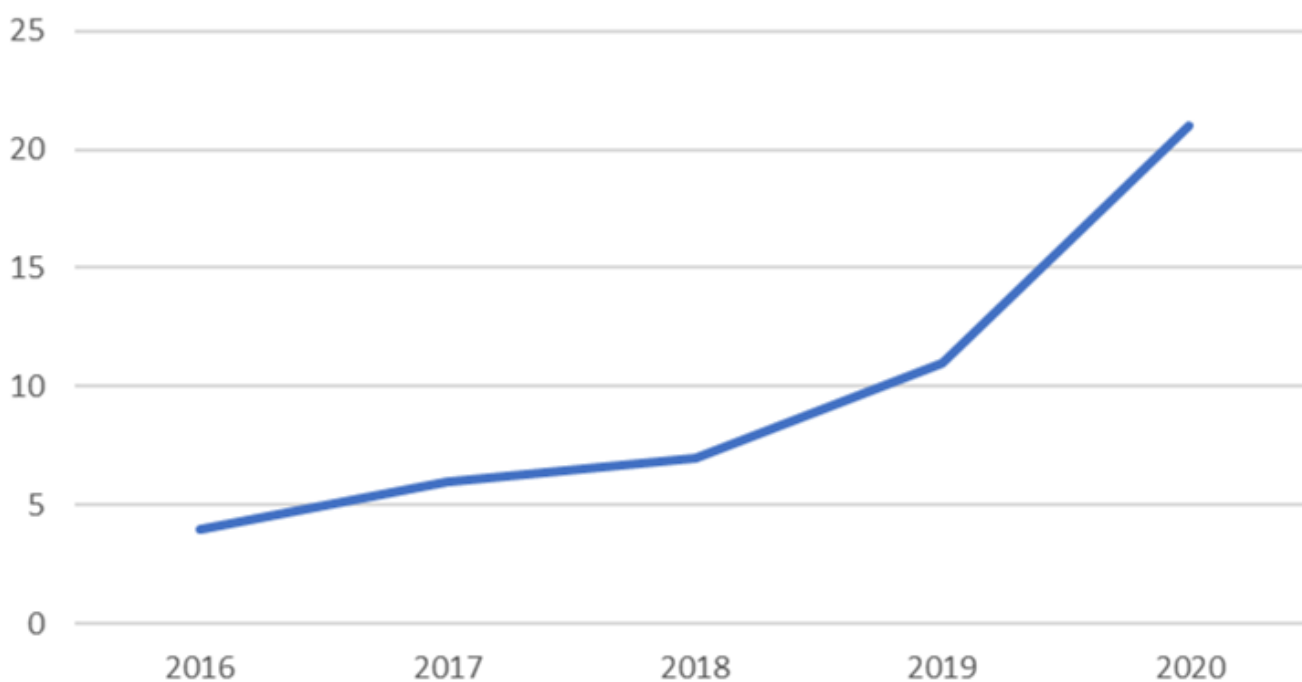
Fietsers en e-bikes zijn een risico in de gemeente Venray vanwege het grote aandeel in het verkeerssysteem én in aantal slachtoffers in combinatie met deels ook een beperkte inrichting van de fietsroutes.

Het inwonersaantal van de gemeente Venray is in de afgelopen jaren licht gegroeid, maar in 2035 wordt er een afname van 4,4% verwacht (CBS, 2019). Het kennisnetwerk SPV heeft als uitgangspunt dat elke inwoner een fietser is. Dat zou betekenen dat het aantal fietsers in de gemeente Venray afneemt. Dat komt ook overeen met het NMCA (2017) waarin wordt gesteld dat het aantal verplaatsingen per fiets in Limburg in de periode tot 2040 afneemt. De NMCA staat echter los van stimuleringen. De gemeente Venray heeft in haar beleid opgenomen de komende jaren te investeren in het stimuleren van de fiets mede door de aanpak en verbetering van fietsroutes, wat het aantrekkelijk maakt dat het aandeel fietsers in het verkeer relatief gelijk blijft.

Het is vanuit de Duurzaam Veilig principes wenselijk dat er een vrijliggend fietspad ligt langs 50 en 80 km/u wegen. Van de 59 in de vormtoets gescoorde 50 km/u wegen in de gemeente Venray beschikken er 27 over een vrijliggend fietspad. Daarnaast zijn er ook nog 28 wegen met deels vrijliggende fietspaden of fietssuggestiestroken. De wegen waar een vrijliggend fietspad ontbreekt zijn:

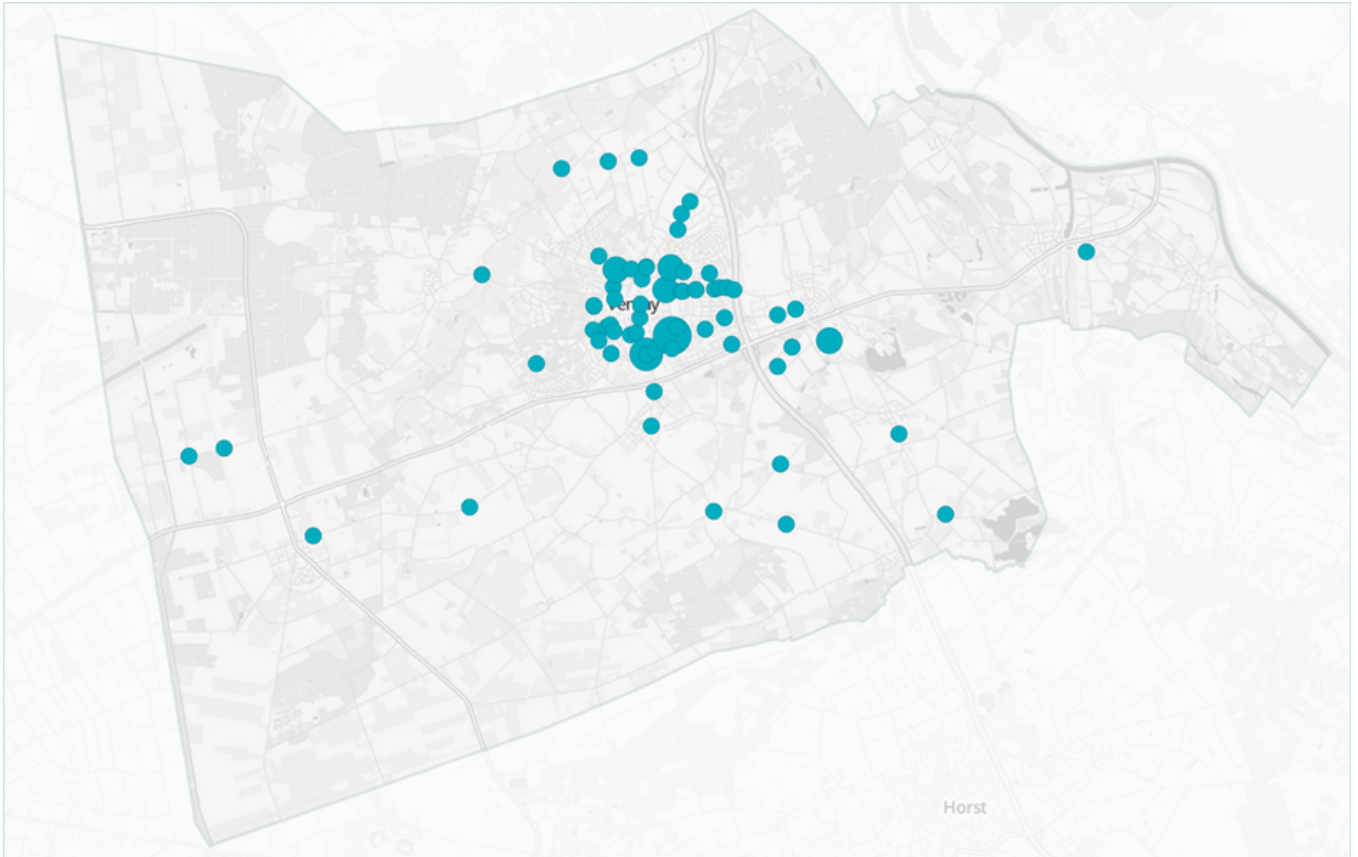
- Spurkterweg
- Macroweg
- Smakterweg
- Paul Burgmanstraat
- Witte Vennenweg

Het aandeel letselslachtoffers op de fiets is ca. 27% en daarmee het hoogst onder alle vervoerswijzen. Dit aandeel is lager dan in Weert (40%) en Peel en Maas (36%). Het aantal letselslachtoffers op de fiets is gegroeid in de afgelopen 5 jaar (zie grafiek).



Figuur 6: Aantal fietsslachtoffers in de gemeente Venray ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2016-2020)

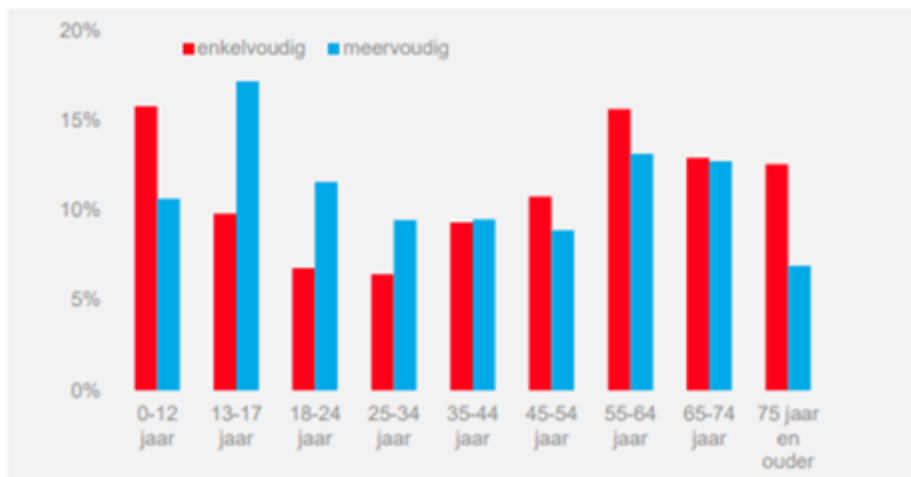
De fietsslachtoffers vallen voornamelijk binnen de bebouwde kom (67%), op 50 km/u wegen (63%). 59% van de ongevallen vindt plaats op kruispunten, 41% op wegvakken. De fietsslachtoffers zijn voornamelijk 70+ (28%). Het relatief hoge aandeel oudere fietsslachtoffers (ook 60-69 jaar, 16%) is verder uitgewerkt in risicothema 5.



Figuur 7: Locaties fietsongevallen in de gemeente Venray

Het aandeel fietsongevallen is in werkelijkheid altijd hoger omdat veel van deze ongevallen, met name enkelvoudig, niet (goed) worden geregistreerd. VeiligheidNL geeft meer inzicht in de fietsongevallen in Nederland, wat ook van toepassing is op de provincie Limburg. Zo zijn van alle ongevallen met een gewone fiets 65% enkelvoudig en 33% meervoudig, op een elektrische fiets is dit 74% enkelvoudig en 23% meervoudig en op een racefiets is dit 53% enkelvoudig tegenover 41% meervoudig. Daarnaast zijn er nog de volgende statistieken bekend over enkelvoudige en meervoudige fietsongevallen.

| Enkelvoudige fietsongevallen | Meervoudige fietsongevallen |
|---|--|
| 62% door evenwichtsverlies | 61% door aanrijding door andere verkeersdeelnemer |
| 12% tijdens het fietsen | 39% fietste zelf tegen een andere verkeersdeelnemer aan. |
| 17% botsing met iets of iemand (geen verkeersdeelnemer) | 41% was tegenpartij fietser |
| 10% procent van de slachtoffers van een enkelvoudig ongeval verloor het evenwicht tijdens op- of afstappen. | 25% wiel raken van andere fietser. |
| | 25% sturen in elkaar haken |
| | 39% was de tegenpartij een rijdende auto. |
| | 7% botsing met bromfiets/scooter/snorfiets. |
| | Relatief vaak fietsers in de leeftijd 13-34 jaar. |



Figuur 8: Leeftijdsverdeling bij enkelvoudige vs. meervoudige fietsongevallen in Nederland

Doelgroepen:

- De groepen met de grootste aantallen ongevallen waren fietsers in de leeftijd 55-74 jaar en kinderen van 4-17 jaar (vooral jongens 4-12 jaar).
- Het aantal fietsongevallen per gefietste kilometers stijgt bij vrouwen met het stijgen van de leeftijd vanaf 50 jaar. Bij mannen begint deze stijging vanaf de leeftijd van 70 jaar.
- Meer dan de helft van de ongevallen gebeurde op een gewone fiets, één op de vijf op een elektrische fiets, en één op de tien op een racefiets.
- Twee derde van de fietsongevallen was een enkelvoudig ongeval. Het aandeel enkelvoudige ongevallen is het hoogst bij elektrische fietsen.
- Racefietsers hebben relatief vaak een meervoudig ongeval.
- Jongeren in de leeftijd van 13 tot en met 34 jaar hebben vaker een meervoudig ongeval.
- Drie procent van de fietsers was tegen een paaltje gebotst.
- Oudere fietsers hadden een grotere kans op een fietsongeval en dat verband met leeftijd was sterker voor enkelvoudige ongevallen dan voor meervoudige ongevallen.
- Mensen die vaak fietsten hadden meer fietsongevallen door hun grotere blootstelling maar minder ongevallen per fietskilometer. Met name het aantal enkelvoudige fietsongevallen per fietskilometer was bij frequente fietsers lager.

Het aandeel enkelvoudige ongevallen is toegenomen in vergelijking met 2012, vooral door de toename van het aandeel ongevallen op elektrische fietsen, die relatief vaak enkelvoudig zijn.

Wat betreft lichtvoering van fietsers blijkt uit onderzoek (I&W, 2018) dat landelijk gemiddeld 66% van de fietsers voor- en achterlicht voert. In dit onderzoek is de gemeente Maastricht de enige Limburgse gemeente, en het aantal fietsers dat voor- en achterlicht voert is hier hoger (71%). Het is aannemelijk dat in de gemeente Venray het aandeel rond het landelijk/Maastrichts gemiddelde ligt. De fietsverlichtingsacties van Venray bevestigen dit beeld. Jaarlijks vinden er 4 tot 5 verlichtingsacties plaats in de gemeente, waarbij tijdens een actie gemiddeld genomen rond de 100 fietsers passeren. Van de 100 fietsers worden 35 fietsers “staande” gehouden ivm met onvoldoende verlichting. Dit komt neer op 65% wat voldoende is verlicht, vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde. In 2020 heeft bij de fietsverlichtingsacties ook extra inzet plaatsgevonden ter hoogte van arbeidsmigrantenhuisvesting. Tijdens deze inzet waren gemiddeld genomen 80 fietsers gepasseerd en zijn 20 fietsers aangesproken op onvoldoende verlichting (75% voldoende verlicht). Het landelijke onderzoek kijkt ook naar doelgroepen. Daaruit komt naar voren dat 54% van de jongeren tot 18 jaar voldoende licht voert, tegenover 84% van de 50-plussers.

E-bike

In de verschillende beschikbare informatiebronnen worden de gewone fiets en de e-bike vaak met elkaar verward. Dat maakt dat een deel van de fietsdata mogelijk van toepassing is op de e-bike en vice versa. Kijkend naar de e-bike dan blijkt dat de landelijke trend laat zien dat er een forse toename is van het bezit en gebruik van de e-bike (ANWB, 2020). De verwachting is dat deze trend zich doorzet in de komende jaren en daarmee een steeds groter onderdeel uit gaat maken van het fietssysteem in de gemeente.

In de gemeente Venray valt 5% van het aantal letselslachtoffers op de e-bike. Dit is hoger dan in Weert (2,3%) en lager dan in Peel en Maas (8,8%). Mogelijk is dit aandeel dus hoger omdat het onderscheid tussen de fiets en de e-bike niet altijd goed gemaakt kan worden. Kijkend naar de ontwikkeling van het aantal slachtoffers dan is dit in tegenstelling tot de fiets wel stabiel met ca. 2 per jaar. Van het totaal aantal slachtoffers (9) zijn er 4 in de leeftijdscategorie 70+ en 4 in de categorie tussen 50 en 59 jaar. De wat oudere leeftijdscategorie heeft dus een relatief hoog aandeel in de e-bike slachtoffers.

Risicothema 5: Oudere fietser (e-bike)

Vanwege de grote en groeiende groep ouderen (60+) in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer, in combinatie met het aandeel aan slachtoffers op de fiets en het gebruik van de e-bike als nieuwe vervoermiddel, wordt deze groep kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers als risico aangemerkt.

Het aandeel 60-69 jarige is in de periode 2015 – 2019 toegenomen (13,2 naar 13,8%). Het aandeel 70-plussers (van 12,2% naar 14,2%) is in de gemeente Venray eveneens toegenomen, waardoor het totaal aandeel ouderen is toegenomen tot 28%. Dit aandeel 60+ers ligt wat lager dan in Weert (29,9%) en Peel en Maas (29,4%). Prognoses (CBS/PBL) stellen dat deze vergrijzing zich ook tot 2050 doorzet in Venray. Relatief gezien wonen de meeste ouderen (65-plussers, conform de CBS- gegevens) in de volgende wijken:

- Centrum (41%)
- Bomenbuurt (34%)
- Noordwest (34%)
- Vlakwater (34%)
- Veltum 1 (34%)
- Burggraaf (30%)
- West zuid (32%)
- Veltum 2 (30%)
- Smakt (28%)
- Oranjebuurt (27%)

In de overige wijken wonen gemiddeld tussen de 16 en 22% 65-plussers. Daarbij valt op dat met name in het centrum het percentage 65-plussers zeer laag is (rond de 10%). Het is dus aannemelijk dat er relatief veel ouderen een verplaatsing maken richting het centrum waarbij het gebruik van de fiets/e-bike een van de mogelijkheden is.

De landelijke trend is dat ouderen steeds langer mobiel blijven en dat ouderen steeds meer gebruik maken van 'nieuwe' vervoermiddelen zoals de elektrische fiets. De onervarenheid van de ouderen met deze nieuwe vervoermiddelen kan risico's veroorzaken in het verkeer. Daarnaast laat de landelijke trend zien dat er een forse toename is van het bezit en gebruik van de e-bike (ANWB, 2020). De verwachting is dat deze trend zich doorzet in de komende jaren en daarmee een steeds groter onderdeel uit gaat maken van het fietssysteem in Nederland en de gemeente Venray.

Kijkend naar de oudere verkeersslachtoffers op de fiets/e-bike in de gemeente Venray dan valt 47% in de leeftijdscategorie 60-plus (22 van de 49). Op de e-bike betreft dit 3,5%. In Weert is dit respectievelijk 43% en 1,5% in Peel en Maas is dit 46% en 21%. Het aandeel oudere fietsslachtoffers is dus relatief hoog in de gemeente en vooral de groei van het aandeel 70+ fietsslachtoffers in de afgelopen 5 jaar valt op. De meeste ongevallen met oudere fietsers/e-bikers vinden plaats op 50 km/u wegen (ca. 59%), met een groter deel op de kruispunten (59%) dan op de wegvakken (41%).

Risicothema 6: Rijden onder invloed

Het thema rijden onder invloed is opgenomen als generiek risico in het SPV 2030 en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een stijging van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in Venray systematisch onder invloed rijden is niet uit de data naar voren te halen maar er wordt zonder twijfel onder invloed aan het verkeer deelgenomen. Daarom is dit thema ook als risico opgenomen voor de gemeente.

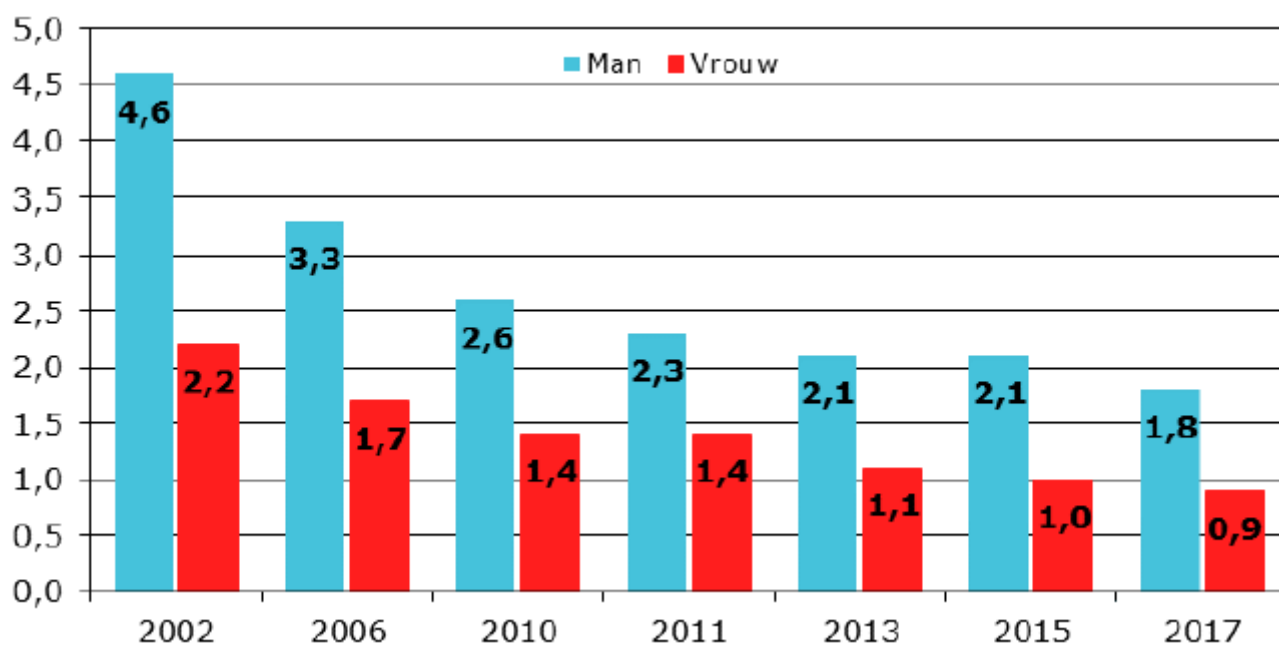
Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Dit thema is ook op provinciaal niveau als risico benoemd in het kernteam SPV. Van de fietsers die op de spoedeisende hulp terechtkomen geeft 3% van de jongeren en 8% van de ouderen aan dat alcohol een rol speelde bij hun ongeval. Bij 4% van de automobilisten was alcohol in het spel en bij 1% drugsgebruik (en bij 1% medicatiegebruik). In de categorie alcohol en drugs valt ook lachgas.

Venray valt onder politieregio Limburg. In deze regio was volgens de rapportage Rijden onder invloed 2002-2017 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2018) sinds 2013 een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden. Echter is dit percentage in 2017 weer toegenomen. In 2002 was Limburg een van de best scorende politieregio (in procenten overtreders). In 2017 is de regio samen met Noord-Nederland de slechtst scorende regio.

| Jaar | 2002 | 2006 | 2010 | 2011 | 2013 | 2015 | 2017 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Limburg | 3,9 | 1,7 | 1,8 | 2,2 | 1,5 | 1,4 | 2,0 |
| Gemiddelde NL | 4,0 | 2,9 | 2,2 | 2,0 | 1,7 | 1,7 | 1,4 |

Tabel 4: Percentage overtreders bij alcoholcontrole (Ministerie van I&M, 2018)

Gemiddeld genomen zijn er twee keer zo veel mannelijke overtreders als vrouwelijke. Bij mannen maken 35- tot 49-jarigen zich het meest schuldig aan rijden onder invloed, bij de vrouwen ligt het zwaartepunt bij 25- tot 34-jarigen. Door de jaren heen hebben de meeste overtreders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken.

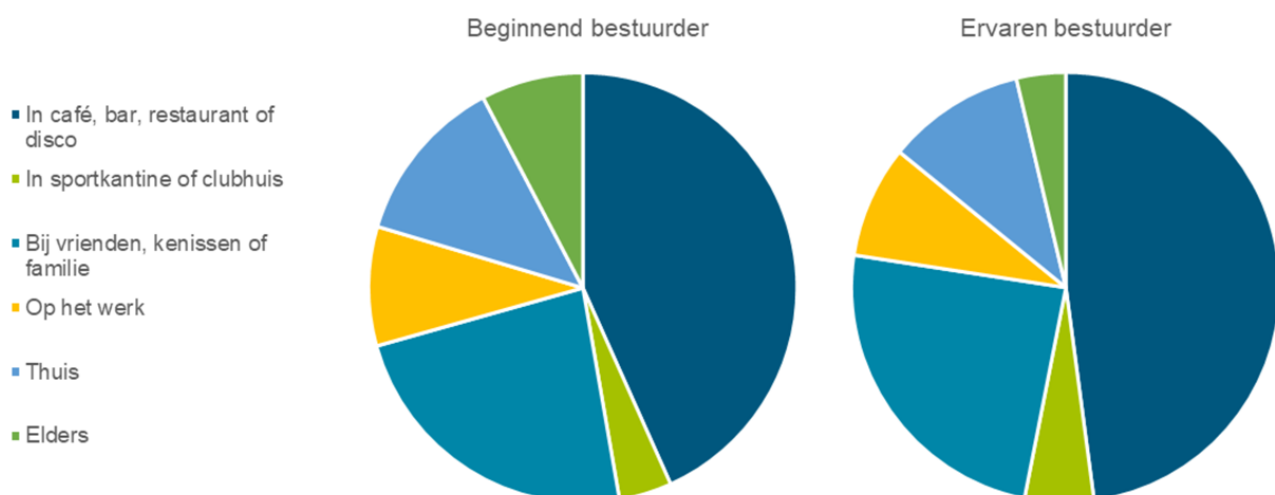


Figuur 9: Overtreders (in procenten) naar geslacht (Ministerie van I&M, 2018)

| | 2002 | 2006 | 2010 | 2011 | 2013 | 2015 | 2017 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Mannen | | | | | | | |
| 18 tot 24 jaar | 3,7 | 2,3 | 2,2 | 1,8 | 1,1 | 0,9 | 1,7 |
| 25 tot 34 jaar | 4,8 | 3,9 | 3,0 | 2,4 | 2,5 | 2,6 | 1,6 |
| 35 tot 49 jaar | 5,6 | 4,0 | 3,3 | 2,9 | 2,5 | 1,8 | 2,1 |
| 50 jaar en ouder | 4,2 | 2,7 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 2,3 | 1,7 |
| Totaal | 4,6 | 3,3 | 2,6 | 2,3 | 2,1 | 2,0 | 1,8 |
| Vrouwen | | | | | | | |
| 18 tot 24 jaar | 0,7 | 0,8 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,2 |
| 25 tot 34 jaar | 2,0 | 1,5 | 1,1 | 1,6 | 1,3 | 1,4 | 1,4 |
| 35 tot 49 jaar | 3,3 | 2,4 | 2,2 | 1,8 | 1,3 | 1,1 | 0,9 |
| 50 jaar en ouder | 2,5 | 1,7 | 1,4 | 1,1 | 1,1 | 0,5 | 0,9 |
| Totaal | 2,2 | 1,7 | 1,4 | 1,4 | 1,1 | 1,0 | 0,9 |

Tabel 5: Overtreders (in procenten) naar geslacht en leeftijd (Ministerie van I&M, 2018)

Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen locatie waar is gedronken en een beginnend of ervaren automobilist dan springt in beide gevallen het café, bar, restaurant of disco eruit, gevolgd door bij vrienden, kennissen of familie.



Figuur 10: Alcoholgebruik per locatie en bestuurder

Het aandeel overtredders¹ is het grootst in gemeenten met veel inwoners (meer dan 100.000). De gemeente Venray valt met 43.326 inwoners in de laagste categorie.

| | 2002 | 2006 | 2010 | 2011 | 2013 | 2015 | 2017 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| <50.000 inwoners | 3,1 | 2,7 | 2,1 | 1,6 | 1,7 | 1,1 | 1,1 |
| 50.000 – 100.000 inwoners | 4,1 | 2,8 | 2,1 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 1,1 |
| >100.000 inwoners | 4,7 | 3,2 | 2,6 | 2,5 | 1,7 | 1,8 | 1,7 |

Tabel 6: Ontwikkeling aandeel overtredders (in procenten) naar grootte gemeente (Ministerie van I&M, 2018)

¹ Het aandeel overtredders is sterk afhankelijk van de politieinzet in het betreffende jaar. Deze blijft onbekend in het onderzoek.

VeiligheidNL (Rapportage verkeersongevallen, 2017) toont uit onderzoek aan dat in 2017 in ziekenhuizen die zijn aangesloten op het Letsel Informatie Systeem (LIS) voor zover bekend bij 6.800 (6%) verkeersongevallen alcohol betrokken was. Bij 300 (<1%) verkeersongevallen was er drugs in het spel. Van alle geregistreerde verkeersongevallen waarbij alcohol was betrokken was dit in drie kwart van de gevallen bij fietsers en in één op de vijf gevallen bij een auto-ongeval. Als we kijken naar de betrokkenheid van alcohol per type verkeersdeelnemer, dan was bij de fietsers in zeven procent van de gevallen alcohol betrokken bij het ongeval en bij automobilisten vier procent.

In de LIS-ziekenhuizen wordt niet aan elk verkeersslachtoffer gevraagd of er voorafgaand aan het ongeval alcohol of drugs gebruikt is. Wanneer er overduidelijk één van beide betrokken was (bij slachtoffer danwel bij de tegenpartij)en/of het slachtoffer er melding van maakt dan wordt dit in LIS vastgelegd. Deze geregistreerde ongevallen zullen daarom het topje van de ijsberg zijn van het totaal aantal verkeersongevallen waarbij alcohol of drugs betrokken is.

Risicothema 7: Snelheid in het verkeer

Snelheid in het verkeer is een risico in Venray. Op verschillende wegtypen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden.

Met behulp van VIA Signaal Snelheden is de V85 op verschillende wegtypen bepaald. De gereden snelheden zijn gebaseerd op basis van Floating Car Data van HERE. Kanttekening bij de snelheidsinformatie op basis van Floating Car Data is dat de dekkingsgraad mogelijk laag is op 30 km/u wegen wat de representativiteit beperkt. VIA Signaal Snelheden toont dat op 60 km/u wegen de maximumsnelheid het meest structureel met meer dan 10 km/u wordt overtreden. Daarnaast wordt op de andere snelheidslimieten ook regelmatig de snelheid overschreden. De uit de FCD bekende limietoverschrijdingen voor de 30, 50, 60 en 80 km/u wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.

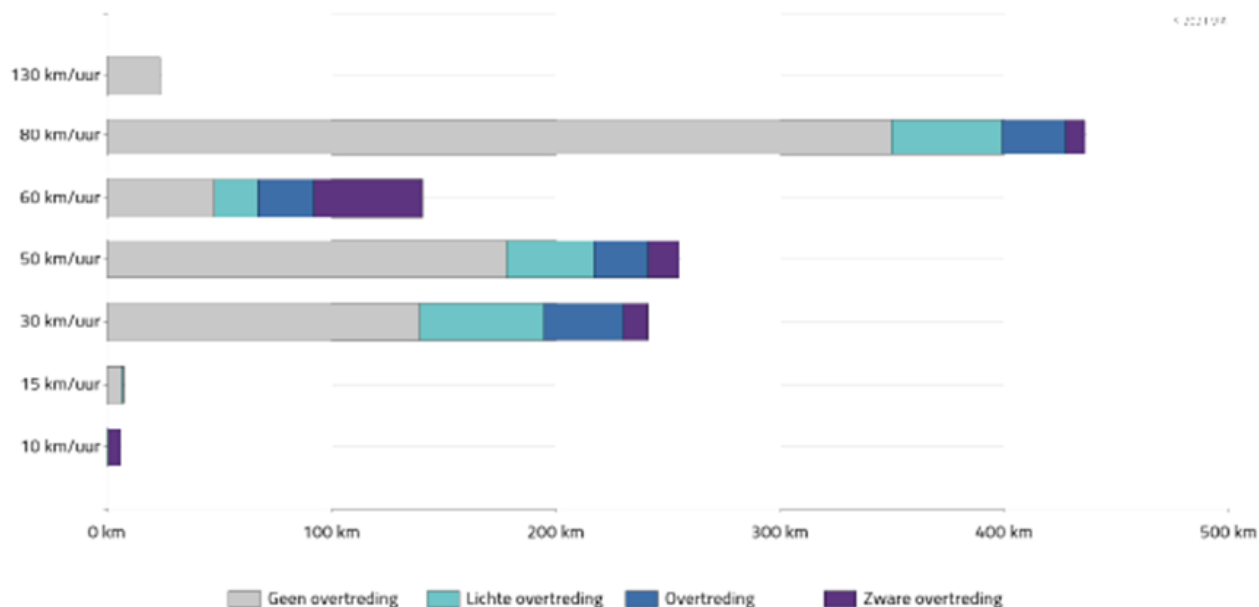


- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

Overtredingsklassen gem. V85 voor de maand september 2019

Figuur 11: Overtredingsklassen van de gemiddelde V85 op 30/50/60/80 km/u wegen in de gemeente Venray (september 2019)

Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020) dan blijkt dat bij op 60 km/u wegen het percentage overtredingen en zware overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding relatief het grootst is (ca. 60%), op de andere snelheidslimieten is dit circa 30-40%. Kanttekening bij deze grafiek is dat niet moet worden gekeken naar het aantal kilometers weglengte maar sec naar het percentage overtredingen t.o.v. het aandeel gemeten snelheden op een bepaalde snelheidslimiet.



Figuur 12: Snelheidsoverschrijdingen Venray per kilometer weglengte (per rijrichting) per snelheidslimiet (december 2020)

Aan de hand van CROSS-score (VIA) zijn de meest onveilige trajecten op basis van een combinatie van de ongevallen- én snelheidsscore in de gemeente bepaald. De wegen in beheer van de gemeente waarbij de snelheid een grote impact heeft (2,5 of meer op schaal 1-5) zijn:

- Zuidsingel (50 km/u)
- Stationsweg (50 km/u)
- Langstraat (50 km/u)
- Henri Dunantstraat (50 km/u)
- Noordsingel (50 km/u)
- Beekweg (80 km/u)
- Nieuwe Overloonseweg/Overloonseweg (50 km/u)
- Witte Vennenweg (30 km/u)
- Maasheseweg/Op Den Berg (60 km/u)
- Hoogriebroekseweg, Overbroekseweg, Pastoor Gerardsstraat, Zandhoek (60 km/u)
- Oirloseweg (60 km/u)
- Hoofdstraat (30 km/u)
- Heidseweg (60 km/u)
- Ysselsteynseweg (60 km/u)
- Twistweg (60 km/u)

Hieruit blijkt dat de onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft voornamelijk 50 en 60 km/u wegen betreffen.

Risicothema 8: Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is met behulp van data. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. De informatie die momenteel beschikbaar is, is enkel regionaal en niet lokaal tot op gemeentelijk niveau beschikbaar, daarnaast wordt afleiding bij ongevallen nauwelijks geregistreerd. De beschikbare informatie geeft richting aan het risicothema en duidt op de aanwezigheid van het risico van afleiding in het verkeer, ook in Venray.

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar. In het SPV 2030 staat dit thema opgenomen als algemeen landelijk risico thema, hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente.

Het CROW (*Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, 2015*) stelt dat de groepen die het meest gebruik maken van de telefoon tijdens de fiets, een grotere waargenomen gedragscontrole hebben en een positievere attitude hebben over dit telefoongebruik. Dit zijn: vrouwen tussen de 12 en 16 jaar, oudere jongeren, vmbo'ers en jongeren die veel fietsen. Deze groepen schatten hun vaardigheden hoog in en hebben een lage risicoperceptie voor het gebruiken van de telefoon op de fiets. Dit wordt in de hand gewerkt doordat maar een beperkt deel aangeeft wel eens een ongeval te hebben gehad als gevolg van het telefoongebruik op de fiets: aangezien men nooit een ongeval heeft meegemaakt, denkt men ook dat het relatief veilig is. Daarnaast speelt bij deze groepen ook een sociaal aspect, waarbij het gedrag van vrienden ook die van de jongeren zelf beïnvloedt.

De Interpolis Barometer van Nederland (SWOV, 2019) geeft aan dat 84,4% van de voetgangers aangeeft de telefoon wel eens te gebruiken, 65,7% van de automobilisten en 55,7% van de fietsers. Er is een relatie tussen leeftijd en mate van telefoongebruik; hoe jonger de verkeersdeelnemer, hoe hoger de mate van gebruik.

| Handeling met mobiele telefoon | Fiets | Auto | Voetganger |
|--|-------|-------|------------|
| Bellen (handheld) | 27,7% | 20,2% | 65,6% |
| Bellen (handsfree) | 20,9% | 46,2% | 40,6% |
| Een bericht sturen | 32,9% | 35,6% | 63,7% |
| Een bericht lezen | 37,9% | 41,7% | 69% |
| Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel | 21,3% | 22,3% | 53,5% |
| Maken van foto's/video's met mijn telefoon | 29,9% | 18,7% | 64,1% |
| De navigatie instellen op mijn telefoon | 33,4% | 43,8% | 55,1% |
| Telefoon bedienen om muziek op te zetten | 24,8% | 21,4% | 38,2% |
| Spelen van games | 6,9% | 8,2% | 21,3% |

Tabel 7: Percentage respondenten per verkeersrol dat aangeeft de telefoon weleens voor een bepaalde handeling te gebruiken tijdens verkeersdeelname

| Frequentie telefoongebruik | Geen ongeval | | Ongeval | |
|------------------------------------|--------------|------|---------|----|
| | % | N | % | N |
| Nooit | 32,3% | 1199 | 16,4% | 45 |
| Bijna nooit | 22,1% | 820 | 19,7% | 54 |
| Tijdens sommige wandelingen/ritten | 32,7% | 1215 | 31,4% | 86 |
| Tijdens bijna elke wandeling/rit | 8% | 295 | 17,2% | 47 |
| Tijdens elke wandeling/rit | 4,9% | 181 | 15,3% | 42 |

Tabel 8: Frequentie telefoongebruik van respondenten die een ongeval hebben meegemaakt waarvan zij zelf de oorzaak waren en waarbij eigen mobiel telefoongebruik een rol speelde afgezet tegen deelnemers die geen ongeval hebben meegemaakt

19% van de fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp geeft aan dat afleiding deels had bijgedragen aan het ontstaan van een ongeval: naast afleiding door de telefoon kan dit ook gaan om het voeren van een gesprek met iemand anders op de fiets. Bij automobilisten was 14% van de slachtoffers afgeleid. Naast afleiding door een elektronisch apparaat kunnen verkeersdeelnemers ook afgeleid zijn door hun lichamelijke toestand (bijvoorbeeld vermoeidheid). 11% van de automobilisten op de spoedeisende hulp gaf aan dat dit de oorzaak was van hun ongeval. (VeiligheidNL, 2018)

Uit de landelijke rapportage van VeiligheidNL blijkt ook dat afleiding bij fietsers het meest speelt bij jongeren (23% van de oorzaken van SEH-bezoeken). Bij senioren of racefietsers is deze oorzaak veel minder vertegenwoordigd in de SEH-bezoeken (11% resp. 8%).

Risicothema 9: Verkeersovertreders

Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook als generiek, landelijk, risico opgenomen in het SPV 2030 en is daarom ook opgenomen als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Venray behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

Toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer is landelijk een belangrijk. Gegevens hierover zijn op lokaal niveau beperkt beschikbaar, en zijn gelimiteerd tot de hoeveelheid boetes die voor verschillende feiten wordt uitgedeeld. Gegevens over boetes zijn echter sterk afhankelijk van de handhavingsinspanning die de politie lokaal op de verschillende feiten levert. Omdat deze onbekend is, is dit niet als representatieve data te gebruiken. Desondanks is het beeld onder professionals dat het nodig is om hier meer grip op te krijgen en er meer aandacht aan te besteden.

Uit nationaal onderzoek door het EenVandaag opiniepanel (2015) blijkt dat 53% van de respondenten aangeeft dat asociaal rijgedrag in het verkeer toeneemt. Met name bumperkleven wordt aangegeven als overtreding waaraan men zich vaak aan ergert. Daarnaast ervaart 49% van de respondenten wel eens agressief rijgedrag dat persoonlijk tegen hun gericht is.

Uit de studie 'Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting' van SWOV (2015) blijkt dat riskant en agressief rijgedrag in de hand wordt gewerkt door specifieke personeigenschappen (spanningsbehoefte, algemene neiging tot boosheid) en maatschappelijke ontwikkelingen (steeds verder vervagen van de norm). Vooral jonge mannen hebben de neiging om agressief en riskant rijgedrag te vertonen. Zij overschatten hun eigen rijvaardigheid en het aantal mede-overtreders.

Uit onderzoek van het SWOV (*Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen*, 2011) blijkt dat ongeveer twee derde van de bij ongevallen betrokken kentekens maximaal 2 keer per jaar in overtreding zijn en ruim 6% aan voertuigen veelvuldig betrokken zijn bij overtredingen (minimaal negen overtredingen per jaar). Veelplegers (minimaal negen overtredingen per jaar) maken 0,5% uit van de overtredderspopulatie, maar zijn dus bij 6% procent van de ongevallen betrokken.

Specifiek voor de gemeente Venray spelen er ook diverse verkeersovertredingen. Zo worden geslotenverklaringen structureel genegeerd zoals op de Postbaan en de Rouwkuilenweg (geslotenverklaring uitgezonderd landbouwverkeer) en wordt op de Henri Dunantstraat met regelmaat ingehaald over een doorgetrokken streep. Op dit soort bekende overtredingen wordt gehandhaafd door BOA's.

Overige aandachtspunten

In de voorgaande paragrafen zijn de prioritair risicothema's beschreven in de gemeente Venray. Het leveren van inspanning op deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat betekent echter niet dat het niet nodig is om inspanning te leveren op de overige thema's van het SPV. De gemeente heeft nog een extra aandachtspunten benoemd, als gevolg van de lokale ervaring en signalen, welke uit objectieve data niet te onderbouwen is. Dit betreft de leeftijdscategorieën 0-12 jaar en 12-14 jaar en arbeidsmigranten

Kinderen 0-12 jaar en 12-14 jaar

De verkeersdeelnemers in deze doelgroep hebben permanente aandacht van de gemeente Venray, o.a. middels educatie, campagnes en het verbeteren van schoolroutes. De basis voor de aanpak van deze doelgroep is goed en levert resultaat, gezien het gegeven dat deze doelgroep niet in negatieve zin voorkomt in de ongevallenstatistieken. Het is wel belangrijk om deze basis te behouden en te blijven investeren in deze doelgroep om te voorkomen dat wel op een verkeerde manier de aandacht hierop wordt gevestigd.

Arbeidsmigranten

In de afgelopen jaren neemt het aandeel Oost-Europeanen toe in de bevolking van Noord-Limburg. Zo telde de regio in 2012 nog 12.640 werkende arbeidsmigranten en waren zij goed voor ruim 8 procent van het totaal aantal werkenden in Noord-Limburg. Dit aantal is in de afgelopen jaren sterk gestegen. Tussen 2012 en 2016 steeg het aantal in de regio geregistreerde Polen met ruim 60 procent. De regionale economie is erg afhankelijk geworden van deze arbeidsmigranten. De gemeenten met veel landbouwactiviteit, industrie en logistiek – Horst aan de Maas, Peel en Maas, Venray en Venlo – hebben relatief veel arbeidsmigranten en dus Poolse inwoners. In de gemeente Venray was dat aandeel in 2016 2,5%. De gemeente heeft in beeld waar de grootste concentraties van arbeidsmigranten zijn. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel.

| Locatie | Dorp | Naam | Aantal slaapplekken |
|-----------------------------|--------------|--|---------------------|
| Ooijenseweg 14 | Blitterswijk | Cooperatieve Vereniging "Bungalowpark het Roekenbosch"U.A. | 250 |
| Roffert 4,6 en 8 | Castenray | Vieverde | 20 |
| Horsterweg 26a | Castenray | Tuin en Klus Comi Foresta | 14 |
| Lollebeekweg 22 | Castenray | N.F. Martens b.v. | 12 |
| Lollebeekweg 33 | Castenray | J.S.P. Reijnders | 20 |
| Lollebeekweg 75 | Castenray | Camps/Slot | 54 |
| Castenrayseweg 30 | Castenray | Huisvesten arbeidsmigranten | 12 |
| Laagriebroekseweg 1-1a | Leunen | Litjens Venkel | 14 |
| Overbroekseweg 1 | Leunen | P. van Osch Beheer b.v. | 54 |
| Laagriebroekseweg 14 | Leunen | Wismans | 17 |
| Hoogriebroekseweg 7 | Oirlo | I. van Heumen-Martens | 96 |
| Koepas 8 | Oirlo | V.O.F. de Walnoot | 145 |
| Hoofdstraat 32 | Oirlo | Sprenkels Oeldershof hbw | 40 |
| Meerloseweg 10 | Oirlo | Gielen groepsaccommodatie | 20 |
| MH Venray Conifeer 1 t/m 67 | Oostrum | KAFRA | 250 |
| Stationsweg 48 | Venray | Fire Consulting / GGZ woonvoorziening | 56 |
| Stationsweg 48 | Venray | GGZ Stationsweg 48, 48a-d (woonvoorziening) | 85 |
| Keizersveld | Venray | KAFRA | 92 |
| Stayerhofweg 5 | Wanssum | Thewi vastgoed b.v. logiesgebouw | 20 |
| Pastoorstraat 4 | Wanssum | JEWA Onroerende zaken | 10 |
| Deurneseweg 145 | Ysselsteyn | Boerderijcamping "De Zwaluw" | 150 |
| Moostdijk 3 | Ysselsteyn | N.F. Martens b.v. | 16 |
| Steege Peelweg 143 | Ysselsteyn | Rouwkuilen Vastgoed b.v. | 15 |
| Timmermansseweg 95 | Ysselsteyn | Stg. Vakantieverblijf Lagere Schooljeugd | 75 |
| Totaal | | | 1537 |

Tabel 9: Vestigingslocaties arbeidsmigranten

Aandacht dient uit te gaan naar de routes die arbeidsmigranten vanuit deze locaties afleggen richting hun werk en eventuele voorzieningen.

Voor zover cijfers beschikbaar zijn over de betrokkenheid van arbeidsmigranten bij verkeersongevallen, wijzen deze er niet eenduidig op dat Oost-Europeanen méér dan gemiddeld bij ongevallen betrokken zijn. Dat inzicht wordt verkregen door de Limburgse politiecijfers. Echter, arbeidsmigranten scoren wel relatief hoger bij drank gerelateerde incidenten (verkeersongevallen, overlast incidenten, algemeen en niet specifiek in Venray). De cijfers die wel bekend zijn rondom ongevallen met arbeidsmigranten in de gemeente Venray tonen dat in de periode 2016-2020 bij 14 van de 180 letselslachtoffers (7,7%) de nationaliteit van de bestuurder Pools was. Dat aandeel is wel relatief hoog ten opzichte van de 2,5% in het bevolkingsaandeel.

Risicolocaties

Inleiding

In hoofdstuk 3 zijn de **individuele risicothema's** besproken. Centraal daarin staat de vraag welke aspecten het meest bepalend zijn voor het feit dat de betreffende thema's als belangrijke risico's zijn aangemerkt. In dit hoofdstuk gaat het om het benoemen van de locaties (trajecten, gebieden) waar een **combinatie van risicofactoren** leidt tot een verhoogd algeheel risico. Dit leidt tot een overzicht van de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties, en daaruit volgende haakjes voor maatregelen.

We krijgen deze geprioriteerde risicolocaties¹ in beeld door in de SPV-viewer in ArcGIS Online verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. Zo wordt duidelijk waar verschillende aan elkaar gerelateerde risico-aspecten elkaar overlappen en versterken. In een werksessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen.

Toepassing van de SPV viewer

Voor het analyseren van de samengestelde risicolocaties op basis van de risicogroepen uit het vorige hoofdstuk heeft RHDHV een speciale GIS-tool ontwikkeld: De SPV-viewer. De SPV-viewer brengt alle benodigde informatie die beschikbaar is samen in een online tool¹.



Deze online tool heeft zes verschillende tabbladen:

1. Bevolkingsopbouw en opbouw voertuigenpark naar grafiek en kaart
2. Kwaliteit van de inrichting van de infrastructuur van wegen en fietspaden naar grafiek en kaart
3. Snelheidsovertredingen naar snelheidscategorie weergegeven in grafiek en kaart
4. Alcohol en drugsgebruik in het verkeer naar grafiek en kaart
5. Slachtoffers, ongevallen, en risicocijfers (Hastig) naar grafiek en kaart
6. Combinatie van laaginformatie ("heatmaps")

Op basis van deze SPV-viewer is een aantal **locaties met een verhoogd opgeteld risico** geselecteerd. Deze zijn besproken met de wegbeheerder. De resultaten van deze locaties zijn weergegeven in de volgende paragraaf.

Om tot een selectie te komen van risicolocaties hebben we gekeken naar combinaties van relevante risico gerelateerde informatie, zoals:

- Welke gebieden of wijken hebben hoge risicocijfers (Hastig)
- Waar wonen risicogroepen
- Welke vervoersmiddelen nemen ze
- Waar gaan ze heen en welke routes nemen ze
- Wat is de kwaliteit van de weginrichting
- Hoe is het verkeersgedrag (snelheid, rijden onder invloed, ...)
- Waar komen verkeersstromen elkaar tegen
- Hoe zit het met ongevallen met slachtoffers

Er is gebruik gemaakt van data die openbaar beschikbaar is en representatief is door een gemeentebrede dekking.

Risicolocaties

De analyse leidt tot de volgende risicolocaties. De toelichting op de risicolocaties is opnieuw in lijn met het stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV (zie inleiding Detailanalyse), maar dan toegespitst op locaties. Dit overzicht met risicolocaties is niet limitatief. Het is een voorbeeld die op basis van de nu beschikbare informatie laat zien hoe in lijn met het SPV risicogestuurd risicolocaties kunnen worden gesignaleerd én onderbouwd.

Overloonseweg (30 km/u deel): fiets (e-bike), snelheid in het verkeer

Het 30 km/u gedeelte van de Overloonseweg is onderdeel van zowel een drukke basisonderwijs (BO) als voortgezet onderwijs (VO) route. Tevens is de weg onderdeel van het recreatief fietsroutenetwerk en is het een alternatieve verbinding t.o.v. de Nieuwe Overloonseweg van de Noordsingel de kern uit, richting Overloon. Dit maakt er op deze route interactie ontstaat tussen diverse verschillende weggebruikers. De weg is niet goed ingericht volgens de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo liggen er onvoldoende snelheidsremmende maatregelen, beschikt de weg over gesloten verharding, is oversteken niet veilig en wordt er met regelmaat te hard gereden. De V85 op delen van de weg op ca. 40 km/u of hoger. In het verleden hebben er op deze weg enkele ongevallen plaatsgevonden.

Stationsweg (Venray): 50 km/u, fiets (e-bike), snelheid in het verkeer

De Stationsweg is een van de ontsluitingswegen van het oosten van Venray. De weg is onderdeel van een VO-route en over de weg kruisen diverse BO-routes. Tevens vormt de weg een verbinding tussen de wijk aan de noordzijde en voorzieningen (o.a. supermarkten) aan de zuidzijde. Het is dus aannemelijk dat in zowel de langsrichting als kruisend hier veel interactie ontstaat met verschillende weggebruikers. De inrichting van de weg voldoet niet aan de richtlijnen. Zo ontbreken vrijliggende fietspaden en zijn de aanwezige fietssuggestiestroken erg smal. Ook zijn er in de langsrichting bushaltes gemaakt waarbij er geen haven is voor de bus om te stoppen. Dit resulteert in het stoppen van de bus op het fietspad wat bij inhalen kan leiden tot gevaarlijke interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. Ook zijn de oversteeklocaties risicovol omdat de inrichting niet volledig voldoet en ontbreken oversteekvoorzieningen nabij de bushaltes wat kan leiden tot onverwachte oversteekbewegingen. De V85 op de Stationsweg ligt licht boven de 50 km/u. In het verleden hebben er meerdere ongevallen plaatsgevonden op zowel de langsrichting als de kruisingen van de Stationsweg. Ondanks de beperkte snelheidsoverschrijding kent de weg wel een rode CROSS-score (hoog aandeel snelheid en ongevallen).

Sint Jozefstraat (Smakt), Grootdorp (Merselo): fiets (e-bike), snelheid in het verkeer

Deze wegen zijn 30 km/u erftoegangswegen met een ontsluitende werking voor de kernen Smakt en Merselo. De wegen zijn daarmee belangrijk voor de ontsluiting van het dorp maar ook onderdeel van fietsroutes zoals recreatief en BO- en VO. Tevens zijn de wegen ook toegestaan voor landbouwverkeer. Er is hier dus veel interactie tussen verschillende modaliteiten. De wegen zijn 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/u. De hoge snelheden zorgen ook voor gele CROSS-scores op deze wegen.

Zeilbergseweg (Ysselsteyn), Vliegert (Schoor), Castenrayseweg incl. en ten noorden van kruispunt met Heesakker, Geysterseweg (Oostrum): 60 km/u, fiets (e-bike), snelheid in het verkeer

Deze wegen zijn allemaal gelegen in het buitengebied en onderdeel van recreatieve fietsroutes (ook door de aanwezigheid van bijv. een camping op de Zeilbergseweg) én drukke VO-routes. Daarmee is het aandeel fietsers hier relatief hoog. De wegen voldoen 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/u. 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 wegen.

Kruispunten Kleindorp/Beekweg, Heidseschoolweg/Deurneseweg, Rouwkuilenweg/Deurneseweg: 80 km/u, fiets (e-bike), snelheid in het verkeer

De Beekweg en Deurneseweg zijn 80 km/u wegen in de gemeente Venray die ook in de nabije toekomst 80 km/u wegen blijven. Dit zijn belangrijke verbindingswegen 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 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. 92 km/u) leidt dit tot risicovolle situaties. In het verleden heeft dit mede geresulteerd in diverse ongevallen. Het kruispunt Kleindorp/Beekweg is in beheer van de gemeente. De andere twee kruispunten zijn in beheer van de provincie Limburg.

Ongevallenlocaties met betrokkenheid van Oost-Europeanen nabij locaties met arbeidsmigranten

Een relatie tussen ongevallenlocaties met Oost-Europeanen nabij locaties met arbeidsmigranten kan niet als volledig causaal worden gezien. Wel kan een signaal zijn voor extra onderzoek of bijv. campagneactiviteiten. De locaties met arbeidsmigranten waar in de nabijheid enkele ongevallen (2014-2020) met betrokkenheid van Oost-Europeanen hebben plaatsgevonden zijn:

- Ooijenseweg 14, Blitterswijck (3 in de directe omgeving)
- Lollebeekweg 22, 33 en 75, Castenray (2 in de directe omgeving)
- Laagriebroekseweg 1, 1-1a en 14, Leunen (2 in de directe omgeving)
- Overbroekseweg 1, Leunen (5 op de kruispunten met de Veulenseweg en Horsterweg)
- Hoogriebroekseweg 7, Oirlo (4 op het kruispunt met de Horsterweg)
- MH Venray Conifeer 1 t/m 67, Oostrum (7 in de directe omgeving)
- Deurneseweg 145, Ysselsteyn (5 in de directe omgeving)
-

Uitvoeringsagenda

Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Venray benoemd. Aanpak van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een integrale aanpak van deze risico is vereist. Eén van de pijlers van het SPV is een integrale aanpak op de drie E's: education (voorlichting en campagnes), engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen) en enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd is het belangrijk om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's.

In onderstaande tabel zijn per prioritair risicothema, in overleg met de wegbeheerder, doelstellingen geformuleerd die bijdragen aan de vermindering van dit risico. Deze doelstellingen zijn gekoppeld aan een van de lagen van de verkeersveiligheidspiramide¹ (zie bijlage 1) en de drie pijlers (mens, weg en voertuig²) van verkeersveiligheid.

| Risicothema | Beleidsprogramma | Tussenuitkomsten | Einduitkomsten | Partners* |
|---------------|---|--|--|---|
| | <i>Beleid en maatregelen</i> | <i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i> | <i>Ongevallen en slachtoffers</i> | |
| 50 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> • Snelheidsverlagende maatregelen treffen • Vrijliggende fietsvoorzieningen creëren waar mogelijk, anders afwaarderen • Opstelruimte voor fietsers creëren • Gefaseerd oversteken waar mogelijk • Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren • Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen • Inrichting GOW50 conform Duurzaam Veilig (op selectie v. aandachtswegen) | <ul style="list-style-type: none"> • Veiligere gelijkvloerse kruisingen • Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen • Snelheid meetbaar omlaag • Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen | Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> • VVN, fietsers bond, dorpsraden, wijkraden, Smile Venray |

¹ De verkeersveiligheidspiramide is een methode om gestructureerd de verkeersveiligheids situatie in beeld te brengen. De piramide bestaat uit 5 lagen van kenmerken die betrekking hebben op de verkeersveiligheid in een gebied en elkaar beïnvloeden. 1) Cultuur en structuur: bijv. geografische, demografische en sociaaleconomische kenmerken. 2) verkeersveiligheidsbeleid: de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid, de verkeersveiligheidsplannen en beschikbare budgetten. 3) prestatie-indicatoren verkeersveiligheid (tussenuitkomsten): het effect van beleidsmaatregelen (betere weginrichting, gedrag op de weg). 4) ongevallen en slachtoffers (einduitkomsten) en 5) maatschappelijke kosten (materiële kosten, medische kosten en afhandelingskosten, maar ook kosten van productieverlies en verlies aan kwaliteit van leven). Zie ook www.verkeersveiligheidsmonitor.nl.

² Mens, weg voertuig komt overeen met de benadering van de 3 E's: Education (mens), Engineering (weg en voertuig) en Enforcement (mens)

| | | | | | |
|---------------------------------------|---|--|--|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven | | | |
| | 60 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> Bermverharding toepassen Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen Inrichting ETW60 conform Duurzaam Veilig (op selectie v. aandachtswegen) Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet | <ul style="list-style-type: none"> Afname van het aantal aandachtswegen Snelheid meetbaar omlaag | Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> VVN, dorpsraden, Smile Venray |
| | 80 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> Bij afwaardering: Bermverharding/visuele versmalling toepassen op fietsroutes Bij afwaardering: Snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied | In 2030 alle 80km/uur-wegen in het buitengebied (niet stroomwegen zijnde) afgewaardeerd tot 60 km/uur-wegen, eerste focus bij afwaardering op fietsroutes. | <ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 80 km/u wegen In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied | <ul style="list-style-type: none"> VVN, LTO, fietsersbond Cumela |
| Risicogroepen en -modaliteiten | Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike | <ul style="list-style-type: none"> Fietsplan opstellen Sociale veilige fietsroutes creëren Bereik effectieve educatie vergroten Educatie ouderen op e-bike Campagne/fietslessen kinderen Ontmoedigen doorgaand autoverkeer Verlichtingscampagnes doorzetten Bereik effectieve educatie vergroten | <ul style="list-style-type: none"> Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) Veiliger fietsen door ouderen en kinderen Toename sociale veiligheid Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur binnen de bebouwde kom Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom | Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval | <ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond, VVN, ANWB, Smile Venray, lokale fietshandelaren, Venray Beweegt |
| | Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike) | <ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse e-bike trainingen Bereik campagnes onder doelgroep vergroten | <ul style="list-style-type: none"> Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike | Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers | <ul style="list-style-type: none"> Ouderenbond Fietsersbond |

| | | | • Jaarlijkse toename deelname aan programma's | | |
|---|--------------------------|---|--|---|--|
| Gedrag individuele verkeersdeelnemer | Rijden onder invloed | <ul style="list-style-type: none"> • Structurele samenwerking met politie opzetten • Bereik campagnes vergroten | Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer | Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed | <ul style="list-style-type: none"> • Politie |
| | Snelheid in het verkeer | <ul style="list-style-type: none"> • Handhaving op risicovolle wegen • Snelheidsdisplays plaatsen • Voorlichtingscampagnes • Goede infrastructuurmaatregelen die vanzelf het gewenste (snelheids)gedrag uit | <ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden • Op selectie van aandachtswegen een reductie van de V85 • Jaarlijkse afname van het aantal meldingen over te snel rijgedrag | Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen | <ul style="list-style-type: none"> ◦ VVN ◦ Politie ◦ Smile Venray |
| | Afleiding in het verkeer | <ul style="list-style-type: none"> • Structurele samenwerking met politie opzetten • Opname in het integrale veiligheidsbeleid • educatie afleiding (bijv. handheld devices) • zo goed mogelijk aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes • afstemming handhaving i.r.t. educatie | Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer | Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding | <ul style="list-style-type: none"> ◦ Scholen ◦ Politie ◦ VVN |
| | Verkeers-overtreders | <ul style="list-style-type: none"> • Handhaving – subjectiebe pakkans vergroten • Opzetten monitoringssysteem: omvang probleem in kaart brengen. | Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders | <ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders. • Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'. | <ul style="list-style-type: none"> • Politie |

Tabel 10: Doelentabel

De maatregelen die de gemeente Venray de komende jaren kan treffen om bovenstaande doelstellingen te realiseren zijn hieronder uitgewerkt rondom de 3 E's. Een combinatie van de 3 E's is nodig om doelstellingen te realiseren.

Education

Maatregelrichtingen

| Nr. | Risicothema | Projecten |
|-----|--------------------------|---|
| 1.1 | 50 km/uur wegen | Het risico op 50 km per uur wegen ontstaat doordat er geen scheiding is tussen auto's en fietsen. Naast infrastructurele maatregelen kan voorlichting mogelijk een effect hebben op de attitude van mensen. Je kunt vaardigheden van mensen trainen door een e-bike training.. Als aanvulling kunnen hier ook campagnes uitgevoerd worden die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten. |
| 1.2 | 60 km/uur wegen | Op 60 km/uur wegen rijden, naast auto- en landbouwverkeer,, ook (veel) fietsers en e-bikers. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied.. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers, e-bikers en bestuurders van landbouwvoertuigen via specifieke educatieprogramma's bereikt worden: hoe kunnen ze (nonverbaal) met elkaar communiceren zodat de (subjectieve) veiligheid wordt vergroot? Daarnaast kan er aandacht bested worden aan de dode hoek. |
| 1.3 | 80 km/uur wegen | Een belangrijke risicofactor op 80 km/uur wegen is de rijsnelheid. Relatief veel slachtoffers vallen onder jonge beginnende automobilisten (vaak eenzijdige ongevallen). Zorg voor specifieke educatie gericht op de in deze doelgroep, zoals zelfoverschatting en gebrek aan gevaarherkenning vanwege een nog niet volledig ontwikkeld brein. Verder is het zinvol om aan te sluiten bij landelijke campagnes over rijsnelheid, afleiding en rijden onder invloed, zoals de MONO-campagne. |
| 1.4 | Fiets (e-bike) | Voor de fiets (e-bike) verschilt het per doelgroep wat belangrijk is om aandacht aan te besteden. Belangrijk bij (jonge) fietsers is om (ook) aandacht te besteden aan het thema afleiding. Voor de doelgroep 12 – 14 jaar (einde basisschool, begin voortgezet onderwijs) zijn hiervoor verschillende programma's beschikbaar. Voor de doelgroep ouderen is het belangrijk dat zij veilig kunnen 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. Er zijn verschillende trainingen en programma's beschikbaar die zich hierop richten. |
| 1.5 | Oudere (e-) fietser | 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. Er zijn verschillende trainingen en programma's beschikbaar die zich hierop richten. |
| 1.6 | Rijden onder invloed | Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen o.a. aan de orde in de programma's voor jonge bestuurders. 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. |
| 1.7 | Snelheid in het verkeer | Aandacht dient uit te gaan naar creëren van bewustzijn van het gevaar van te hard rijden en het uitvoeren van campagnes die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten. Aansluiting bij de landelijke campagnes over rijsnelheid is zinvol. |
| 1.8 | Afleiding in het verkeer | Afleiding in het verkeer dient aan de orde te komen in programma's voor de verschillende doelgroepen, ook oudere (e-)fietsers. Daarnaast verdient het ook aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (bijv. MONO). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen (op basis van landelijke inzichten) met name het zakelijke verkeer. |
| 1.9 | Verkeersovertreders | 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. |

Tabel 11: Maatregelrichtingen Education

Kosten

De kosten van verkeerseducatie zijn afhankelijk van het type educatie of campagneprogramma en daarmee afhankelijk van duur, vorm, aantal deelnemers, etc.

Engineering

Maatregelrichtingen

De categorie 'Engineering' omvat fysieke maatregelen in op-/langs wegen.

| Nr | Maatregel | Toelichting |
|-----|---|---|
| 2.1 | Verbeteren en/of volledig herinrichten 50 km/u aandachtswegen | Bij het herinrichten of verbeteren van de 50 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang: |
| 2.2 | Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 50 km/u wegen. | <ul style="list-style-type: none"> • De vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan. • Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken). • Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat) • Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV. • Wegen volgens Duurzaam Veilig inrichten zodat ze automatisch het gedrag van mensen sturen. |
| 2.3 | Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen. | Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang: <ul style="list-style-type: none"> • Maken verkeersveiligheidsanalyse per fietsroute t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning • Focus op brede fietspaden, vrijliggend en de kruispunten met andere wegen • Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV. |
| 2.4 | Verbeteren en/of volledig herinrichten 60 km/u aandachtswegen | Bij het herinrichten of verbeteren van de 60 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang: |
| 2.5 | Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 60 km/u wegen. | <ul style="list-style-type: none"> • De vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan. • Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken). • Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wegen volgens Duurzaam Veilig inrichten zodat ze automatisch het gedrag van mensen sturen. |
| 2.6 | Afwaarderen 80 km/u wegen naar 60 km/u | Bij het afwaarderen van gemeentelijke 80 km/u wegen naar 60 km/u wegen zijn de volgende focuspunten van belang: <ul style="list-style-type: none"> • Gelijkwaardige kruispunten, kantmarkering, fietssuggestiestroken, semiverharde uitwijkmogelijkheden en snelheidsremmende maatregelen (drempels en plateaus) • Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken). • Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wegen volgens Duurzaam Veilig inrichten zodat ze automatisch het gedrag van mensen sturen. |
| 2.7 | Verbeteren en/of volledig herinrichten 80 km/u aandachtswegen | Bij het herinrichten of verbeteren van 80 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang: |
| 2.8 | Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 80 km/u wegen. | <ul style="list-style-type: none"> • De vrijliggende fietsvoorzieningen, fysiek gescheiden rijrichtingen, veilige bermen, kruispunten met rotondes, ongelijkvloerse (fiets)kruisingen, • Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken). • Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat) <p>Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wegen volgens Duurzaam Veilig inrichten zodat ze automatisch het gedrag van mensen sturen. |
| 2.9 | Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd om zo het gedrag van mensen automatisch te sturen. | |

Tabel 12: Maatregelrichtingen Engineering

Kosten

Volledige herinrichting wegen

De kosten van een volledige herinrichting van een 50 km/u weg zijn € 180.000 per 100 meter (uitgaande van asfalt verharding, 6 meter breed, vrijliggende fietsvoorzieningen en trottoirs)

Bij het herinrichten van hele wegvakken voor de 50 km/u wegen of de risicovolle fietsroutes kan het wel wenselijk zijn deze apart uit te voeren. Specifieke aandacht voor de positie van de fiets (zowel in langsrichting als bij kruisend langzaam verkeer) is van belang.

De kosten van een volledige nieuwe aanleg van een 60 km/u weg zijn afhankelijk van de gekozen inrichting:

- Zonder fietssuggestiestroken: 80.000 per 100 meter
 - Extra: vrijliggend fietspad: € 35.000 per 100 meter
- Met fietssuggestiestroken: 90.000 per 100 meter

Hierbij is uitgegaan van een geheel nieuwe aanleg, geen reconstructie, asfaltverharding, 4,5m breed en berm-sloot. Grondverwerving is niet meegenomen.

Bij het herinrichten van hele wegvakken voor de 60 km/u wegen of de risicovolle fietsroutes kan het wel wenselijk zijn om maatregelen apart uit te voeren. Specifieke aandacht voor de positie van de fiets (zowel in langsrichting als bij kruisend langzaam verkeer) is van belang. Deze herinrichting is ook relevant voor het afwaarderen van een gemeentelijke 80 km/u weg naar een 60 km/u weg.

Locatiegerichte maatregelen

Maatwerk is vereist bij maatregelen op locaties. Onderstaand is per type maatregel een inschatting gegeven van de kosten. De kosten zijn op basis van kentallen waardoor er een bandbreedte (+ of -) op zit. Het betreft de kosten op investeringsniveau inclusief opslagen. De maatregelen komen overeen met de maatregelen als genoemd in de factsheet 'Snel van start met effectieve maatregelen' van het Kennisnetwerk SPV.

| Maatregelpakket | Risicothema | Specifieke maatregel | Kostenindicatie |
|-------------------------------|--|--|---|
| Snelheidsremmende maatregelen | • 30 km/u wegen | Kruispuntplateaus | € 30.000 per stuk |
| | | Drempels | € 15.000 per stuk |
| | | Uitritconstructies | € 25.000 per stuk |
| | | Wegversmalling | € 10.000 per stuk |
| | | Klinkerverharding i.p.v. asphalt | € 115 per m2 |
| Oversteekvoorzieningen | • 50 km/u wegen | Middengeleider | € 35.000 per stuk |
| | | Zebepad per stuk | € 1.200 per stuk |
| Voetgangervoorzieningen | • Voetgangers • 50 km/uur wegen • 60 km/uur wegen | Aanleggen voetpad | € 16.000 per 100m |
| Fietsvoorzieningen | • Fiets • E-bike • oudere (e-) fietser • Jonge fietsers (0-14 jaar) • 16-17 jarige op de snor-/bromfiets | Vrijliggend fietspad 1-zijdig | € 450 per meter |
| | | Vrijliggend fietspad 2-zijdig | € 650 per meter |
| | | Verbreden fietspad | € 115 per meter |
| | | Kantmarkering | € 10 per meter |
| | | Saneren fietspaaltjes en verticale elementen | € 80 per stuk |
| | | Saneren verticale stoepranden | € 60 per meter |
| | | Vlakke verharding: rood asphalt | € 90 per m2 |
| | | Vlakke verharding: rode tegels | € 80 per m2 |
| | | Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom | € 7.500 per stuk |
| | | Meer opstelruimte voor fietsers realiseren bij een oversteek | € 7.000 per 10 meter |
| Parkeren | • 50 km/u wegen | Opheffen parkeerstroken | € 450 per parkeervak |
| Middengeleider | • 50 km/u wegen | Aanbrengen 3m breed | € 550 per meter |
| | | Overrijdbare strook | Enkel als onderdeel van reconstructie: + € 60 per meter |
| | • 80 km/u wegen | Fysieke rijrichtingscheiding | € 60 per meter |
| | | | |
| Schoolomgeving | • Jonge fietsers en voetgangers (0-14 jaar) | Inrichten veilige schoolomgeving | € 40.000 per school |
| | | Instellen schoolstraat | € 12.500 per straat |
| Snelheidsremmende maatregelen | • 60 km/u wegen | Plateau op kruispunten | € 40.000 per stuk |
| | | Drempels | € 20.000 per stuk |
| Kruispuntoplossing | • 60 km/u wegen | Gelijkwaardig reconstrueren | € 33.000 per stuk |
| | • 50 en 80 km/u wegen | Rotonde | € 500.000 (bibeko) € 600.000 (bubeko) |
| | | VRI | € variabel |
| Wegkant | • 60 km/u wegen | Aanbrengen kantmarkering | € 9 per meter |
| | | Aanbrengen halfverharding (2-zijden) | € 100 per meter |
| | • 80 km/u wegen | Veilige berm | € 100 per meter |

Tabel 13: Locatiegerichte maatregelrichtingen Engineering

Enforcement

Maatregelrichtingen

Maatregelen voor handhaving vergen een intensieve samenwerking met de politie.

| Nr | Maatregel | Toelichting |
|-----|---|---|
| 3.1 | Opname verkeersveiligheid in Integraal Veiligheidsplan-/beleid Venray | Het IVP bepaalt de politieinzet voor de komende jaren. Door verkeersveiligheid hierin op te nemen wordt een structurele én gerichte inzet op diverse risico's gebod. Aansluiten bij de landelijke prioriteiten (VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid) en aandacht voor actuele ontwikkelingen zoals fietsverlichting is wenselijk. De specifieke focus voor de politie in Venray dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer. |
| 3.2 | Opzet alcoholmeetnet | Rijden onder invloed is een risico in Venray maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een alcoholmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Venray. Meer informatie hierover staat op: https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf |
| 3.3 | Opzet afleidingsmeetnet | Afleiding in het verkeer is een risico in Venray maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een afleidingsmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Venray. |
| 3.4 | Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen | De bestaande snelheidscontroles worden doorgezet. Daarnaast worden ook snelheidscontroles uitgevoerd op risicolocaties waar het risico hoog is, mede door de snelheid, maar de inrichting ook nog niet voldoet. Dit om het risico omlaag te brengen. De vormtoets maakt deze wegen inzichtelijk. Combineer dit met een aanstaande reconstructie om politie/OM te laten zien dat de correcte inrichting wel wordt gerealiseerd. Gebruik o.a. <ul style="list-style-type: none">• Snelheidsdisplays• Mobiele radarsets• Laserguns• Digitale flitspalen• Trajectcontrole |
| 3.5 | Continuïteit handhaving op asociaal gedrag | Handhaving door politie op uitingen van normvervaging in het verkeer, zoals bumperkleven, geen voorrang verlenen, doorrijden bij rood licht en te hard rijden. |
| 3.6 | Afstemmen handhaving en campagneactiviteiten | Handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op campagnes die geïnitieerd zijn vanuit het Rijk, provincie, regio of gemeente. |
| 3.7 | Vergroten subjectieve pakkans | Door te laten zien dat er is gecontroleerd wordt de subjectieve pakkans vergroot. |

Tabel 14: Maatregelrichtingen Enforcement

Inzet op verkeershandhaving vergt voornamelijk regelmatig overleg van de betrokken partijen. Een aantal praktische punten en inspirerende voorbeelden om dit goed vorm te geven kan helpen om samen in gesprek te gaan. Dit is opgenomen in de factsheet 'Effectieve verkeershandhaving' van het kennisnetwerk SPV.

Kosten

De kosten voor bovenstaande activiteiten liggen grotendeels bij de politie/OM. De kosten voor de gemeente betreffen met name ambtelijke inzet van naar inschatting ca. 0,1 Fte per jaar.

Uitvoering van het SPV

De komende jaren gaat de gemeente Venray aan de slag met het aanpakken van de risicothema's. Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

Uitwerken concrete maatregelprogramma's

Voortbordurend op de uitvoeringsagenda dienen maatregelpakketten en een (meer)jaarlijks maatregelprogramma te worden opgesteld. Het maatregelprogramma wordt mede beïnvloed door beschikbare budgetten, externe stakeholders en onderhoudsregimes. Het maatregelprogramma dient aantoonbaar te maken hoe en in welke mate invulling wordt gegeven aan de doelstellingen uit de uitvoeringsagenda. Om het maatregelprogramma vorm te geven kan gebruik worden gemaakt van de stappen in de factsheet 'Stappenplan-uitvoeringsprogramma' van het kennisnetwerk SPV. Het maatregelprogramma dient in lijn te zijn met het SPV.

Inbedding in andere beleidsplannen

De gemeentelijke risicoanalyse kent veel raakvlakken met andere (gemeentelijke) beleidsplannen zoals het GVVP en de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om de hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) in te bedden in dit beleid. Zo krijgt verkeersveiligheid een betere plek in de grotere mobiliteits- en ruimtelijke context binnen een gemeente en kunnen koppelkansen beter worden gesignaleerd en benut.

Opzetten monitoring

Belangrijk onderdeel van het SPV is het monitoren van de resultaten. Doordat de doelstellingen in de uitvoeringsagenda zijn geformuleerd passend bij de verkeersveiligheidsmonitor biedt dit instrument al een handvat om op een hoog abstractieniveau de inspanning te monitoren. Het instrument biedt echter onvoldoende detaillering om alle inspanning te monitoren. Per activiteit uit het maatregelprogramma dient afzonderlijk worden bepaald hoe de resultaten worden gemonitord.

Update risicoanalyse

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren.

BIJLAGE 1: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering

Toelichting op de relatie tussen risicogestuurd werken en het verkrijgen van inzicht in de verkeersveiligheidsproblematiek van een gemeente via redenerlijnen in de piramidestructuur.



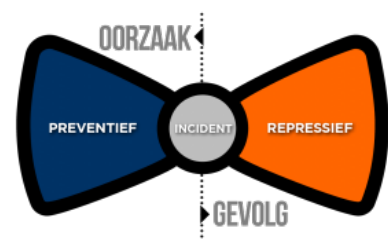
Figuur 13: Beleidspiramide verkeersveiligheid

Visie op 'risico' in het verkeerssysteem

Het verkeersveiligheidsrisico wordt gezien als de kans op een ongeval. Dit kan met de volgende formule worden weergegeven: $Ongeval = Risico \times Expositie^1$. Dit betekent dat een kleine kans op een risico bij een grote expositie wel kan leiden tot veel ongevallen (zoals bijvoorbeeld op een stroomweg waar veel verkeer geconcentreerd is met een relatief laag risico). Belangrijk hieruit is dat een locatie met een relatief beperkt aantal ongevallen wel een hoog risico kan kennen (bij een beperkte expositie).

Alleen kijken naar de ongevallen (curatief/reactief) is daardoor onvoldoende, vooruit kijken naar de locaties met een hoog risico (preventief/proactief) is daardoor leidend in de SPV aanpak.

Het risico kan met een gelijke formule weergegeven worden: $Risico = Kans \times Ernst$. Een beperkte kans op een relatief ernstig ongeval telt zwaarder mee dan een kleine kans op een ongeval met beperkt letsel. Van belang is om hierbij twee dingen te onderscheiden. Het beperken van de oorzaak van een ongeval (zoals het scheiden van verkeersstromen), om zo het ongeval te voorkomen en het beperken van de ernst van de afloop van een ongeval (zoals het aanbrengen van een geleiderail). Onderstaand is middels het vlinderdasmodel (figuur 1) de oorzaak en gevolg weergegeven.



Figuur 14: Vlinderdasmodel

Bij het onderzoeken van een ongevalsrisico is het van belang dat rekening wordt gehouden met de risicokenmerken. Dit zodat een ongevalsrisico op een juiste manier benaderd wordt teneinde ook passende maatregelen erbij te definiëren.

Een oorzaak / ongevalsrisico² is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- Aantal ontmoetingen van verkeer onderling
- De hoek waarin het verkeer elkaar ontmoet.
- De snelheid van het verkeer
- De kenmerken van het verkeer (massa / kwetsbaarheid).

De afloop / slachtofferrisico³ is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- De snelheid (en de hoek) van het voertuig na het ongeval.
- De kenmerken van het voertuig (massa / kwetsbaarheid).
- De kenmerken van de locatie (o.a. wegkenmerken / vergevingsgezindheid)

Van bovenstaande is vooral belangrijk dat de samenkomst van deze kenmerken leiden tot een risico. Het samenspel van de kernmerken leidt tot een bepaald risiconiveau, alleen snelheid als kenmerk is onvoldoende om het ongevalsrisico in te schatten.

2 *Het ongevalsrisico zegt iets over de kans op betrokkenheid bij een ongeval.*

3 *Het slachtofferrisico zegt iets over de potentiële ernst van het ongeval.*

BIJLAGE 2: Bronnenoverzicht

Voor de risicoanalyse zijn de volgende informatiebronnen gebruikt:

- Risicokompas (Hastig)
- VIA (2016-2020)
 - Ongevallenstatistieken
 - BLIQ-rapportage
- VeiligheidNL rapportages:
 - Voetgangers 2018
 - Fietsongevallen in Nederland 2016
 - Verkeersongevallen 2018
- Boeteoverzicht CBS (2014-2019)
- Rapportage Lichtvoering fietsers (I&W 2018)
- Rapportage Rijden onder invloed (2002-2017)
- Participatiepunt VVN (2019)
- CBS (2015-2020)
 - Wagenpark
 - Leeftijdsklasse
 - Bevolkingsopbouw
- Voorzieningen via OpenStreetMap (2021)
- Vormtoets (aangeleverd door gemeente)
- NWB-weglengtes per snelheidscategorie (2020)
- EenVandaag opiniepanel, 2015
- Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting', SWOV, 2015
- Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen, SWOV, 2011
- Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, CROW, 2015
- Interpolis Barometer, 2019
- Klimaatmonitor, 2019